

Onderdoorgangspoor Oostriklaan

Plantype: bestemmingsplan

Naam: Onderdoorgang spoor Oostriklaan

IMRO-idn: NL.IMRO.0150.P321-VG01

Procedurestatus: vastgesteld

Inhoudsopgave

Vaststellingsbesluit	5
Toelichting	11
Hoofdstuk 1 Inleiding	13
1.1 Algemeen	13
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	13
1.3 Geldende bestemmingsplannen	16
1.4 Leeswijzer	18
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	19
2.1 Beschrijving huidige situatie	19
2.2 Beschrijving toekomstige situatie	21
Hoofdstuk 3 Beleidskader	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Europees- en rijksbeleid	23
3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid	26
3.4 Gemeentelijk beleid	31
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden	35
4.1 Archeologie / cultuurhistorie en monumenten	35
4.2 Milieu-aspecten	40
4.3 Leidingen en kabels	47
4.4 Waterhuishouding	48
4.5 Sociale veiligheid	51
Hoofdstuk 5 Planopzet en juridische aspecten	53
5.1 Inleiding	53
5.2 RO Standaarden 2012	53
5.3 Planopzet	53
5.4 Handhaving	58
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	61
6.1 Inleiding	61
6.2 Economische uitvoerbaarheid	61
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
Bijlagen bij de toelichting	63
Bijlage 1 Archeologisch beleidsadvies	65
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek	89

Bijlage 3	Ecologische quickscan natuurtoets	167
	Planregels	185
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	187
Artikel 1	Begrippen	187
Artikel 2	Wijze van meten	192
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	193
Artikel 3	Verkeer	193
Artikel 4	Verkeer - Railverkeer	194
Artikel 5	Leiding - Water	196
Artikel 6	Waarde - Archeologie - 2	198
Artikel 7	Waarde - Archeologie - 3	201
Artikel 8	Waarde - Archeologie - 4	204
Hoofdstuk 3	Algemene regels	207
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	207
Artikel 10	Algemene bouwregels	208
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	209
Artikel 12	Algemene afwijkingsregels	210
Artikel 13	Algemene wijzigingsregels	211
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	213
Artikel 14	Overgangsrecht	213
Artikel 15	Slotregel	215
	Bijlagen bij de regels	217
Bijlage 1	Staat van horeca-activiteiten	217
Bijlage 2	Parkeernormen	221

Vaststellingsbesluit

RAADSBSLUIT

Onderwerp Bestemmingsplan Onderdoorgang spoor Oostriklaan
Voorstelnummer 2016-154
Raadstafel d.d. 6 april 2016
Raadsvergadering 20 april 2016

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 8 maart 2016, nummer 2016-154.

BESLUIT

- 1 Het bestemmingsplan "Onderdoorgang spoor Oostriklaan" vast te stellen. Dit bestemmingsplan bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P321-VG01.GML met bijbehorende bestanden. Hierbij is voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie kadaster (BRK) versie 1 juni 2015;
- 2 Geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- 3 De bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover het college gebruik maakt van haar bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan "Onderdoorgang spoor Oostriklaan". Dit op grond van artikel 6.12, eerste en tweede lid, en artikel 3.6, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening.

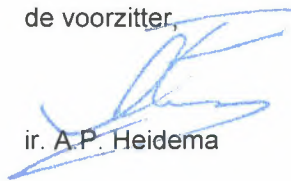
Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 april 2016

De raad voornoemd,
de griffier,



drs. S.J. Peet

de voorzitter,



ir. A.P. Heidema

RAADSVOORSTEL

Onderwerp Vaststellen bestemmingsplan Onderdoorgang spoor Oostriklaan

Agendapunt

Voorstelnummer

Team

2016-000154

ROB

Portef.houder

BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink

8 maart 2016

Voorstel

Wij stellen u voor om:

1. het bestemmingsplan "Onderdoorgang spoor Oostriklaan" vast te stellen. Dit bestemmingsplan bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P321-VG01.GML met bijbehorende bestanden. Hierbij is voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie kadaster (BRK) versie 1 juni 2015;
2. geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
3. de bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover het college gebruik maakt van haar bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan "Onderdoorgang spoor Oostriklaan". Dit op grond van artikel 6.12, eerste en tweede lid, en artikel 3.6, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening;

Kern van het raadsvoorstel

Tussen het ministerie, Prorail en de gemeente Deventer zijn afspraken gemaakt over het realiseren van een onderdoorgang van het spoor in de Oostriklaan. In de gemeenteraadsvergadering van 11 juni 2014 is besloten om in te stemmen met het voornemen om een onderdoorgang bij het spoor in de Oostriklaan door ProRail te laten realiseren.

Het realiseren van de onderdoorgang, het vernieuwen van het treinstation en het verleggen van de Oostriklaan past niet geheel binnen het geldende bestemmingsplan. Het is noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 3 december 2015 tot en met 13 januari 2016 ter visie gelegen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend. Het bestemmingsplan is dan ook niet aangepast ten op zichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals ter inzage heeft gelegen.

Beoogd resultaat

Het juridisch-planologisch mogelijk maken van een onderdoorgang onder het spoor ter plaatse van de Oostriklaan.

Kader

Wet ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht

Argumenten ten behoeve van de raad

Besluitpunt 1: Vaststellen bestemmingsplan

Het project heeft tot doel om een onderdoorgang te realiseren voor alle verkeer. De aanleg van een onderdoorgang leidt tot een ongelijkvloerse kruising tussen spoor- en wegverkeer. Naast het verkeersveiligheidsbelang leidt het opheffen van het aantal gelijkvloerse spoorwegkruisingen ook tot minder vertragingen voor zowel het trein- als wegverkeer en bovendien tot besparingen op het gebied van beheer en onderhoud. ProRail heeft de gemeente Deventer daarom ook verzocht om de spoorwegovergang van de Stationsweg op te heffen. Als compensatie wordt een nieuwe aansluiting gemaakt van de Colmschaterstraatweg op de rotonde Oostriklaan. Het bestemmingsplan is opgesteld met daarin de nodige flexibiliteit. Het hele projectgebied kent de bestemming 'Verkeer' danwel 'Verkeer-Railverkeer'. Mochten er wijzigingen/verschuivingen plaatsvinden in het ontwerp, dan is dit op te lossen binnen de kaders van het bestemmingsplan. Binnen de bestemmingen is het ook mogelijk om het gebied op een aantrekkelijke manier in te richten, met de benodigde groenvoorzieningen en dergelijke.

Zienswijzen

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend.

Besluitpunt 2: geen exploitatieplan vast stellen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om bij ruimtelijke initiatieven haar kosten te verhalen. In specifieke aangewezen bouwplannen, zoals genoemd in het Besluit ruimtelijke ordening, moet dit via een exploitatieplan tenzij het verhaal van de kosten op een andere manier is verzekerd. De gronden zijn grotendeels eigendom van de gemeente. Met de overige grondeigenaar, ProRail, zijn afspraken gemaakt. Het is niet nodig een exploitatieplan vast te stellen.

Besluitpunt 3: Wijzigingsbevoegdheden en delegatie exploitatieplan

Het bestemmingsplan bevat een wijzigingsbevoegdheid waarmee bouwplannen mogelijk gemaakt zouden kunnen worden waarvoor een exploitatieplan zou moeten worden vastgesteld. Dit is een bevoegdheid van de raad. Het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Als voor een wijzigingsplan ook een besluit omtrent een exploitatieplan moet worden genomen, is het wenselijk dat deze bevoegdheid ook bij burgemeester en wethouders ligt. De raad kan deze bevoegdheid delegeren, bij het vaststellen van het bestemmingsplan waar de betreffende wijzigingsbevoegdheid in is opgenomen.

Ketenpartners/ participatie

De afsluiting van de overgang Stationsstraat is niet in dit bestemmingsplan opgenomen (er is ter plaatse geen wijziging van het bestemmingsplan nodig). Bekend is dat omwonenden wel problemen hebben met deze afsluiting.

Er zijn tegen het bestemmingsplan geen zienswijzen ingediend.

Verder kent het project nauwe samenwerking met ProRail, zij hebben het bestemmingsplan vooraf doorgenomen en zijn hiermee akkoord.

Toelichting op proces

ProRail, gemeente en door hen ingeschakelde partijen hebben het afgelopen half jaar gebruikt om de technische uitwerking van het project een grote stap verder te brengen. ProRail stuurt met name om alle spoorse werkzaamheden, het vernieuwde station en de tunnel zelf.

De gemeente is trekker van het gedeelte van de omliggende infrastructuur en de andere openbare ruimte in het gebied tussen met name de Scheg en het Koggeschip.

Omgeving

In mei 2015 zijn een drietal bijeenkomsten voor de verschillende deelgebieden geweest waarbij omwonenden en gemeente met elkaar in gesprek zijn gegaan over de mogelijkheden en

onmogelijkheden voor de lokale ontsluiting. Hierbij is ook het overleg gezocht met Plaatselijk Belang Colmschate (PBC) zodat ook de goede gespreksonderwerpen op tafel komen.

Inzake de wens voor een tunnel voor fietsers en voetgangers in de Stationsweg zijn foto's, tekeningen, aanzichten en kosten besproken. De ruimtelijke impact is zo groot voor de Stationsweg dat de fietstunnel zowel financieel als ruimtelijk niet als optie werd gezien. Ook een brug (circa 7 m hoog) werd als een te grote invloed op de straat (zowel aanblik als inkijk in achtertuinen) gezien.

Mogelijkheden die overbleven zijn een traptunnel voor voetganger of een pad langs het spoor. De overwegende teneur onder de leden van het PBC en de inwoners van de Stationsstraat is dat een voetgangerstunnel te weinig meerwaarde heeft voor de (oudere) medemens in relatie tot mogelijke nadelen. Nadelen zouden kunnen zijn: hangjongeren, lawaai, vuurwerkspot enz.

Voor een pad langs de noordzijde van het spoor zijn gesprekken geweest met de eigenaren. Hier is (nog) geen overeenstemming over mogelijke verkoop aan de gemeente ten behoeve van een pad voor de buurt. De belangen zijn hier lastig te verenigen. Dit laatste proces is nog niet afgerond.

Vervolg

Naast de afstemming met bewoners en belanghebbenden is er de afstemming met omliggende projecten. In april of mei van dit jaar zal een nieuwe bijeenkomst gepland worden waarin aan betrokkenen en geïnteresseerden getoond zal worden hoe het nieuwe station er uit zal zien, de ruimtes rondom De Scheg en Koggeschip en welke materialen gebruikt worden. De verkeersafwikkeling van dit gebied is beter te organiseren omdat de gemeente en de Rabobank in het voorjaar van 2015 overeenstemming hebben bereikt over de verkoop van het stuk grasland naast de Scheg ten behoeve van

In eerdere bijeenkomsten zijn de beoogde ontsluitingsstructuren reeds aangekondigd. Hierop zijn veel vragen, tips en opmerkingen gemaakt. In de volgende bijeenkomst wordt duidelijk hoe de nog openstaande vraagstukken en mogelijke verbeteringen een plek hebben gekregen in het plan.

De uitvoering van de hoofdwerkzaamheden staan nog steeds gepland op voorjaar 2017 en afronding in 2018. Conform de aangenomen motie bij de vaststelling van de onderdoorgang wordt u in ieder geval voor de aanbesteding van het project nog nader geïnformeerd.

Financiële consequenties

De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden gedekt uit het gezamenlijke projectbudget van ProRail en gemeente Deventer. Het risico op planschade wordt klein geacht.

Betrokkenheid van de raad

Het vaststellen van een bestemmingsplan is de wettelijke bevoegdheid van de gemeenteraad. Na vaststelling van het bestemmingsplan worden de volgende stappen genomen:

- publiceren van het vastgestelde bestemmingsplan in het digitale Gemeenteblad en in de Staatscourant;
- het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage leggen ten behoeve van de beroepstermijn.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, mits geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris,

de burgemeester,

drs. A.L.C.S. Lantain

ir. A.P. Heidema

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het kader van de NaNOV (niet doorgaan Noord Oostelijke goederen Verbinding) zijn tussen het ministerie, Prorail en de gemeente Deventer afspraken gemaakt over het realiseren van een onderdoorgang van het spoor in de Oostriklaan.

Gezien het belang van de doorgaande route van de Oostriklaan is het noodzakelijk een alternatieve spoorwegovergang te realiseren. In de gemeenteraadsvergadering van 11 juni 2014 is besloten om in te stemmen met het voornemen om een onderdoorgang bij het spoor in de Oostriklaan door ProRail te laten realiseren. Tevens is besloten om de overweg Stationsweg op te heffen, waarbij er alternatieven voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer gerealiseerd zullen worden.

De onderdoorgang zal tevens dienst gaan doen als perrontunnel met opgangen naar het treinstation "Deventer Colmschate" met bijbehorende voorzieningen.

Het realiseren van de onderdoorgang, het vernieuwen van het treinstation en het verleggen van de Oostriklaan past niet geheel binnen het geldende bestemmingsplan. Het is noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Crisis en herstelwet

Ingevolge het bepaalde in artikel 1.1 lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van deze wet van toepassing op bestemmingsplannen die betrekking hebben op de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen.

Dit brengt onder meer met zich mee dat:

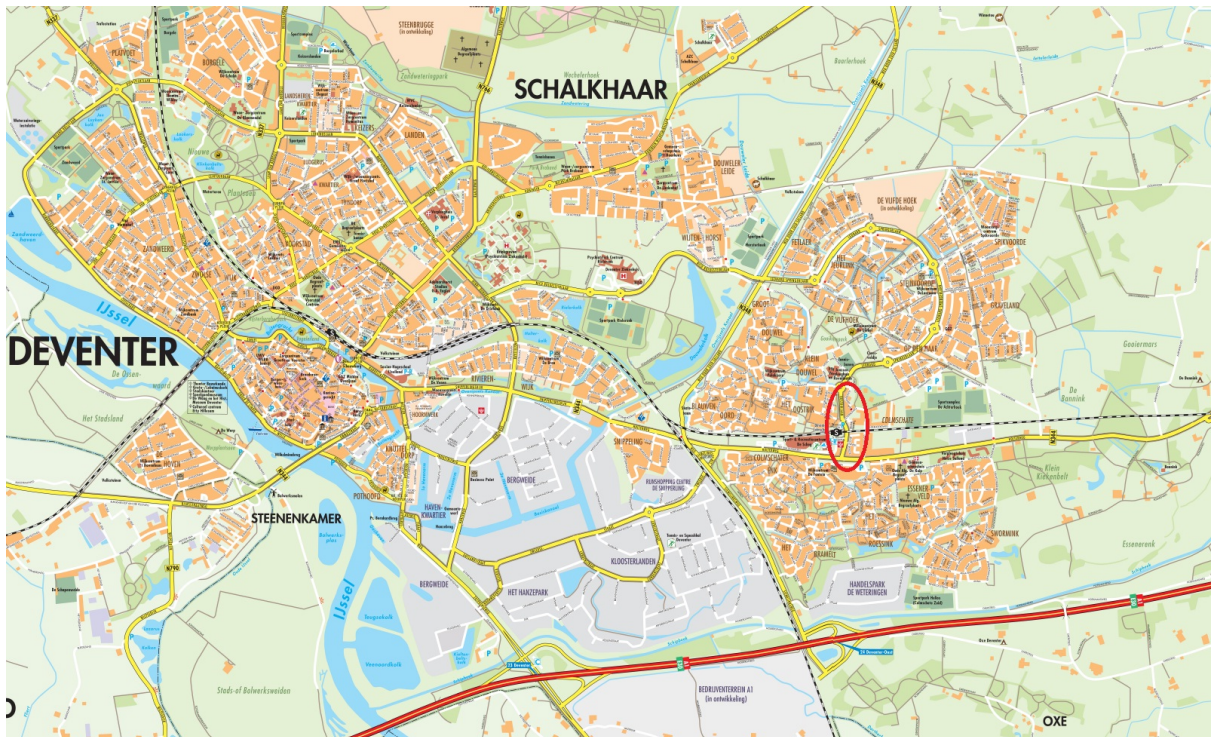
- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een termijn van zes maanden heeft voor het doen van een uitspraak op een beroep,
- dat het beroepsschrift, op straffe van niet-ontvankelijkheid, meteen de gronden van beroep moet bevatten (het indienen van een pro forma beroepsschrift is niet mogelijk)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

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

1.2.1 Ligging

Het plangebied ligt in het oosten van Deventer. De Oostriklaan ontsluit de wijk Colmschate en de Vijfhoek op de Holterweg.

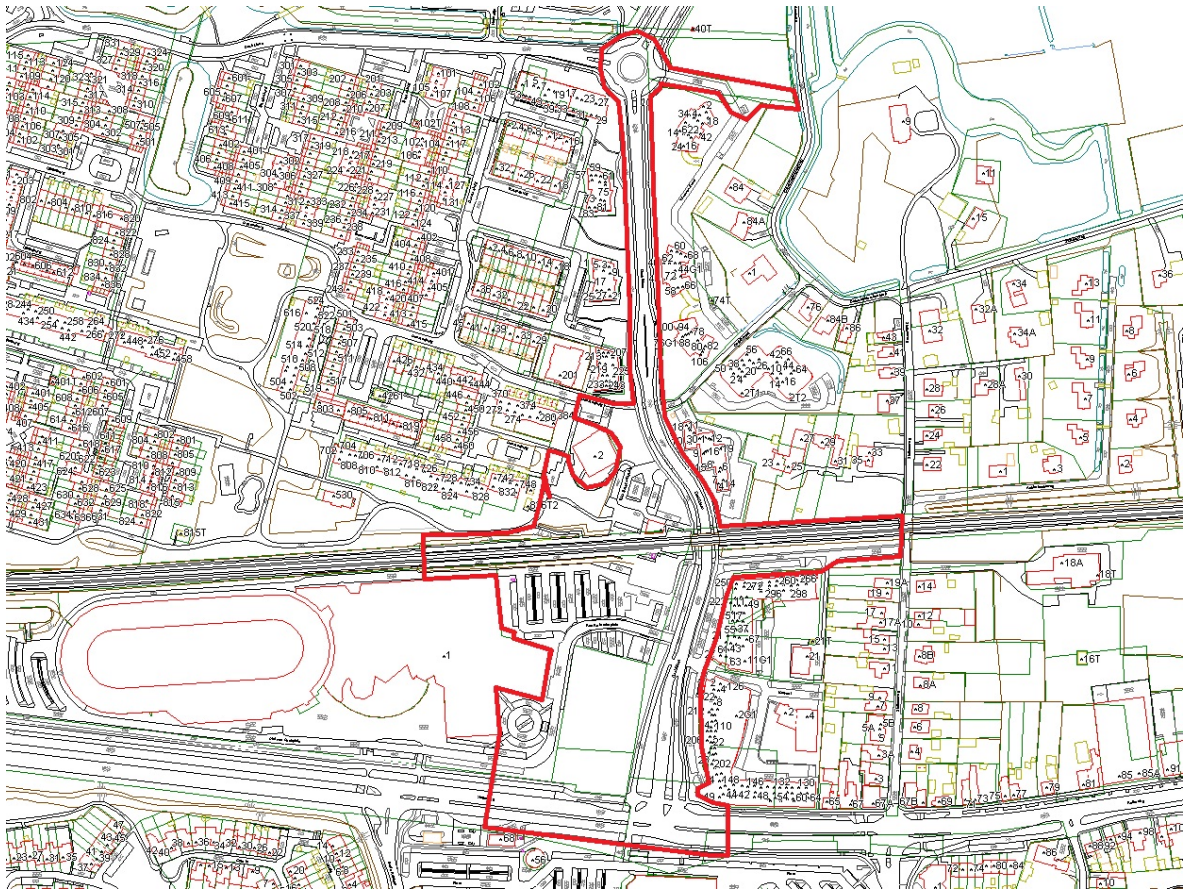
In de volgende figuur is de globale ligging van het plangebied aangegeven.



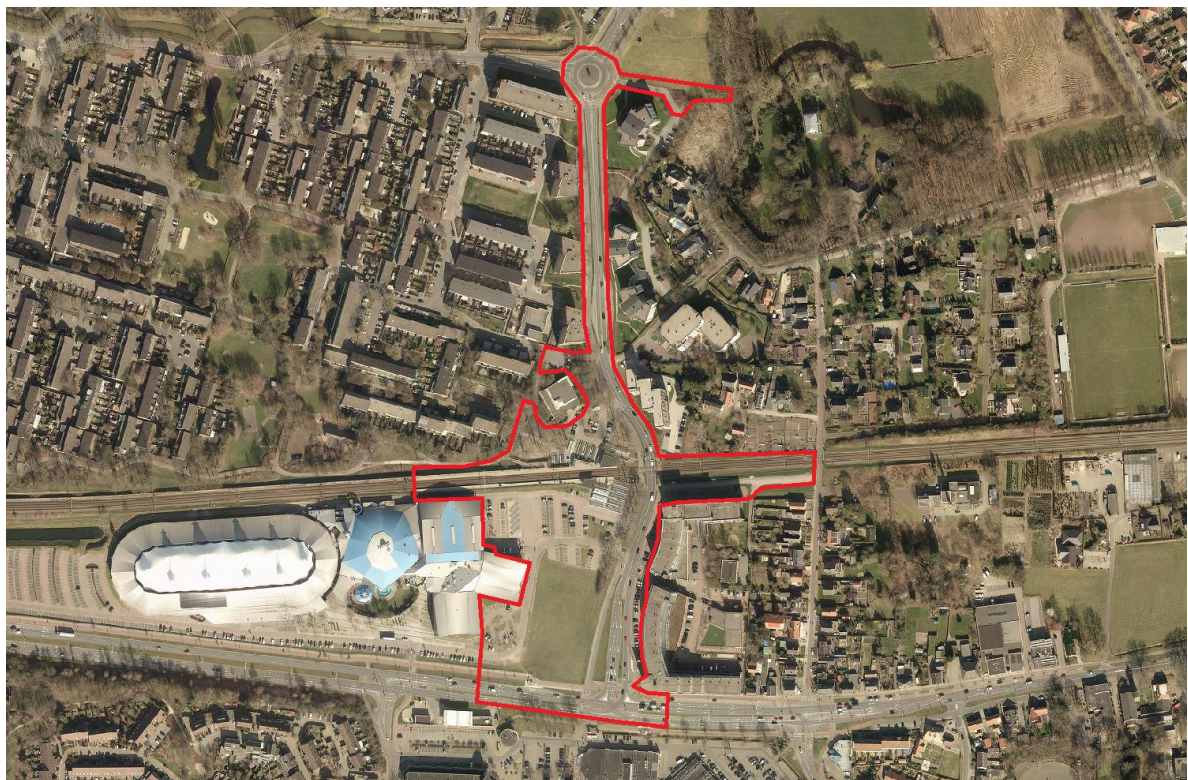
Globale ligging plangebied 'Onderdoorgang spoor Oostriklaan'

1.2.2 Begrenzing

De begrenzing van het plangebied 'Onderdoorgang spoor Oostriklaan' is in de volgende figuren weergegeven.



Begrenzing plangebied 'Onderdoorgang spoor Oostriklaan'

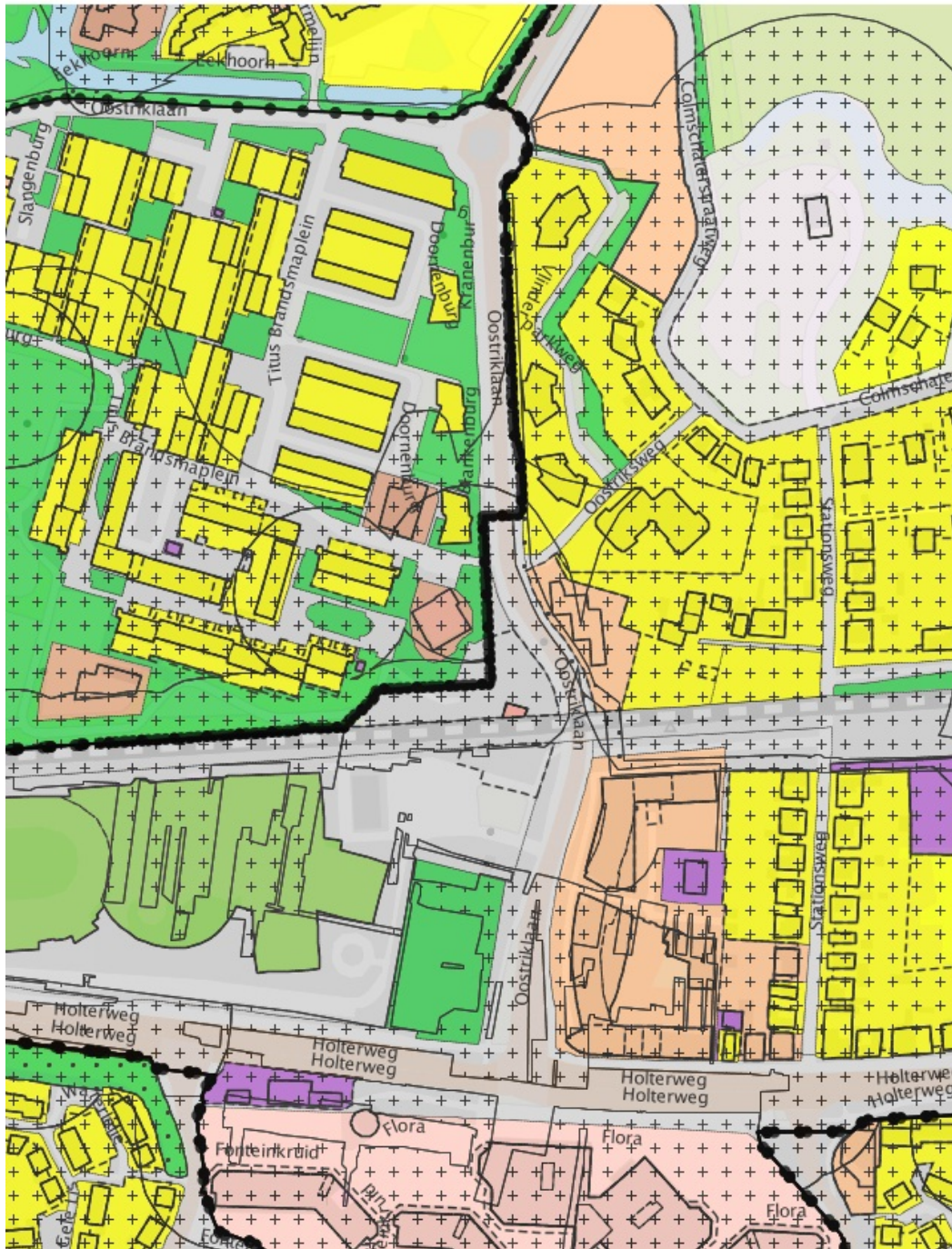


Begrenzing plangebied "Onderdoorgang spoor Oostriklaan" met luchtfoto

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zoals hierboven beschreven gelden 2 bestemmingsplannen: Het Oostrik (vastgesteld op 10 oktober 2007) en Colmschate e.o. (vastgesteld op 20 juni 2012). In voorbereiding is het bestemmingsplan 'Digitalisering analoge bestemmingsplannen' (ontwerp ter inzage tot en met 26 augustus 2015), welke onder andere het bestemmingsplan 'Het Oostrik' zal vervangen.

Het project heeft betrekking op het mogelijk maken van infrastructurele voorzieningen in de vorm van onder andere wegen met bijbehorende werken zoals een tunnel. Binnen het projectgebied gelden op dit moment onder andere de bestemmingen 'Groen', 'Gemengd' en 'Detailhandel'. Het uitvoeren van het project is binnen deze bestemmingen niet mogelijk.



Fragment bestemmingsplan (links van de zwarte stippellijn is het in voorbereiding zijn de nieuwe bestemmingsplan "Digitalisering analoge bestemmingsplannen", rechts is het vigerende bestemmingsplan Colmschate e.o.)

1.4 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit een zestal hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plan. In hoofdstuk 3 is het beleidskader opgenomen dat van toepassing is op dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de zogenaamde randvoorwaarden zoals milieu-aspecten en waterhuishouding en sociale veiligheid. In hoofdstuk 5 worden de juridische aspecten nader toegelicht. In dit hoofdstuk wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd, juridisch wordt geregeld. Er wordt beschreven hoe de verbeelding en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd. Tevens wordt ingegaan op handhaving. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied kent in de huidige situatie diverse functies. De twee belangrijkste functies betreffen de functies 'railverkeer' met bijbehorende voorzieningen en 'wegverkeer'.

Railverkeer

De spoorweg in het plangebied is de spoorlijn Deventer-Almelo. Deze spoorlijn is geopend op 1 september 1888. De lijn is aanvankelijk aangelegd als lokale spoorweg. In 1917 werd het traject echter aangemerkt als de belangrijkste doorgaande verbinding tussen de Randstad en Twente en Noord-Duitsland. Niet lang na dit besluit werd de spoorlijn verdubbeld, vervolgens werd de lijn in 1951 geëlektrificeerd.

In 1989 werd de voorstadshalte Deventer Colmschate geopend. De perrons zijn bereikbaar vanaf beide kanten, het spoor kan ter plaatse van het station niet worden overgestoken. De enige oversteekplaats bevindt zich ter plaatse van de Oostriklaan. In september 2001 zijn overdekte fietsenstallingen (klemmen en kluizen) aan beide zijden van de perrons gerealiseerd. In februari 2003 werd het tot dan toe aanwezige NS loket gesloten. In 2004/2005 werd het voormalige loket ingericht als klein restaurant. Echter is dit restaurant in 2006 weer gesloten. Vanaf 2009 is in het voormalig loket een fietswinkel gevestigd.

De treindienst op de spoorlijn wordt verzorgd door de NS. Er rijden dagelijks twee intercity's per uur, die alleen stoppen in Deventer, Almelo en Hengelo. Deze intercity's rijden op de belangrijke oost-west verbinding tussen de Randstad en Enschede. Op de spoorlijn rijden bovendien elk half uur de stoptreinen tussen Apeldoorn - Enschede. Deze treinen stoppen ook op het station Deventer-Colmschate.

Ook rijden op het traject de internationale treinen overdag om de twee uur tussen Schiphol en Berlijn.

Ten slotte vindt naast het reizigersvervoer op de spoorlijn ook veel goederenvervoer plaats. Verschillende spoorwegmaatschappijen rijden dagelijks met (inter)nationale goederentreinen over het traject Deventer - Almelo. Een belangrijk deel van deze treinen rijdt tussen (Noord-)Duitsland en de Rotterdamse haven.

Wegverkeer

De Oostriklaan is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor de wijken Colmschate Noord en de Vijfhoek. De verkeersintensiteit bedraagt circa 10.000-12.000 mv/etm. De toegestane snelheid is 50 km/h.

Langs de Oostriklaan liggen vrijliggende voet- en fietspaden. Binnen het fietsnetwerk van Deventer zijn de fietspaden langs de Oostriklaan aangewezen als hoofdverbindingen. De fietsverbindingen worden veel gebruikt voor fietsers naar het winkelcentrum Flora en de sportvoorzieningen in de Scheg.

In het plangebied worden een aantal pleinen en straten aangesloten op de Oostriklaan. Dit zijn het Titus Brandsmaplein, het Han Hollanderplein, de Oostriksweg en het Koggeschip.

De Oostriklaan sluit aan op de Holterweg. De Holterweg heeft eeuwenlang een belangrijke functie gehad als belangrijkste verbinding van Amsterdam via Deventer naar Duitsland. Na aanleg van de rijksweg A1 heeft de Holterweg deze doorgaande functie verloren. De kruising Oostriklaan - Holterweg is voorzien van verkeerslichten. Het fietspad langs de Holterweg heeft een zeer belangrijke functie voor

het fietsverkeer tussen Deventer en Colmschate (sterroute).

De buslijnen 1 en 5 maken gebruik van de Oostriklaan. Er is sprake van twee halteplaatsen, Station Colmschate en De Scheg.

Ter hoogte van het plangebied kruist de Oostriklaan de spoorlijn Deventer - Almelo. De spoorwegovergang is beveiligd met spoorbomen. De laatste jaren is de 'dichtligtijd' toegenomen. Dit is de tijd dat de spoorbomen dicht zijn en het auto- en fietsverkeer dus niet door kan rijden. Hierdoor staat de bereikbaarheid van Colmschate en de Vijfhoek en daarmee ook de veiligheid onder druk. De stagnatie van het autoverkeer bij een gesloten overweg leidt in de omgeving tot sluipverkeer en in de spits tot opstoppingen bij het kruispunt Oostriklaan/Holterweg.



Foto van de huidige spoorwegovergang

De omgeving

De te realiseren onderdoorgang ligt in een knooppunt van stedelijke functies. In het zuidwesten ligt de Scheg, dit is een sport- en belevingscentrum waarbinnen een zwemparadijs, speelparadijs, kartcircuit, een overdekte kunstijsbaan, diverse sporthallen en squashbanen zijn gevestigd. Ten zuiden van de spoorlijn, ter hoogte van het station, ligt het Han Hollanderplein. Dit plein is ingericht met parkeerplaatsen ten behoeve van het station alsmede ten behoeve van de Scheg. Tevens zijn ten zuiden van de spoorlijn fietsenstallingen aanwezig. Een groot terrein in het plangebied is op dit moment ingericht als grasveld en heeft geen specifieke gebruiksfunctie.

Ten oosten van het plangebied zijn in de plint van de appartementengebouwen 'Koggeschip' en 'Andante' diverse voorzieningen aanwezig, waaronder winkels.

In het zuiden van het plangebied ligt een van twee wijkwinkelcentra van Deventer, Winkelcentrum Flora. Ten noorden van de spoorlijn ligt het Titus Brandsmaplein. Het plein is grotendeels ingericht met parkeervoorzieningen en fietsenstallingen. Vanaf het plein is de opgang richting het perron aan de

noordkant van de spoorlijn. Ten noorden van de spoorlijn is de Titus Brandsmakerk gevestigd. Deze kerk is buiten de begrenzing van het plangebied gelaten, de kerk vormt geen onderdeel van het infrastructurele project. Rondom de Titus Brandsmakerk is de ruimte ingericht als parkeervoorziening alsmede als openbaar groen.

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Het project heeft tot doel om een onderdoorgang te realiseren voor alle verkeer.

De aanleg van een onderdoorgang leidt tot een ongelijkvloerse kruising tussen spoor- en wegverkeer. Naast het verkeersveiligheidsbelang leidt het opheffen van het aantal gelijkvloerse spoorwegkruisingen ook tot minder vertragingen voor zowel het trein- als wegverkeer en bovendien tot besparingen op het gebied van beheer en onderhoud. ProRail heeft de gemeente Deventer daarom ook verzocht om de spoorwegovergang van de Stationsweg op te heffen. Als compensatie wordt een nieuwe aansluiting gemaakt van de Colmschaterstraatweg op de rotonde Oostriklaan.

Als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang komen de huidige aansluitingen op de Oostriklaan te vervallen. Het Titus Brandsmaplein zal in de nieuwe situatie alleen nog bereikt kunnen worden via de Doornenburg. De aansluiting van het Hollanderplein en het Koggeschip wordt vervangen door twee nieuwe aansluiting aan beide zijden van de Oostriklaan. Vanaf deze aansluitingen is het niet meer mogelijk om linksaf te slaan.

Gelijktijdig met de aanleg van de onderdoorgang zal ook de kruising Oostriklaan - Holterweg in westelijke richting opschuiven. Als gevolg van de aanleg van extra rijstroken op deze kruising en het verplaatsen van de fietsoversteek, naar andere zijde van de Oostriklaan, wordt de verkeersafwikkeling op de kruising verbeterd. Dit leidt tot minder wachttijden en filevorming op de Holterweg en Oostriklaan.

De verwachting is dat als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang de verkeersstromen in het plangebied slechts zeer beperkt zullen wijzigen. Op de Doornenburg en Colmschaterstraatweg zal sprake zijn van een beperkte verkeerstoename. In de Stationsweg zal sprake zijn van een afname van de hoeveelheid verkeer.

In toekomstprognoses tot 2030 is opgenomen dat in heel Deventer de hoeveelheid verkeer zal toenemen. Dit betreft een autonome groei en heeft mede te maken met de toename van het autobezit. Ook op de Oostriklaan en Holterweg zal deze verkeerstoename zichtbaar zijn (2000-4000 mv/etm). Deze toename zal voornamelijk het gevolg zijn van ontwikkelingen buiten het plangebied en de genoemde toename van het autobezit.

De fiets- en voetgangersverbindingen langs de Oostriklaan worden in de nieuwe situatie vervangen door één voetpad en één in twee richtingen bereden fietspad. Het fiets- en voetpad is gelegen aan de oostzijde van de Oostriklaan. De keuze voor deze zijde biedt langzaam verkeer een beter alternatief voor het vervallen van de spoorwegovergang in de Stationsweg.

De buslijnen 1 en 5 blijven ook in de nieuwe situatie gebruik maken van de Oostriklaan. Er is een kans dat de ligging van de haltevoorzieningen zal wijzigen.

Hoofdstuk 3 **Beleidskader**

3.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het voor dit bestemmingsplan relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2 **Europees- en rijksbeleid**

3.2.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)**

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

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

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

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

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

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

In de SVIR geeft het kabinet aan hoe het de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren wil verbeteren. Uiterlijk in 2020 moeten op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. Verder wordt veel geld uitgetrokken voor het verbeteren van het wegenonderhoud. Verder worden bestaande wegen beter benut. Bijvoorbeeld door spitsstroken ruimer open te stellen en reizen buiten de spits te stimuleren.

Conclusie

Door het aanleggen van de tunnel onder het spoor verdwijnt er een spoorwegovergang. Dit heeft op lokaal niveau positieve gevolgen voor de doorstroming op het hoofdwegennet in Deventer Oost.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. In het Barro, beter bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMVB) Ruimte, zijn een aantal nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het gaat om Mainport ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied en Duurzame verstedelijking.

Het Barro is gericht op doorwerking van deze nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Per onderwerp worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen.

Conclusie

De spoorweg welke in dit bestemmingsplan is opgenomen kent geen reserveringsgebied voor uitbreiding van het spoor. In het plangebied spelen dan ook geen nationale belangen zoals genoemd in het Barro.

3.2.3 Ladder duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de 'ladder duurzame verstedelijking' opgenomen. Bestemmingsplannen waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moeten voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Conclusie

Een stedelijke ontwikkeling is in de Bro gedefinieerd als "een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Het aanleggen van een weg is ingevolge een tweetal uitspraken van de Raad van State (ABRvS 14 januari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:82; en ABRvS 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448.) geen stedelijke voorziening.

In onderhavig bestemmingsplan gaat het om het aanleggen van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de doorstroom van verkeer en de verkeersveiligheid. Er kan worden aangenomen dat hier geen sprake is van een stedelijke voorziening. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft dan ook niet te worden toegepast.

3.2.4 Programma NaNOV (2000)

In het besluit van de minister in 1999 (standpunt over de NOV van 24 september 1999) en latere toelichting (11 april 2000) is besloten om geen nieuwe Noord-Oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem- Deventer-Twente) veroorzaakt echter omgevingshinder. Het programma NaNOV omvat een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

Conclusie

In het besluit is de aanleg van ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Oostriklaan opgenomen als compenserende maatregel. Het Rijk stelt als bijdrage in de te maken kosten een vast bedrag per op te heffen spoorkruising beschikbaar.

Vanuit het ministerie heeft ProRail de opdracht om deze en de andere in het besluit opgenomen maatregelen ten uitvoer te brengen. ProRail heeft deze opdracht ten aanzien van de onderdoorgang Oostriklaan opgestart.

3.2.5 Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) (2002)

Het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) is het uitvoeringsprogramma van ProRail dat zich richt op het vergroten van de veiligheid op overwegen in Nederland.

In 1999 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel gesteld om het aantal doden en gewonden op spoorwegovergangen in 2010 tenminste gehalveerd te hebben ten opzichte van het jaar 1985. Dit staat verwoord in de Kadernota Railveiligheid, de visie van de Rijksoverheid op de veiligheid van het railvervoer in Nederland. Aan ProRail is het om deze doelstelling in concrete resultaten om te zetten.

Deze mijlpaal is bereikt, onder meer door het sluiten van spoorwegovergangen en de ombouw van circa 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties en het nemen van Verbetering Veiligheid Overwegen (VVO-) maatregelen, gericht op veilig gedrag van weggebruikers.

In 2002 is als voortzetting van het AKI veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr 4 en nr 80). Bij de 3e Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw actieplan opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111) door kosteneffectieve maatregelen, gericht op veiligheid op overwegen. Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten (PVVO oud) en maatregelen uit het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw). Voor verbetering van de overwegveiligheid worden ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van andere MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente), PHS en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bij deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Conclusie

Een van de projecten op de goederenroute Elst-Deventer-Twente is het aanpakken van de spoorwegovergang ter plaatse van de Oostriklaan. Zoals aangegeven wordt binnen deze projecten de nodige aandacht besteed aan de overwegproblematiek. Het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang en het aanleggen van de tunnel is niet in de eerste PVVO opgenomen maar is daar wel een uitloeijsel van, zie ook de paragraaf hieronder (3.2.6).

3.2.6 Derde Kadernota Railveiligheid, Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor (2010)

De derde kadernota Railveiligheid is een vervolg op de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid uit 1999 respectievelijk 2004.

In deze kadernota wordt onder andere aandacht besteed aan overwegveiligheid. Het jaarlijks aantal slachtoffers op overwegen tussen 2000 tot 2010 meer dan gehalveerd. Dit is een direct resultaat van het gevoerde beleid. In het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) zijn door ProRail en wegbeheerders verschillende maatregelen uitgevoerd die de overwegveiligheid sterk hebben verbeterd, zoals de ombouwoperatie van AKI-overwegen naar AHOB-overwegen, het beveiligen van drukbereden overwegen en andere maatregelen zoals voorlichting en handhaving. Daarnaast is in de periode 2006-2009 geld beschikbaar gesteld om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Deze projecten dragen ook bij aan het verder verbeteren van de veiligheid.

Op verzoek van de Tweede Kamer is vanaf 2005 in het overwegenbeleid de risicoanalyse als instrument ingezet en wordt het recreatief belang van overwegen in een vroegtijdig stadium meegenomen. De risico's worden gereduceerd door een maatwerkgerichte aanpak te hanteren. Het "nee tenzij" principe is hierbij uitgangspunt. Het proportionaliteitsbeginsel speelt daarbij een belangrijke rol: de kosten van maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst.

Prorail heeft een nieuw plan van aanpak opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid. In het actieplan komen kosteneffectieve maatregelen aan de orde gericht op voorkomen van nieuwe onveiligheid door en op overwegen, gedrag van weggebruikers, kennisontwikkeling, onderzoek en beproeving, toezicht en communicatie en afstemming met derden. Verder zijn concrete maatregelen opgenomen om met maatwerk te komen tot kosteneffectieve verbetering van veiligheid op specifieke categorieën overwegen (zoals overwegen nabij stations en niet actief beveiligde openbare overwegen). Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende (PVVO) projecten en de benutting van het restantbudget van het PVVO.

Voor verbetering van de overwegveiligheid worden waar nodig ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van lopende MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente) en PHS. In het kader van deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Als het gaat om overwegenbeleid is voor gemeenten niet alleen de veiligheid op overwegen van belang maar ook de doorstroming van het wegverkeer.

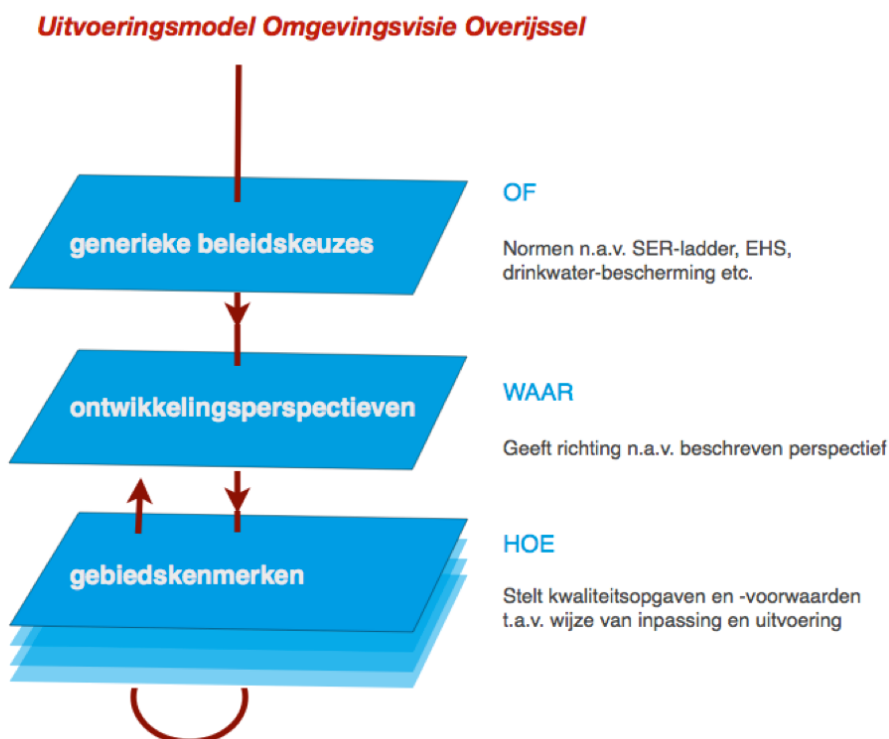
Conclusie

Zoals aangegeven is een van de projecten binnen de NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente) het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang ter plaatse van de Oostriklaan.

3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2009

De Omgevingsvisie is in juli 2009 vastgesteld als structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening. Het betreft het integrale, provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De rode draden van de Omgevingsvisie zijn ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Om de provinciale ambities te bereiken wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsmodel. Deze is weergegeven in onderstaande figuur.



Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie provincie Overijssel

Het uitvoeringsmodel is gebaseerd op de bestuursfilosofie van vitale coalities: met partners een gezamenlijke visie of doel delen en dan ieder in eigen verantwoordelijkheidssfeer in actie komen. Alle uitvoeringsacties zijn te plaatsen in de samenhang van (1) Generieke beleidskeuzes, (2) Ontwikkelings- en beleidsperspectieven en (3) Gebiedskennmerken. De omschreven drie niveaus sturen op basis van een inhoudelijke ontwikkelingsvisie, of, waar en hoe een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd kan worden.

1. Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit keuzes van EU, rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalend zijn of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van de SER-ladder. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden. Andere generieke beleidskeuzes betreffende onder andere reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft het realiseren van een onderdoorgang onder het spoor ten behoeve van een goede doorstroming van een lokale weg alsmede het vergroten van de veiligheid ter plaatse van de spoorweg. Het bestemmingsplan maakt uitsluitend nieuwe bebouwing mogelijk ter plaatse van het station, het gaat om stationgerelateerde voorzieningen. De uitvoering van het bestemmingsplan voldoet aan de generieke beleidskeuzes.

2. Beleidsambities

De beleidsambities van de provincie zijn verwoord in de ontwikkelingsperspectieven. Het plangebied ligt binnen de Stedelijke omgeving en kent de ontwikkelingsperspectieven 'Steden als motor' en 'Dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieu's' met een breed spectrum van woon-, werk- en mixmilieu's. Het

plangebied is aangeduid als 'woonwijk'. De 'steden als motor' betreft gebieden voor dynamische en veerkrachtige woon-, werk- en voorzieningenmilieus waar de kwaliteiten en identiteit van de bestaande stad worden versterkt en benut voor herstructurering, transformatie, inbreiding en uitbreiding. De dorpen en kernen betreffen een veelzijdige mix van woon- en werkmilieus elk met een eigen karakteristiek. De identiteit en eigenheid van de kernen is leidend bij opgaven zoals herstructurering, inbreiding en uitbreiding.

Ook is het ontwikkelingsperspectief 'Hoofdinfrastructuur: vlot en veilig' op het plangebied van toepassing. De spoorlijn alsmede het stationsgebied zijn op de visiekaart aangewezen. Dit ontwikkelingsperspectief betreft hoofdinfrastructuur van autosnelwegen, autowegen, spoorlijnen, fietssnelwegen en vaarwegen, inclusief knoop- en uitwisselingspunten die de ontwikkelingsdynamiek ondersteunt en de belangrijkste vervoersrelaties vlot en veilig bedient.

Het plangebied ligt binnen de kern Colmschate, welke behoort bij de stad Deventer. Het project betreft het realiseren van een onderdoorgang onder het spoor. Dit heeft tot doel de doorstroming van het lokale autoverkeer te bevorderen. Tevens wordt met de aanleg van de tunnel een spoorwegovergang verwijderd wat ten goede komt aan de veiligheid.

Het project past binnen de beleidsambities uit de omgevingsvisie.

3. Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuur-landschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied kent volgens de Gebiedskenmerken-catalogus de volgende gebiedskenmerken:

- i. natuurlijke laag: het plangebied ligt van oudsher binnen een dekzandvlakte. Aangezien het plangebied geheel binnen het stedelijk gebied ligt, zijn er geen specifieke kenmerken van de dekzandvlakte aanwezig.
- ii. laag van het agrarisch cultuurlandschap: het plangebied wordt in de laag van het agrarisch cultuurlandschap aangeduid als 'bebouwing'. Ter plaatse is geen sprake meer van agrarisch cultuurlandschap.
- iii. stedelijke laag: het plangebied wordt in de stedelijke laag aangeduid als 'woonwijken 1955-nu', als 'spoorweg' en als 'station'. In de stedelijke laag is de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen een belangrijk ordenend principe. Binnen de gebiedskenmerken is aangegeven dat het herstructureren van deze naoorlogse wijken een belangrijke opgave is voor vitale steden. Hierbij geldt dat er aandacht moet zijn voor de herkenbaarheid van de nieuwe bebouwing binnen het naoorlogse karakter.

Het project betreft geen aanpassingen aan de bebouwing binnen de woonwijk, het gaat om een infrastructureel project.

De ambitie voor het spoor met stations is het versterken van stations als 'brandpunten': goed georganiseerde overstappunten tussen (inter)nationale- (OV), regionale- (OV, auto, fiets) en lokale (OV, auto, fiets en voetganger) netwerken. De verdichtingsmogelijkheden in stationsomgevingen worden benut, bijvoorbeeld ook ondergronds. Er ontstaan mix-gebieden van voorzieningen, werken en wonen met een uitnodigende en aantrekkelijke kwaliteit, die met de aard en de positie van het station ('groene' halte, dorpsstation, voorstadhalte, regionaal station, intercitystation, HSL station) in overeenstemming is. Verbetering van de 'spijnstructuur' van het fietsnetwerk rondom stations. Met het project wordt een onderdoorgang gerealiseerd waarin ook aandacht is voor een goede fietsverbinding. Het station blijft behouden maar krijgt de mogelijkheid de voorzieningen uit te breiden. Hiermee voldoet het project aan de ambities binnen dit gebiedskenmerk.

- iv. lust- en leisurelaag: Het plangebied kent geen aanduidingen in deze laag.

Conclusie

Het plan past binnen de drie niveaus van het uitvoeringsmodel, (1) Generieke beleidskeuzes, (2) Ontwikkelings- en beleidsperspectieven en (3) Gebiedskenmerken. De ontwikkeling draagt bij aan de doelstelling van het ontwikkelingsperspectief en de voorwaarden van de diverse gebiedskenmerken verzetten zich niet tegen de voorgenomen ontwikkeling.

3.3.2 Omgevingsverordening Overijssel (2009)

Om het beleid dat is verwoord in de Omgevingsvisie door te laten werken is de Omgevingsverordening opgesteld. De Omgevingsverordening is vastgesteld in juli 2009.

Meer dan in voorgaande verordeningen is het uitgangspunt van de Omgevingsverordening dat er niet méér geregeld wordt dan nodig is voor het beleid, zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. Gemeenten krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. Wat elders geregeld wordt - bijvoorbeeld door het Rijk - wordt niet nog eens dubbel geregeld in deze verordening. Daarmee voorkomt de provincie extra regeldruk.

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

- de provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, afwijkingsbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgrondingen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);
- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan Waterschappen);
- verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

Voor onderhavig plangebied is meer specifiek de regeling voor gemeentelijke ruimtelijke plannen van belang. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing sluit aan op de Omgevingsverordening.

Het plangebied maakt geen deel uit van een Nationaal Landschap, een grondwaterbeschermingsgebied, een waterwin- of intrekgebied. Ook in het kader van de waterveiligheid maakt het plangebied geen deel uit van een primair watergebied of een waterbergingsgebied en binnen het plangebied zijn geen essentiële waterlopen gelegen.

Mobiliteit

Het plan betreft het aanleggen van een tunnel voor auto- fiets en voetverkeer onder het spoor. Deze locatie is aan te merken als een multimodaal knooppunt, zoals opgenomen in titel 2.19 van de omgevingsverordening.

In artikel 2.19.2 is opgenomen dat "in de toelichting op bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen met zich meebrengen of effecten hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden geprojecteerd nabij aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofd fietsverbindingen en multimodale knooppunten".

Binnen het onderhavige bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die mobiliteit

oproepen. Het bestemmingsplan heeft wel effecten op de verkeersafwikkeling van de hoofdinfrastructuur, maar bevordert deze juist doordat de doorstroming van de verkeersbewegingen geoptimaliseerd wordt.

Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Artikel 2.1.4. betreft de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. In dit artikel is opgenomen dat bestemmingsplannen uitsluitend voorzien in andere dan stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt: dat (her)benutting van bestaande bebouwing in de groene omgeving in redelijkheid niet mogelijk is en dat mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut.

In het geval van het onderhavige infrastructurele project wordt een deel van als 'Groen' bestemde gronden herbestemd tot 'Verkeer'. In het project is gezocht naar de meest optimale aansluiting van de Oostriklaan op de Holterweg. Herbenutting van bestaande gebouwen is in dit project niet aan de orde. Het verplaatsen van het project naar een andere locatie is eveneens niet aan de orde, het project wordt op deze locatie uitgevoerd ten behoeve van een goede doorstroming van de ter plaatse aanwezige infrastructuur. Door de tunnel verdwijnt de gelijkvloerse spoorwegovergang waardoor zowel voor het railverkeer als het wegverkeer doorstroming ontstaat.

Boringsvrije zone diep pakket Salland

Het plangebied ligt tevens in de 'boringsvrijezone diep pakket Deventer'. Dit houdt verband met de drinkwatervoorziening. In paragraaf 3.2.3. van de verordening zijn regels opgenomen met betrekking tot boringsvrije zones.

De bouwmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen vormen geen belemmering voor de grondwaterkwaliteit. De bestemmingen hebben niet tot gevolg dat er lozingen plaatsvinden. Ten behoeve van de functies zijn eveneens geen bodemenergiesystemen in de bodem dieper dan 50 meter waarschijnlijk.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de bepalingen in de Omgevingsverordening.

3.3.3 Waterbeheerplan waterschap Groot Salland (2009)

Het waterbeheer 2010-2015 van waterschap Groot Salland geeft aan hoe het waterschap werkt aan voldoende en schoon water en aan veilig wonen en werken tegen aanvaardbare kosten, nu en in de toekomst. De hoofdthema's van het Waterbeheerplan 2010-2015 zijn: het waarborgen van de veiligheid, het beheer van het watersysteem (samenhang tussen grondwater en oppervlaktewater in relatie tot hoogteligging, bodemstructuur en grondgebruik) en het ontwikkelen van de afvalwaterketen. Uitvoering van het thema Ruimte voor Water en het voldoen aan de KRWdoelen staan de komende jaren centraal, dit vraagt na het beschikbaar komen van ruimte voor de inrichting van het nieuwe watersysteem om een aangepast beheer en onderhoud. In de afvalwaterketen is er een functionele samenhang tussen rioleringsstelsel en rioolwaterzuiveringsinstallatie. Gemeente en waterschap werken samen aan optimalisering en kostenbesparing

Conclusie

De watertoets is in het bestemmingsplan verwerkt in de waterparagraaf, zie paragraaf 4.4 Waterhuishouding. Deze watertoets wordt uitgevoerd in overleg met het waterschap en is daarmee in overeenstemming met het beleid van het waterschap.

3.3.4 Nota Rioleringsbeleid (2007)

In de Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007 van het waterschap Groot Salland wordt de visie met betrekking tot de bestaande en nieuwe gemeentelijke rioolstelsels weergegeven. Daarbij wordt rekening gehouden met allerlei rijksontwikkelingen en -inzichten.

De nota is strategisch en beleidsmatig van karakter en beperkt zich tot de hoofdlijnen van het rioleringsbeleid. Er wordt met name aangegeven hoe om te gaan met het afstromende regenwater.

Conclusie

In de waterparagraaf, zie paragraaf 4.4 Waterhuishouding wordt mede opgenomen hoe wordt omgegaan met de riolering en het afstromende regenwater.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurplan Deventer 2025 (2004)

In het structuurplan Deventer 2025 (april 2004) zijn de toekomstige ruimtelijke opgaven voor Deventer en de gewenste ontwikkelingsrichting in beeld gebracht. Deventer wil ruimte bieden aan voldoende en kwalitatief goede woningen in de nieuwbouw en het bevorderen van de aantrekkelijkheid en gevarieerdheid van de bestaande wijken.

Een van de speerpunten in het structuurplan is "Deventer: leefbaar en bereikbaar". De kern van dit speerpunt is het zoeken naar een slimme balans tussen rust en dynamiek, tussen leefbaarheid en mobiliteit. Uitgangspunt is dat voor elke verplaatsing de daartoe meest geëigende vervoerswijze wordt gekozen. Hierdoor ontstaat een duurzame bereikbaarheid.

De belangrijkste opgave is de ontwikkeling van een goed geoutilleerde hoofdwegenstructuur voor de verkeersafwikkeling van Deventer. De hoofdwegenstructuur moet worden versterkt. Versterking van de hoofdwegenstructuur zal gefaseerd worden aangepakt.

Ingrepen die in het structuurplan zijn genoemd, zoals het afronden as Binnenstad – Colmschate, afronden N348, aanleg knoop met ondertunneling Zweedsestraat en de rijbaanverdubbeling Siemelinksweg zijn inmiddels gerealiseerd.

Conclusie

Het knooppunt Oostriklaan wordt in het structuurplan niet benoemd. Maar gezien de ambitie in het structuurplan de hoofdwegenstructuur alsmede het openbaar vervoer te versterken, past het project binnen de uitgangspunten van het structuurplan.

3.4.2 Gemeentelijk waterbeleid (2007)

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in het Waterplan Deventer (2007-2010) en Gemeentelijk Rioleringsplan (2010-2015).

Het Waterplan is een gezamenlijk plan van de waterschappen Groot Salland, Rijn en IJssel en Veluwe, waterbedrijf Vitens en de gemeente Deventer. Er staat in welke knelpunten deze organisaties zien in de waterhuishouding en hoe ze die denken op te lossen. In het Waterplan staan de belangrijkste maatregelen die de waterorganisaties de komende jaren samen willen treffen. Ieder jaar wordt een

uitvoeringsprogramma vastgesteld.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Deventer (GRP) 2010-2015 wordt het gemeentelijk beleid voor de inzameling en het transport van het huishoudelijke en bedrijfsmatige afvalwater en het overtollige hemelwater en grondwater, de uit te voeren programma's in de planperiode en de investeringen beschreven. De gemeente is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het woon- en leefmilieu. Vanaf 2008 heeft de gemeente er zorgplichten bijgekregen voor hemelwater en grondwater. Dit is een uitbreiding van de oude zorgplicht voor het stedelijk afvalwater, Naast deze verbrede zorgplicht vraagt ook de klimaatverandering aandacht.

Conclusie

In de waterparagraaf, zie paragraaf 4.4 Waterhuishouding is opgenomen hoe wordt omgegaan met de waterhuishouding ter plaatse.

3.4.3 Nota herijking Hoofdwegenstructuur (2006)

In december 2001 heeft de gemeente de nota Hoofdwegenstructuur vastgesteld. Deze nota geeft het perspectief weer voor de wegenstructuur en verkeerssituatie in het jaar 2010. In 2006 heeft een herijking van de nota Hoofdwegenstructuur plaatsgevonden.

Binnen het vastgestelde beleid in de Nota herijking Hoofdwegenstructuur Deventer is de keuze gemaakt voor een evenwichtige benadering van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De centrale doelstelling in de nota is: "Deventer en bestemmingen in Deventer zijn zo optimaal mogelijk bereikbaar, binnen het (soms wettelijke) kader van leefbaarheid en verkeersveiligheid". Hiervan afgeleide doelstellingen zijn onder andere:

- het optimaliseren van de samenhang tussen economie, ruimte, verkeer en leefbaarheid;
- het minimaliseren van hinder, veroorzaakt door autoverkeer;
- een duurzaam veilige inrichting en categorisering van wegen;
- een goede bereikbaarheid van economische centra;

Conclusie

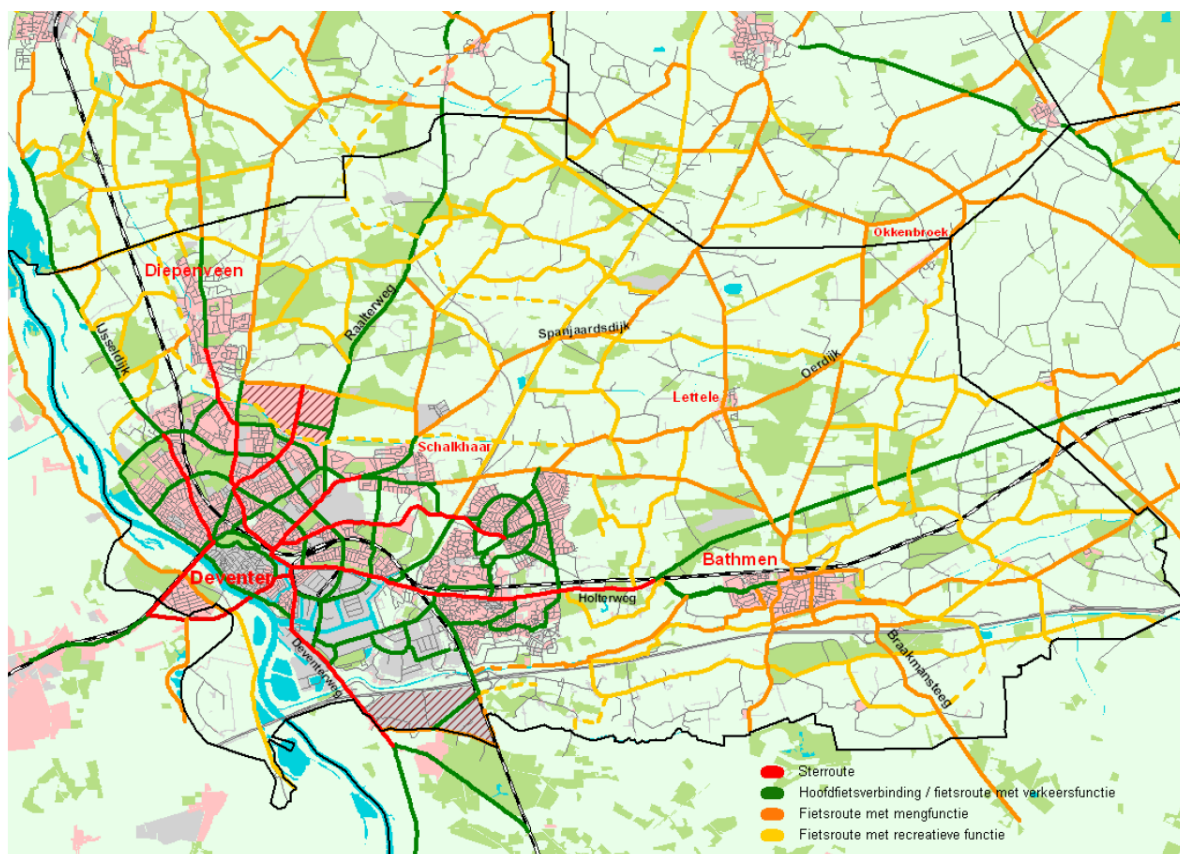
In de nota wordt de ondertunneling van het spoor niet als project benoemd. Het project draagt echter wel bij aan de doelstellingen die in de nota worden benoemd. Met het project wordt de situatie ter plaatse veiliger, ontstaat er minder overlast van autoverkeer en wordt de doorstroming bevordert.

3.4.4 Fietsbeleidsplan 2010-2015 (2010)

Het college van burgemeester en wethouders heeft in 2010 'Deventer Fietst!', het Fietsbeleidsplan 2010-2015, vastgesteld. De gemeente Deventer wil dat fietsen aantrekkelijk is voor inwoners én bezoekers.

Om dit te bereiken voorziet Deventer Fietst! in een verdere verbetering van het fietsnetwerk en in het aantal en de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. Ook de fietsveiligheid en de sociale veiligheid rond de fietsvoorzieningen moet beter.

In het fietsbeleidsplan is zijn belangrijke fietsroutes opgenomen in diverse categorieën, zie onderstaande kaart.



Overzichtkaart hoofdfietsrouten netwerk deventer (Gemeente Deventer 2010)

In het plangebied is de Oostriklaan aangewezen als hoofdfietsverbinding / fietsroute met verkeersfunctie. Ten zuiden van het plangebied loopt een deel van 'Sterroute 5'. Deze route loopt via de Snipperlingsdijk en Holterweg parallel aan de spoorlijn in de richting van Bathmen.

Conclusie

De sterroute alsmede de hoofdfietsverbinding worden door de uitvoering van het project en het bestemmingsplan niet aangetast. De sterroute blijft gehandhaafd. De hoofdfietsverbinding wordt verbeterd doordat de gelijkvloerse spoorwegovergang komt te vervallen. Fietsers kunnen door de nieuwe tunnel en hoeven niet meer te wachten op passerende treinen.

3.4.5 Detailhandelsvisie 'Ruimte maken voor vernieuwing' (2015)

De detailhandelsvisie is opgesteld naar aanleiding van de turbulente ontwikkelingen in de retailmarkt van de afgelopen jaren. Deventer zal zich moeten afvragen wat de veranderingen in de detailhandel voor gevolgen kunnen hebben en hoe daar beleidsmatig op kan worden ingespeeld.

Dit vanuit het besef, dat de invloed van de gemeentelijke overheid op economische activiteit en consumentengedrag beperkt is. De lijn die gekozen wordt, is dat de gemeente vooral stimulerend en faciliterend zal optreden en dat het initiatief tot verandering en verbetering vooral moet komen vanuit de markt zelf.

De visie biedt een overzicht van de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de retail en concludeert dat deze behalve bedreigingen ook nieuwe kansen inhouden, waaraan we graag de ruimte willen geven.

De ambitie blijft een optimaal, gevarieerd en aantrekkelijk winkelaanbod in het centrum, aangevuld met een aantal grotere winkelcentra in de hoofdstructuur en een voldoende aanbod van dagelijkse artikelen in de wijken en dorpen. We blijven streven naar compacte, geconcentreerde winkellocaties die aantrekkelijk zijn voor consument en ondernemer. Enerzijds is er ruimte voor vernieuwing. Deventer wil zich verder ontwikkelen als E-commerce stad. Anderzijds is verspreide bewinkeling op allerlei plaatsen buiten de detailhandelsstructuur niet gewenst.

Het stationsgebied sluit aan bij het winkelcentrum Colmschate. In de detailhandelsvisie is het toekomstperspectief voor het wijkwinkelcentrum een 'perspectiefrijk winkelmilieu'. Op hoofdlijnen kan dit worden uitgewerkt door de versterking van het Hart van Colmschate (Flora, Holterweg en Oostriklaan). Er is uitbreiding mogelijk van het aanbod van dagelijkse en niet-dagelijkse goederen (maar behoud nadruk op dagelijks aanbod) en uitbreiding van daghoreca is mogelijk. Ook het vergroten van de schaal en het moderniseren van de supermarkten, het verbeteren van het parkeren, de compactheid, de spreiding van trekkers en de bereikbaarheid en uitstraling dragen bij aan het uitwerken van het toekomstperspectief. Ten slotte is ook de oversteekbaarheid van de Holterweg een aandachtspunt.

Conclusie

Binnen het bestemmingsplan zijn detailhandelsbedrijven mogelijk die denkbaar zijn binnen een stationsgebied. Hierbij wordt gedacht aan boekenwinkels, bloemenwinkels en fietswinkels. Deze detailhandel is in het vigerende bestemmingsplan 'Colmschate e.o.' ook mogelijk. De detailhandelsvisie ziet voor deze omgeving een perspectiefrijk winkelmilieu. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met de detailhandelsvisie.

3.4.6 Horecabeleid 'Ruimte voor kwaliteit' (2009)

Het Horecabeleid is in juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad van Deventer. De gemeente streeft ernaar de bestaande structuur van horecavoorzieningen buiten de binnenstad te bestendigen en geen verdere uitbreiding toe te staan. De bestaande horecafuncties kunnen behouden blijven of vervangen worden door andere bij de woonomgeving passende horecafuncties (op de begane grond). Net als iedere andere functie in deze gebieden worden eventuele uitbreidingsvragen van de bestaande vestigingen beoordeeld op hun aanvaardbaarheid. Hierbij is een stedenbouwkundige afweging en toets aan milieuwetgeving in belangrijke mate richtinggevend.

In de wijken Colmschate en de Vijfhoek worden horecafuncties in de woongebieden niet voorgestaan. Vestiging van nieuwe eetgelegenheden, cafetaria's en dergelijke is mogelijk in de verschillende voorzieningencentra (zoals Colmschate, Vijfhoek en Zwaluwenburg). In de ontwikkeling van de sportzone Holterweg wordt uitgegaan van zowel sportgerelateerde horeca als een zelfstandige horecavestiging voor grotere groepen.

Conclusie

Het stationsgebied sluit aan bij het winkelcentrum Flora (Colmschate). Het vestigen van een aan het station gerelateerde horecavoorziening is passend binnen het horecabeleid.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Archeologie / cultuurhistorie en monumenten

4.1.1 Archeologie

4.1.1.1 Geomorfologie

Het bestemmingsplangebied ligt op het noordoostelijke deel van de Colmschater enk. Deze dekzandrug behoort tot een keten van oostwest georiënteerde dekzandruggen en –plateaus, die door diverse beekdalen worden doorsneden. De keten strekt zich over een afstand van circa 14 km uit in oostelijke richting, vanaf de IJssel bij Deventer tot aan de buurschap Bathmen-Loo.

Het dekzandlandschap in en om Deventer wordt gekenmerkt door een dik pakket zand (dekzand), dat alle oudere geologische lagen afdekt. Hierin hebben zich in de loop der tijd bodems ontwikkeld. Op de hoge en droge delen van het dekzandlandschap zijn in de middeleeuwen essen aangelegd: akkers die in regelmaat werden bemest met op heidevelden of in beekdalen gestoken plaggen. Deze vorm van bemesting werd eeuwenlang herhaald, wat leidde tot ophoging van de akkers. Onder deze dikke akkerlagen zijn archeologische sporen vaak beschermd. Deze akkerlagen liggen ook in het bestemmingsplangebied. Aan de zuidkant ligt een deel van het bestemmingsplangebied op een hoge dekzandduin met plaggendek, die naar het noorden toe overgaat in een lage dekzandduin met plaggendek (zie afb. 1 in Bijlage 1). Het grootste deel van het bestemmingsplangebied heeft een plaggendek (uitgezonderd de verstoorde delen). De rotonde in het noordelijk deel van het bestemmingsplan en de smalle strook van de verbinding van de Colmschaterstraatweg met de rotonde, bevinden zich in een lager gelegen beekdallandschap. De bodem bestaat hier uit meanderruggen en –geulen. Op delen van het beekdallandschap grenzend aan de dekzandduin is hier ook een plaggendek ontwikkeld, doordat de ontginning van de dekzandrug zich heeft uitgestrekt tot in het beekdallandschap. In het noordoosten van het bestemmingsplangebied bevindt zich, onder het wegdek van de Oostriklaan, een uitloper van een oostelijk gelegen dekzandMakte.

4.1.1.2 Bodemkunde

Het bestemmingsplangebied ligt op een hoogte van 5,75-8,00 m + NAP in het noorden tot 7,75-8,00 m + NAP in het zuiden. Er is in bijna het gehele plangebied volgens de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000, sprake van enkeerdgrond. Dergelijke bodems ontstaan door ophoging van akkers met mest of plaggen, waardoor een dik plaggendek ontstaat (dikker dan 50 cm).

De bodem onder de noordelijke delen van de Oostriklaan en de Colmschaterstraatweg bestaat uit beekerdgrond. Dit wijst op natte omstandigheden in relatief lager gelegen gebieden. Hier bemoeilijkte vroeger een sterk schommelende grondwaterspiegel het grondgebruik. Booronderzoeken in en net buiten het bestemmingsplangebied hebben vastgesteld dat de bodem in het gebied ten noorden van de aansluiting met de Oostriksweg te nat was voor bewoning.

4.1.1.3 Fysisch geografische verwachting

De gebieden die op de verwachtingskaart op basis van hun geomorfologische en bodemkenmerken een hoge, middelmatige of lage verwachting kennen, zijn op de beleidskaart opgenomen met respectievelijk beleidswaarde archeologie '3', '2' en '1' (zie voor een uitgebreide toelichting op deze beleidswaarden Bijlage 1).

Beleidswaarde 3 - Hoge verwachtingswaarden

Dit betreft terreindelen waar op grond van landschappelijke kenmerken de hoogste dichtheid aan archeologische resten wordt verwacht (met name agrarische nederzettingen en grafvelden) Tot deze categorie moeten allereerst het hogere dekzandrelief, de rivierduinen en de hogere delen van de rivierterrasvakte langs de IJssel worden gerekend. Deze gebieden kunnen sporen en resten bevatten van menselijke activiteiten uit de prehistorie tot in de huidige tijd. Een deel van deze archeologische resten is in de loop van de middeleeuwen afgedekt geraakt met een pakket eerdgronden en/of stuifzand. Onder de afdekkende bovenlaag kunnen nog relatief ongeschonden archeologische resten schuilgaan.

Het grootste deel van het bestemmingsplangebied (voor zover niet verstoord) valt in deze categorie.

Beleidswaarde 2 - Middelmattige verwachtingswaarden

In deze gebieden wordt een lagere dichtheid aan archeologische resten (vindplaatsen) verwacht dan in zones met een hoge verwachting. Het gaat vooral om gebieden die in overgangszones (van hoog naar laag) liggen of waar anderszins op grond van de landschappelijke context geen aanleiding is er een zwaarder archeologisch belang aan toe te kennen. Binnen deze laatste categorie moeten bijvoorbeeld de lage dekzandruggen worden gerekend die geïsoleerd voorkomen te midden van grotere dekzandvelden.

Deze beleids categorie komt in het bestemmingsplangebied slechts voor op een heel klein gebied ten noorden van de spoorbaan.

Beleidswaarde 1 – Lage verwachtingswaarden

Het betreft hier gebieden waar de dichtheid aan archeologische resten op basis van fysisch kenmerken klein wordt geacht. Het gaat vooral om lager gelegen en van oudsher nattere gronden die gedurende langere tijd weinig aantrekkelijk waren om een bestaan op te bouwen, waardoor er naar verwachting slechts een geringe accumulatie van archeologische resten en sporen is opgetreden. Verder geldt hier dat eventueel aanwezige structuren, objecten en sporen moeilijk met een inventariserend (prospectief) archeologisch onderzoek zijn op te sporen. Toch kan de aanwezigheid van archeologische resten in gebieden met een lage archeologische verwachting niet worden uitgesloten, zoals blijkt uit bekende vindplaatsen.

Deze beleids categorie is van toepassing op het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied, ten noorden van de aansluiting met de Oostriksweg.

4.1.1.4 Historische elementen & hun verwachting

Een gedetailleerdere beschrijving van de historische elementen en de onderbouwing van de hieraan gekoppelde beleids categorieën is te vinden in de rapportages bij de archeologische verwachtingskaart en de archeologische beleidskaart. Deze rapportages (Zie verwijzing in Bijlage 1) maken daarmee onderdeel uit van de onderbouwing bij dit bestemmingsplan.

In het bestemmingsplangebied zijn enkele historische boerderijen bekend. De overige in de verwachtingskaart onderscheiden historische elementen zijn in dit bestemmingsplangebied niet aanwezig.

4.1.1.5 Archeologische waarden

Op basis van archeologische onderzoeken, variërend van kleine waarnemingen tot proefsleuven en grootschalige opgravingen, kunnen in de gemeente Deventer verschillende terreinen worden aangewezen waar met zekerheid sprake is van archeologische resten. Vindplaatsen waar de archeologische sporen met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid buiten de al onderzochte locatie doorlopen, krijgen de beleidsstatus van terrein met archeologische waarden. Hieronder bevinden zich ook vindplaatsen waar bijvoorbeeld wel proefsleuvenonderzoek heeft plaatsgevonden maar waar door omstandigheden het definitief onderzoek (nog) niet is uitgevoerd. Omdat het locaties betreft waar vrijwel zeker sporen en vondsten aanwezig zijn, wordt hier beleidswaarde '4' gehanteerd.

Het terrein 'Colmschate, de Scheg', dat het gehele bestemmingsplandeel ten zuiden van de spoorbaan en nog een strook ten noorden hiervan omvat, heeft deze status.

4.1.1.6 Verstoringen

Als gevolg van forse ingrepen zoals bijvoorbeeld afgraven of ontgronden, nieuwbouw met kelders, stallen met gierkelders, omvangrijke infrastructuur zoals spoorwegen en kanalen en opgravingen uit het verleden zijn sommige terreinen zodanig aangetast dat betwijfeld kan worden of zich nog archeologische waarden in de bodem bevinden. In die gebieden waar de bodem diep verstoord is, mag worden aangenomen dat er geen archeologische sporen (meer) aanwezig zijn. Voor deze gebieden geldt geen archeologische verwachting meer: waarde '0'. Deze locaties hebben dus op de bestemmingsplankaart geen verwachting meer. Binnen terreinen met beleidswaarde '0' gelden geen archeologische voorwaarden, ongeacht de oppervlakte van de ingreep.

In het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied hebben omvangrijke opgravingen plaatsgevonden. Ook het terrein van de spoorbaan wordt als verstoord beschouwd.

Terreinen waar recentelijk aanvullend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn nog niet op de beleidskaart verwerkt. In een selectiebesluit is aangegeven in hoeverre het terrein als verstoord wordt beschouwd. Het selectiebesluit bepaalt de meest recente beleidswaarde(n) van het terrein. De recente selectiebesluiten vormen de onderbouwing voor een mogelijke afwijking van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie ten opzichte van de beleidskaart. Het aanvullend archeologisch onderzoek met selectiebesluit dat hieraan ten grondslag ligt is dan altijd opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan.

4.1.1.7 Archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied

Hieronder is chronologisch in het kort de ontwikkeling van het bestemmingsplangebied en omgeving geschetst met verwijzingen naar archeologische sporen, vondsten en structuren. Daarbij komen de geografische ligging van nederzettingen en de verschuivingen daarin aan de orde. Op basis van recent onderzoek wordt de actuele archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied beschreven.

Prehistorie (8800 – 12 v.Chr.) en Romeinse tijd (12 v.Chr. - 450 n.Chr.)

Het is opvallend, dat in Colmschate weinig vondsten uit de steentijd zijn aangetroffen. De hogere delen van de dekzandrug van Colmschate lijken in de vroegere prehistorie weinig in trek te zijn bij rondtrekkende groepen jagers en verzamelaars. In 2002 is iets ten westen van De Scheg een grondspoor uit de late steentijd (2850 – 2000 v. Chr.) ontdekt en uit de vroege bronstijd dateren enkele losse sporen en vondsten. De oudste grondsporen die tot nu toe in structuurverband zijn aangetroffen op de Colmschater enk zijn afkomstig uit de midden bronstijd (1800-1150 v. Chr.). Onder De Scheg is een kuil met fragmenten aardewerk uit de vroegste fase van de midden bronstijd aangetroffen. Dit spoor geeft in feite het begin aan van de periode waarin zich mensen met regelmaat op deze locatie vestigden. Bij uitputting van de grond vertrok men naar een plaats in de directe omgeving waar de benodigde levensbehoeften waren: geschikte akkergrond, de nabijheid van weidegronden, hout en

oppervlaktewater. In het onderzoeksgebied Holterweg 59-61 zijn zeven kuilen aangetroffen uit circa 1600-1400 v. Chr. In het gebied van De Scheg zijn enkele huisplattegronden uit de late bronstijd aangetroffen, één daarvan lag in het plangebied, net ten zuiden van het NS station.

De nederzettingen in de late bronstijd en vroege ijzertijd op de Colmschater enk lagen voornamelijk te midden van de voor akkerbouw geschikte gronden. De urnenvelden uit deze periode lagen aan de rand lagen van de voor bewoning en akkerbouw geschikte gronden.

Het gebied van de Colmschater enk valt op door het grote aantal bewoningssporen dat uit de IJzertijd (800 - 12 v. Chr.) en de Romeinse tijd stamt. In vrijwel alle opgravingen zijn hier sporen van nederzettingen uit deze perioden aangetroffen. In de midden Romeinse tijd blijven de erven steeds meer op één plaats liggen en zijn in hetzelfde gebied meerdere erven tegelijkertijd in gebruik. In de Romeinse tijd is er ijzerproductie in de directe omgeving van de nederzetting: langs de Holterweg werden de resten van vier ijzerovens en houtskoolmeilers gevonden.

Middeleeuwen (450 – 1500 n.Chr) en nieuwe tijd (1500 n. Chr. tot heden)

Er zijn op de enk relatief weinig resten gevonden uit de vroege middeleeuwen.

Het kleine aantal middeleeuwse sporen en vondsten duidt er in vergelijking met het grote aantal prehistorische sporen op, dat hier in de vroege middeleeuwen weinig bewoning was. Mogelijk was in de Karolingische tijd (750-1000 n. Chr.) wel sprake van akkers op de hogere delen. De structuur van bewoning op de Colmschater enk veranderde tijdens de middeleeuwen. Vanaf de 10de en 11de eeuw werd, in tegenstelling tot voorgaande periodes, als locatie voor boerderijen en erven vaker gekozen voor de overgangen tussen de hoge en lage gronden (de flanken van dekzandruggen). Mogelijk had dat te maken met een toenemende behoefte aan akkerland. Ook de opkomst van het gemengde bedrijf en de overgang in de veeteelt van varkens naar koeien kan een rol gespeeld hebben. De weilanden lagen in de lagere delen van het landschap. De flanken van de dekzandruggen vormden de optimale combinatie. In de late middeleeuwen was vrijwel de gehele hoge rug van de Colmschater enk in gebruik als bouwland en lagen de erven op de flanken van de dekzandrug. Nabij het bestemmingsplangebied lag de historische boerderij Buitenkamp. De eerste vermelding van dit erf stamt uit 1399, mogelijk bestond het erf al veel langer.

De dekzandhoogte werd door het opbrengen van mest en plaggen op de akkers versterkt. Tijdens opgravingen op de enk zijn onder het esdek karrensporen, greppels en een kavelsloot uit de volle en late middeleeuwen gevonden.

In de nieuwe tijd werden ook geleidelijk de beekdalen gedeeltelijk ontgonnen en werden nieuwe boerderijen gebouwd. In het noorden van het bestemmingsplangebied lag de boerderij Dekker – Brinkman, die in de periode 1700-1832 is gesticht. De 200 m buffer van het middeleeuwse erf Buitenkamp beslaat een groot deel van het noordelijke plangebied.

De Holterweg lijkt sinds de 13de eeuw als vaste route structureel in gebruik te zijn

gebleven en te zijn onderhouden. Bij archeologisch onderzoek onder en langs de weg zijn sporen uit de middeleeuwen en nieuwe tijd gevonden. Onder vrijwel het gehele onderzochte tracé van de Holterweg werd een dik karrensporenpakket waargenomen, waarvan de oudste teruggaan tot de 13de eeuw.

Naast de Holterweg zijn ook de huidige Colmschaterstraatweg en Oostriksweg op de Hottingerkaart (circa 1787) al te herkennen als landwegen. De Oostriksweg, die door bomen werd begeleid, was de oostelijke ontsluiting van het middeleeuwse erf Oosterwijk/ Oostrik (vroegste vermelding 1399) in de richting van het landgoed De Achterhoek. De structuur van deze landwegen is ook op de kadastrale kaart van 1832 nog te herkennen.

In 1888 is de spoorlijn Deventer – Almelo geopend. Deze spoorlijn liep midden over de enk, dwars door de bestaande akkerpercelen.

De archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied ten zuiden van de spoorlijn

Op de verwachtingskaart 2014 heeft het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied (met uitzondering van de verstoorde gebieden) een hoge verwachting voor archeologische resten uit alle perioden op basis van geomorfologie en bodemkenmerken (afb. 2 Bijlage 1). De hoge archeologische verwachting geldt vooral voor resten uit de late prehistorie. Het bestemmingsplandeel ten zuiden van de spoorlijn en een strook ten noorden hiervan zijn daarom aangemerkt als terrein met archeologische waarden (Colmschate – De Scheg). Op de archeologische beleidskaart kent dit gebied beleidswaarde 4. Dit gebied werd in de middeleeuwen en de nieuwe tijd gebruikt als akkerland. De kans op het aantreffen van relevante resten uit deze perioden wordt daarmee wat afgezwakt.

In de op de beleidskaart (afb 3 Bijlage 1) als verstoord aangeduide terreinen is geen archeologische verwachting meer. Na vaststelling van de beleidskaart is in het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied in 2015 een archeologische opgraving uitgevoerd, noodzakelijk vanwege de werkzaamheden voor het verleggen van het tracé van de Oostriklaan en de ondertunneling. Na de opgraving zijn in het terrein geen sporen meer aanwezig. Hier is dus geen archeologische verwachting meer. De verstoring door dit onderzoek is toegevoegd aan een uitsnede van de beleidskaart (afb. 4 Bijlage 1), en is in de bestemmingsplankaart verwerkt

De archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied ten noorden van de spoorlijn

Voor het gebied dat direct ten noorden van de spoorlijn ligt, geldt een hoge trefkans voor nederzettingssporen uit de late prehistorie tot en met de late middeleeuwen. Deze sporen behoort tot de grote nederzetting (Colmschate - De Scheg), die ten zuiden van de spoorlijn is onderzocht. Deze zone bevindt zich op de archeologische beleidskaart in een zone met beleidswaarde 4.

Voor het hieraan in noordelijke richting grenzende gebied, op de overgang van de rug naar lager gelegen terrein, zijn randverschijnselen van het nederzettingsgebied op de Colmschaterenk te verwachten zoals bijvoorbeeld waterputten en afval- en voorraadkuilen. Hier geldt beleidswaarde 3. Het gebied binnen de 50 m buffer van het historische erf Dekker-Brinkman kent beleidswaarde 4.

Op basis van archeologisch booronderzoek in 2015 is de verwachting voor het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied aangescherpt (afb 4 Bijlage 1). In het deel van het bestemmingsplangebied vanaf circa 25 m ten noorden van de aansluiting van de Oostriksweg tot en met de rotonde en de aantakking aan de Colmschaterstraatweg, zijn vooral aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een relatief vochtige beekdalbodem. De relatief hoge rug die werd verwacht in het noordoostelijke deel van het onderzoeksgebied (aansluiting van de rotonde met de Colmschaterstraatweg) komt uit de resultaten van het booronderzoek niet naar voren, Dit gebied kent nu een lage archeologische verwachting, in de archeologische beleidskaart aangeduid met beleidswaarde 1.

De aangepaste beleidswaarden zijn in de bestemmingsplankaart vertaald.

4.1.1.8 Dubbelbestemmingen Archeologie

De beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, zoals die in het bestemmingsplan zijn gehanteerd. De tabel met de beleidswaarden is vertaald in de regelgeving van dit bestemmingsplan. Er is echter een uitzondering:

Voor de gebieden met een lage verwachtingswaarde (beleidswaarde '1') is de kans dat een bodemingreep het bodemarchief verstoort door de lage dichtheid aan vindplaatsen zeer klein. Een dubbelbestemming Waarde –Archeologie is in afweging met de administratieve en financiële lasten een te zwaar middel. Een nadeel van het ongezien vrijgeven van deze beleids categorie is echter dat hier geen verbetering meer plaats kan vinden van het verwachtingsmodel. Daarom zal de gemeente Deventer bij voorgenomen zeer grootschalige ingrepen van meer dan 10.000 m² dieper dan 0,5 m, de initiatiefnemer actief benaderen met het verzoek medewerking te verlenen aan een archeologische

waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier kan de archeologische verwachting steekproefsgewijs gecontroleerd worden.

In het bestemmingsplan Oostriklaan zijn dubbelbestemmingen Waarde Archeologie opgenomen voor de gebieden die op de beleidskaart een beleidswaarde '2', '3' of '4' kennen.

4.1.2 Monumenten en cultuurhistorie

Op grond van de wet Modernisering Monumentenzorg (de MoMo), die per 1 januari 2012 van kracht is geworden, moet een goede ruimtelijke onderbouwing een beschrijving bevatten van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Binnen het plangebied zijn geen gemeentelijke en/of rijksmonumenten aanwezig. Een nadere beoordeling van dit aspect kan buiten beschouwing worden gelaten.

Het plangebied kent eveneens geen cultuurhistorische waarden. Ook dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2 Milieu-aspecten

Het onderhavige bestemmingsplan is, ondanks het conserverende karakter, getoetst voor wat betreft de uitvoerbaarheid. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de volgende milieukundige aspecten van belang, te weten:

- bedrijven en milieuzonering;
- geluid;
- bodemkwaliteit;
- luchtkwaliteit;
- risico/veiligheid;
- ecologie;
- duurzaamheid.

4.2.1 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Het bestemmingsplan maakt bedrijfsfuncties mogelijk, als ondersteunende horeca en beperkte detailhandel. Op basis van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (uitgave 2009) worden dergelijke functies beschouwd als een milieucategorie 1 inrichting, met een richtafstand van 10 meter tot gevoelige objecten (b.v. woningen van derden). Bij invulling van de bestemmingsplanmogelijkheden

dient rekening gehouden te worden met deze richtafstand. Een voldoende woon- en leefklimaat in de omgeving blijft dan gewaarborgd.

4.2.2 Geluid

4.2.2.1 Inleiding

Het plan is getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh). Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Alcedo bv (rapportnummer 20155079R01.V01, d.d. 19 augustus 2015).

De volgende situaties zijn onderzocht:

1. De fysieke wijziging van de Oostriklaan (wijziging tracé en de nieuw aan te leggen onderdoorgang onder het spoor)
2. De nieuwe verbindingsweg tussen de Oostriklaan en de Colmschaterstraatweg.

Er worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen het plan.

4.2.2.2 Wettelijk kader

Zones langs wegen

Op grond van de Wgh hebben alle wegen een geluidzone (een aandachtsgebied).

Een uitzondering zijn 30 km/uur wegen. Voor de Oostriklaan bedraagt de geluidzone 200 meter aan weerszijde van de weg. Bij nieuwe situaties zoals bijvoorbeeld bij nieuwe woonbestemmingen of fysieke wijzigingen aan de weg moet er binnen de zone van de weg een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden.

Nieuwe situaties

Op grond van de Wgh zijn voor nieuwe situaties de volgende geluidnormen van toepassing:

Voorkeursgrenswaarde	48 dB (artikel 82 Wgh)
Maximale grenswaarde	63 dB (artikel 83, lid 3 Wgh)

De nieuwe verbindingsweg tussen de Oostriklaan en de Colmschaterstraatweg krijgt een maximum snelheid van 30 km/uur. Daarom zijn formele normen uit de Wgh niet van toepassing (omdat er geen wettelijke geluidzone is). In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de akoestische gevolgen wel onderzocht en beoordeeld.

Reconstructie

Als een bestaande weg fysiek wordt gewijzigd, kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Er is sprake van een reconstructie als:

- het gaat om een wijziging, op of aan, een aanwezige weg (wijzigen profiel, wegbreedte, hoogteligging, wegdek, aantal rijstroken, aanleg kruispunten, aanleg aansluitingen, op- en afritten, wijziging van snelheid), én
- de toekomstige geluidsbelasting (2026) met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde als gevolg van deze wijziging.

De toename wordt bepaald door de geluidsbelasting in het toekomstig maatgevende jaar (2026) te vergelijken met de laagste waarde van:

- en reeds eerder verleende hogere waarde ten gevolge van het fysiek te wijzigen wegvak; *of als er geen hogere grenswaarde verleend is,*
- de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging.

Als er in het verleden geen hogere waarde is vastgesteld geldt de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging als toetswaarde. Een geluidsbelasting tot en met 48 dB is altijd toegestaan.

Als sprake is van reconstructie (een toename van de geluidbelasting met 2 dB) en er kunnen geen of onvoldoende doelmatige maatregelen worden getroffen om de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie terug te brengen tot de toetswaarde, kan het bevoegd gezag in een aantal vast omschreven situaties een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidsbelasting vaststellen tot de maximaal toelaatbare waarde van de Wgh.

4.2.2.3 *Rekenresultaten*

Reconstructie

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Oostriklaan ten hoogste 1,25 dB toeneemt. Dit is lager dan de ten hoogste toelaatbare toename van 2 dB. Hiermee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Nieuwe weg

De geluidsbelasting van de nieuwe weg tussen de Oostriklaan en de Colmschaterstraatweg bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 40 dB bij woningen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De realisatie van de nieuwe weg is daarom in het kader van een goede ruimtelijke ordening toelaatbaar.

4.2.2.4 *Conclusie*

Uit de resultaten blijkt dat er als gevolg van de wijziging van de Oostriklaan geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het is daarom niet nodig om aanvullende geluid reducerende maatregelen te treffen.

De geluidbelasting van de nieuwe weg cq. door te trekken weg bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 40 dB bij woningen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De realisatie van de nieuwe weg is daarom in het kader van een goede ruimtelijke ordening toelaatbaar.

4.2.3 Bodem

4.2.3.1 *Inleiding*

Binnen het plangebied bevindt zich het NS-station Colmschate. Verder zijn binnen het gebied geen voor (ernstige) bodemverontreiniging verdachte activiteiten uitgevoerd.

4.2.3.2 Uitgevoerd bodemonderzoek

Binnen het gebied zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken binnen het gebied is bekend dat in de grond en in het grondwater licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen, PAK en/of olie zijn aangetoond. Daarmee bestaat er geen vermoeden van aanwezigheid van een (ernstige) verontreiniging. Binnen het gebied zijn, voor zover bekend, geen voor bodemverontreiniging verdachte activiteiten uitgevoerd.

Het plangebied is op basis van beschikbare informatie geschikt is voor de beoogde functie.

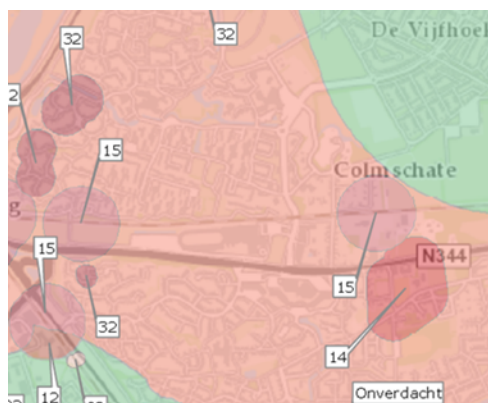
Voor de bouw van gebouwen waarbij sprake is van een verblijfplaats voor mensen is op basis van de bouwverordening een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN-5740 nodig.

4.2.3.3 Grondverzet

Voor grondverzet dient rekening te worden gehouden met de regels uit het Besluit bodemkwaliteit.

4.2.3.4 Niet gesprongen explosieven

Het gebied is op basis van het historisch vooronderzoek van T&A (2014) verdacht voor de aanwezigheid van explosieven. Zie ook het kaartje hieronder.



Het gebied is vanaf maaiveld tot maximaal 2,5 meter minus maaiveld verdacht voor aanwezigheid van diverse soorten munitie (raketten (verschoten), geschuts- en gevechtsveldmunitie en gedumpte munitie en mijnen).

Er bestaat geen wettelijk kader voor verder onderzoek naar de aan-/afwezigheid van explosieven. Echter vanuit goed opdrachtgeverschap en met oog op veiligheid wordt door uitvoerenden steeds vaker hiernaar gevraagd. Dit betekent dat het uitvoeren van een detectieonderzoek en mogelijk benadering van explosieven wel invloed kan hebben op de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is titel 5.2: luchtkwaliteitseisen van de gewijzigde Wet milieubeheer (de 'Wet luchtkwaliteit') in werking getreden (Stb. 2007, 414). De regelgeving is uitgewerkt in de onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriele regelingen.

Op landelijk niveau leveren fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) knelpunten op. Per 1 januari 2015 is eveneens wetgeving van kracht voor fijn stof ($PM_{2,5}$). Bij besluitvorming over luchtkwaliteit is een plan reeds inpasbaar als de verslechtering van de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) is. Van bepaalde projecten is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd

worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de '3% grens' niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO₂) en bedraagt 1,2 µg/m³.

Voor de ondertunneling van de Oostriklaan is sprake van een tunnelbuis met een lengte van minder dan 100 meter. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, bijlage 1 punt 4. staat beschreven dat bij het bepalen van de emissies op weggedelen die aansluiten op de inrit van een tunnelbuis of aansluiten op de uitrit van een tunnelbuis die korter is dan 100 meter, de emissies door het verkeer in de tunnelbuis buiten beschouwing blijven.

4.2.4.1 Conclusie

De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet op basis van de gemeentelijke Verkeersmilieukaart aan de grenswaarden. Daarnaast kan worden aangegeven de ontwikkeling niet in betekende mate zal bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Door de ondertunneling en aanpassingen aan de aansluiting Holterweg-Oostriklaan zal de doorstroming toenemen, wat een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit.

4.2.5 Externe veiligheid

4.2.5.1 Inleiding

De regelgeving op het gebied van externe veiligheid beoogt om een minimaal veiligheidsniveau te garanderen voor de burger voor wat betreft risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Hiervoor zijn normen opgenomen in de regelgeving op dit gebied in de vorm van het plaatsgebonden risico, dat is de kans van één op de miljoen jaar op overlijden ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen op een bepaalde plaats, en de zogenaamde "oriënterende waarde" van het groepsrisico, de kans op overlijden van een groep mensen ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij geldt, hoe groter de groep, hoe kleiner de kans mag zijn dat dit ongeval kan plaatsvinden.

4.2.5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Voor dit plan is er sprake van één relevante risicobron. Door het plangebied loopt het spoor Deventer - Almelo. Over dit traject worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het toetsingskader voor de daaruit voortvloeiende risico's is het Besluit externe veiligheid transportroutes. Dit besluit bepaald dat een minimum veiligheidsafstand tot het spoor vrijgehouden moet worden van kwetsbare bebouwing. Voor het spoortraject waar dit besluit betrekking op heeft is geen minimaal vrij te houden veiligheidsafstand vastgesteld.

4.2.5.3 Groepsrisico

Het groepsrisico van dit spoortraject is in 2013 berekend met de vervoerscijfers van het Basisnet spoor. Het groepsrisico bedraagt 0,007 maal de oriënterende waarde. Bij deze berekening is nog uitgegaan van de spoorwegovergang Oostriklaan. Na ondertunneling neemt de kans op ongevallen en daarmee het groepsrisico af. De beperkte toevoeging van de mogelijkheden voor horeca en detailhandel heeft vrijwel geen effect op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico blijft ruimschoots onder de 0,1 maal de oriënterende waarde. Het Besluit externe veiligheid transportroutes bepaald dat er bij groepsrisico's lager dan 0,1 maal de oriënterende waarde er geen groepsrisicoberekeningen nodig zijn. Tevens hoeft de verantwoordingsplicht van het groepsrisico bij dergelijke lage groepsrisico's niet doorlopen te worden. Wel dienen de ontvluchttingsmogelijkheden van het plan te worden beschouwd. De ontvluchttingsmogelijkheden worden door de ondertunneling verbeterd doordat een stremming van de spoorwegovergang voor het kruisende verkeer niet meer mogelijk is. Tevens verbeterd te verkeersdoorstroming door het vervallen van de spoorwegovergang.

4.2.5.4 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 is het ambitieniveau "Ruimte voor ontwikkeling" vastgelegd. Dit gebied is op de kaart "Gebiedsgerichte ontwikkelingsmogelijkheden externe veiligheid" van de Omgevingsvisie externe veiligheid met de kleur blauw weergegeven.

Het ambitieniveau is samengevat in de onderstaande tabel:

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

Voor dit bestemmingsplan wordt ruimschoots aan het ambitieniveau voldaan. Door de ondertunneling verbeterd de veiligheidssituatie.

4.2.5.5 Conclusie

Het plan verhoogt de veiligheid in het gebied en verbetert de vluchtmogelijkheden. De beperkte toename van horeca- en detailhandel in het gebied is daarbij van ondergeschikt belang.

4.2.6 Ecologie

Vanuit het oogpunt van natuurwetgeving is een aantal wettelijke regelingen relevant in het kader van dit bestemmingsplan.

4.2.6.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied is geen onderdeel van beschermde natuurgebieden, het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied ligt drie kilometer westelijker. Het Provinciaal Netwerk Natuur (de voormalige EHS) ligt ruim een kilometer ten oosten van het plangebied. In beide gevallen heeft de aard van de beoogde ontwikkeling (een tunnel onder het spoor) én volledig gelegen in bebouwd gebied, geen invloed op de beschermde natuurgebieden.

4.2.6.2 Soortbescherming

Van toepassing is wel de sinds 1 april 2002 van kracht zijnde Flora- en faunawet. Deze wet voorziet in de bescherming van planten en dieren in heel Nederland. Om inzicht te krijgen in de ecologische aspecten die samenhangen met de voorgenomen ruimtelijke ingreep is een natuurtoets uitgevoerd (Ecogroen 2015, zie Bijlage 3).

In het plangebied komen alleen algemene soorten voor. Beschermde soorten of soorten van de Rode lijst zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht. Wel broeden er in het plangebied vogels waarvan de nesten en dergelijke beschermd zijn. Activiteiten die broedsels kunnen verstoren zoals het rooien van bomen en/of struiken moeten daarom buiten het broedseizoen (globaal 15 maart-15 juli) plaatsvinden.

4.2.6.3 Conclusie

Voorgaande maakt duidelijk dat de aanleg van een tunnel bij de Oostriklaan geen schadelijke gevolgen voor beschermde flora en fauna heeft.

4.2.7 **Besluit milieueffectrapportage (art. 7.2 Wet milieubeheer)**

4.2.7.1 Inleiding

De in het Besluit milieueffectrapportage genoemde drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn indicatief. Dat betekent dat ook als de activiteit onder de drempelwaarde blijft, in sommige gevallen toch een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht moet worden gedaan. Er zal dan een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

4.2.7.2 Beoordeling

In de D-lijst wordt onder D.1.2 vermeld: de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg. Hiervan is geen sprake: het blijft een weg met twee rijstroken. Het aanleggen van een tunnel valt dus niet onder het Besluit milieueffectrapportage. Er zijn geen feiten of omstandigheden op grond waarvan in dit geval de activiteiten toch m.e.r.beoordelingsplichtig zouden zijn.

4.2.7.3 *Natuurbeschermingswet 1998 (artikel 7.2a Wet milieubeheer)*

In de directe omgeving van het plangebied liggen geen reservaatgebieden of speciale beschermingszones, zoals Natura 2000-gebieden. De Natura 2000-gebieden liggen op een dusdanige afstand, dat de mogelijkheden binnen dit bestemmingsplan geen nadelige invloed of in ieder geval geen significante nadelige invloed op de instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden heeft. Er hoeft dan ook geen passende beoordeling in het kader van de Europese Habitatrichtlijn te worden opgesteld.

4.2.7.4 *Conclusie*

Op basis van bovenstaande is een milieueffectrapport niet aan de orde.

4.2.8 **Duurzaamheid**

In juni 2009 is de Visie Duurzaam Deventer bestuurlijk vastgesteld. De gemeentelijke ambitie is dat Deventer in 2030 klimaatneutraal is. Om deze ambitie te realiseren is voor de periode 2011-2014 door de gemeenteraad de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid "Op weg naar een duurzaam evenwicht" vastgesteld. In deze agenda worden 8 gemeentelijke beleidsprioriteiten benoemd, zoals b.v. realisatie windturbines en een klimaatneutraal stadskantoor. Ook is een duurzaam energiebedrijf in een lokale coöperatieve vorm geïnitieerd samen met verschillende organisaties. De sleutel zit in samenwerken. Als burgers en bedrijven initiatieven nemen zullen we die graag faciliteren. Waar nodig neemt de gemeente ook zelf het initiatief of scheidt de juiste voorwaarden. Zo hebben we een 'Visie op de Ondergrond' ontwikkeld waarmee de potentie voor o.a. koude-/ warmte opslag in beeld is gebracht. Deze informatie kan ontwikkelende partijen helpen bij een onderzoek naar de mogelijkheden voor warmte-koude opslag in de bodem, als warmte- en koelvoorziening.

Voor infrastructurele werken kan de door Rijkswaterstaat ontwikkelde Omgevingswijzer helpen om op een systematische wijze de duurzaamheid van opgaves en projecten in een gebied inzichtelijk te maken. Het faciliteert een gestructureerde discussie en helpt een gezamenlijk probleemperspectief in een gebied te ontwikkelen. Zowel de sociale, ecologische als economische duurzaamheid (people, planet en profit) komt aan bod. Meer info: <https://www.omgevingswijzer.org/>.

4.3 **Leidingen en kabels**

4.3.1 **Bovengrondse leidingen en kabels**

In de nabijheid van het plangebied zijn, buiten de kabels en leidingen ten behoeve van het railverkeer, geen overige bovengrondse kabels en leidingen aanwezig.

4.3.2 **Ondergrondse leidingen en kabels**

4.3.2.1 *Algemene leidingen en kabels*

Er bevinden zich in en nabij het plangebied ondergrondse kabels en leidingen. Dit betreffen rioleringsbuizen, telecomkabels, gasleidingen en waterleidingen. Deze kabels en leidingen zijn in beeld gebracht ten behoeve van het ontwerp van de bebouwing en de openbare ruimte.

De kabels en leidingen nabij het plangebied leveren geen gevaar op voor personen en goederen in de directe omgeving. De kabels en leidingen liggen allen in de openbare ruimte. Ook in de nieuwe situatie zullen deze in de openbare ruimte komen te liggen. Het is niet nodig om hiervoor een

dubbelbestemming op te nemen of een verplichting tot het aanvragen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Dubbelbestemmingen worden slechts opgenomen indien de bestemming een heel specifiek (ruimtelijk) belang beoogt te regelen. Een toegekende dubbelbestemming vertegenwoordigt een bijzonder belang dat zo zwaarwegend is, dat andere ruimtelijke belangen daarvoor moeten wijken. Bij reguliere kabels en leidingen weegt het belang niet zo zwaar dat hiervoor andere ruimtelijke belangen moeten wijken.

4.3.2.2 *Waterleiding*

In het plangebied is een hoofdwaterttransportleiding aanwezig. Deze leiding wordt in de regels beschermd middels een dubbelbestemming waarin is geregeld dat voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Deze verplichting moet de leidingen beschermen tegen werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen beschadigen.

De onderdoorgang wordt aangelegd ten westen van de waterleiding, de werkzaamheden hebben geen gevolgen voor de waterleiding.

4.3.3 **Conclusie**

Leidingen en kabels vormen geen belemmering voor de uitvoer van het bestemmingsplan.

4.4 **Waterhuishouding**

4.4.1 *Inleiding*

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Ruimtelijke plannen en besluiten kunnen gevolgen hebben op de waterhuishouding. Voorbeelden hiervan zijn een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden, etc. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. In deze paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

4.4.2 *Relevant beleid*

Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050, beleid beheer en onderhoud stedelijk water 2013-2018 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De genoemde beleidsdocumenten liggen ter inzage op het hoofdkantoor van het Waterschap Groot Salland. Ook zijn deze te raadplegen op de internetsite: www.wgs.nl. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

4.4.3 Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's geniet daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

4.4.4 Bodemopbouw

Het plangebied ligt in het IJsseldal. De ondiepe bodemopbouw is door de aanwezigheid van de IJssel beïnvloed. Er is geen duidelijke deklaag aanwezig; wel worden in de laagste delen plaatselijk kleiige afzettingen aangetroffen.

De bodemopbouw van het gebied kan plaatselijk sterk verschillen. Over het algemeen bestaat de ondergrond uit lemig fijn zand, die plaatselijk ijzerrijk is.

Het maaiveld in het plangebied varieert van ca. NAP +6,00 m tot +9,50 m. Het plangebied is dus relatief vlak te noemen.

4.4.5 Grondwater

De gemiddeld hoogste grondwaterstand bevindt circa tussen NAP +5,00 m en +6,00 m). De laagst gemeten grondwaterstanden variëren globaal tussen NAP +4,40 en +4,90 m.

4.4.6 Oppervlaktewater

Binnen de begrenzing van het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. In de omgeving van het plangebied is wel oppervlaktewater aanwezig, ten noordwesten en ten oosten van het plangebied zijn watergangen aanwezig.

4.4.7 Hemelwater

In het kader van de nota Waterbeheer 21e eeuw, moet worden gestreefd naar afkoppeling van het hemelwater dat afkomstig is van verharde oppervlakken. Centraal hierbij staat dat afwenteling moet worden voorkomen door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden - bergen - afvoeren". Hierbij gaat het om afkoppelen van verhard oppervlak van het gemengde stelsel.

In de Oostriklaan is een infiltratieriool aanwezig waar de onderdoorgang op aangesloten kan worden. wel zal er bij de inrichting van het gebied rekening worden gehouden met de mogelijkheid van afwatering van hemelwater via bermen of wadi's. Deze afwatering zal in ieder geval van toepassing zijn op de ten westen van het plangebied gelegen Colmschaterstraatweg.

4.4.8 Afvalwater

Het oorspronkelijk rioolstelsel in het gebied is grotendeels een zogenaamd gemengd stelsel, dat wil zeggen dat het huishoudelijk afvalwater en het regenwater van de verharde oppervlakken, daken en wegen, in één buizenstelsel, worden afgevoerd naar de aan de Roland Holstlaan gelegen zuiveringsinstallatie (via gemalen en riolen). Bij zeer hevige regenval kan het riool dit niet verwerken, waardoor gemengd rioolwater overstort op het oppervlaktewater nabij het plangebied. In uitzonderlijke situaties zal er ook water op straat komen te staan. Om de kans van water op straat te verminderen wordt verhard oppervlak afgekoppeld. Hierdoor vermindert eveneens de afvoer van regenwater naar de zuivering.

4.4.9 Invloed op de waterhuishouding

Het plangebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of een stedelijke watercorridor. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Doordat binnen het plan de verharding toeneemt met meer dan 1500 m² moet speciale aandacht besteed worden aan compenserende waterberging en aan het zoveel mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Als bergingsopgave wordt 40mm berging als uitgangspunt gehanteerd voor plannen waarbij het verharde oppervlak toeneemt van 1500m² tot 3ha. Bij een beperkte hoeveelheid (gesloten) verhard oppervlak zou dit kunnen betekenen dat het hemelwater via een bodempassage wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater of dat het hemelwater via een zakslootje zoveel mogelijk in de bodem wordt geïnfiltreerd met een lozingsmogelijkheid op oppervlaktewater. Dit is mede afhankelijk van de plaatselijke situatie (veel of weinig oppervlaktewater in de omgeving). Zie ook de tekst verderop in de waterparagraaf (Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater).

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een geringere ontwateringsdiepte. Grondwateroverlast als gevolg van afwijkende aanleghoogten is voor verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers. Om een goed inzicht te krijgen in het grondwatersysteem wordt geadviseerd om in overleg met het waterschap zo spoedig mogelijk te starten met een grondwateronderzoek. Dit kan in eerste instantie op basis van bestaande peilbuizen binnen of in de omgeving van het plangebied. Indien noodzakelijk kunnen nieuwe peilbuizen worden geplaatst.

Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Ook voor lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast. Bij de aanleg van kelderconstructies dient aandacht te worden geschonken aan de toepassing van waterdichte materialen en constructies.

Voor het dempen van watergangen / sloten dient altijd een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland.

Gezien de verschillende belangen, die verschillende partijen hebben bij het grondwater, is het beheer van het grondwater wettelijk geregeld in de Grondwaterwet. In het kort komt het er op neer dat grote grondwateronttrekkingen vergunningplichtig zijn. Voor kleinere onttrekkingen geldt een meldingsplicht bij het waterschap.

Het plan bevat een rioleringscomponent, want er wordt een nieuw rioleringsstelsel aangelegd. Door de uitvoering van het bestemmingsplan neemt de belasting van het bestaande rioleringsstelsel toe. Dit levert geen problemen op ten aanzien van de capaciteit van het rioleringsstelsel en de capaciteit van de

rioolwaterzuiveringsinstallatie.

4.4.10 Overstromingsrisico

Het bestemmingsplangebied ligt binnen de dijkkring 53: Salland. Dit is een wettelijk vastgelegd dijkkringgebied, waarbinnen alleen nieuwe grootschalige ontwikkelingen mogelijk zijn indien in het bestemmingsplan voorwaarden worden opgenomen om de veiligheid ook op lange termijn voldoende te waarborgen. Door klimaatveranderingen moeten we meer rekening houden met de gevolgen van een overstroming. Inzet is het voorkomen van slachtoffers (rampenbeheersing) en van economische schade (gevolgenbeperking). In deze overstromingsrisicoparaagraaf wordt ingegaan op de risico's bij overstroming en de stand van zaken van maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken.

De dijkkring betreft een gebied met een risico op overstroming (minder snel en ondiep onderlopende gebieden) en heeft volgens de Waterwet een gemiddeld overschrijdingskans van 1/1250 per jaar. De primaire keringen worden op veiligheid beoordeeld door de beheerders. De Europese richtlijn overstromingsrisico's (2007) verplicht tot het inzetten van drie instrumenten voor een betere bescherming tegen overstromingen: een voorlopige risicobeoordeling (2011), kaarten (2014) en risicobeheersplannen (december 2015). De richtlijn geldt voor de binnendijkse (dijkkringen) en buitendijkse gebieden van de IJssel. Voor woon- en werkgebieden dienen rampenplannen opgesteld te worden.

De gemeente Deventer zal de komende jaren samen met de Waterschappen en Rijkswaterstaat de overstromingsrisico's in het dijkkringgebied onderzoeken en hiervoor beleid opstellen.

In het kader van het rijksprogramma Ruimte voor de Rivier zijn maatregelen bij Deventer uitgevoerd, die bij hoogwater een dalend effect hebben op de waterstand.

4.4.11 Verslag overleg met relevante waterbeheerders

Het resultaat van het invullen van de Digitale watertoets was dat de normale procedure gevolgd dient te worden. De reden hiervoor is dat de toename van het verharde oppervlak binnen het plan meer is dan 1500 m². In de reactie van het Waterschap Groot Salland is aangegeven dat aangezien het een relatief klein plan betreft toch volstaan kan worden met een standaard-waterparaagraaf (zoals in de korte procedure), mits er speciale aandacht wordt besteed aan het zoveel mogelijk vasthouden van regenwater binnen het plangebied. Aangezien de toename van verharding boven de 1500 m² is, moet er compensatie van waterberging plaats vinden, omdat door deze toename van verharding het regenwater anders versneld zal worden afgevoerd. In bovenstaande paraagraaf is hier op ingegaan.

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Groot Salland geeft een positief wateradvies.

4.5 Sociale veiligheid

Naast een aantrekkelijke en aanpasbare woonomgeving zal de woonomgeving vooral ook (sociaal) veilig in het gebruik moeten zijn. Het gaat er om dat mensen zich veilig voelen en dat zoveel mogelijk daadwerkelijk zijn. Factoren die kunnen bijdragen aan (het gevoel van) meer veiligheid zijn: informeel toezicht op de openbare ruimte, persoonlijke controle over de ('eigen') omgeving en het imago van het (totale) gebied. Toegespitst op het plangebied betekent dit, dat door inrichting en beheer van de openbare ruimte een goede sociale controle mogelijk dient te zijn. Een aantal aspecten waarbij de sociale veiligheid bijzondere aandacht vraagt, is:

- stedenbouwkundige inrichting: daarbij gaat het ondermeer om de relatie openbaar-privé, overzichtelijkheid van stratenpatronen, parkeervoorzieningen en openbare verlichting;
- vrijliggende groenvoorzieningen: vooral de waarborging van overzichtelijkheid;
- langzaam-verkeerroutes: primaire routes moeten bij voorkeur 'begeleid' worden door woonbebouwing;
- buurtbeheer: optredende gebreken als gevolg van dagelijks gebruik adequaat en snel herstellen.

Bij raadsbesluit d.d. 1 juli 2000 is besloten dat bij de uitvoering van bouwplannen de normeringen genoemd in het handboek Politiekeurmerk Veilig Wonen als basis worden gehanteerd. Deze normeringen houden in dat naast extra eisen op woningniveau bovenop de eisen in het bouwbesluit, eisen worden gesteld aan een woongebouw/wooncomplex en aan de openbare ruimte. De mogelijkheden van het kunnen uitoefenen van sociale controle spelen hierbij een cruciale rol.

Hoofdstuk 5 Planopzet en juridische aspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de plansystematiek. Allereerst wordt de standaardisering van de bestemmingsplannen toegelicht. In § 5.3 wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Tenslotte wordt in § 5.4 aandacht gegeven aan de handhaving van de bestemmingsplanregels.

5.2 RO Standaarden 2012

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat planologische visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene maatregelen van bestuur digitaal vervaardigd en op elektronische wijze beschikbaar gesteld moeten worden. Om dit mogelijk te maken zijn de RO standaarden ontwikkeld.

De SVBP2012 (standaarden) bevatten de normen die van toepassing zijn op de vormgeving en inrichting van oa. het bestemmingsplan, met het doel om deze op vergelijkbare wijze op te bouwen en weer te geven. De SVBP2012 geeft daartoe normen voor de opbouw van de regels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan.

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. In de digitale verbeelding wordt alle relevante bestemmingsplaninformatie in een interactieve raadpleegomgeving getoond. Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. Dit betekent dat bestemmingsplannen alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft slechts een verbeelding van de digitale versie. Dit bestemmingsplan is daarom digitaal en IMRO-gecodeerd opgesteld, zodat het is voorbereid om digitaal te worden vastgesteld en gepubliceerd.

5.3 Planopzet

5.3.1 Algemeen

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

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

De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.

Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierbij gaat het om planregels die op nagenoeg alle bestemmingen betrekking hebben en die vooral om praktische redenen zijn ondergebracht in dit hoofdstuk, alsmede een aantal specifieke planregels, waaronder een anti-dubbeltelbepaling.

Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overgangsrecht en de titel.

5.3.2 **Hoofdstuk 1: Inleidende regels**

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

Bestemmingsvlak

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

Bouwvlak

In een aantal bestemmingsvlakken is op de analoge en digitale verbeelding een bouwvlak aangegeven. Een bouwvlak is een op de analoge en digitale verbeelding aangegeven vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegestaan. Hoofdreel is dat buiten het bouwvlak geen gebouwen mogen worden opgericht, doch uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bouwperceel

Het bouwperceel is niet op de analoge en digitale verbeelding aangegeven. In artikel 1 van de planregels wordt bouwperceel omschreven als een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten. In feite gaat het daarbij om het stuk grond dat bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw moet worden aangemerkt als behorende bij het gevraagde bouwwerk. De visuele uitstraling van dat ene bouwperceel en het als één eenheid functioneren van dat bouwperceel is dan van belang. Een bouwperceel is altijd gelegen binnen een of meer bestemmingsvlakken, maar de begrenzing van een bouwperceel hoeft niet samen te vallen met de begrenzing van een bestemmingsvlak. Bouwvlakken geven aan waar binnen een bouwperceel gebouwen mogen worden gebouwd. Op het bouwperceel voor zover gelegen buiten het bouwvlak, mogen echter ook worden gebouwd, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en vergunningvrije bouwwerken.

Hiervoor is aangegeven dat de begrenzing van een bouwperceel niet hoeft samen te vallen met de begrenzing van een bestemmingsvlak. Met name in de woonbestemmingen komen meerdere bouwpercelen binnen één of meer bestemmingsvlakken voor. De grenzen van de bouwpercelen worden in de regel gevormd door de begrenzing van het erf. Waar die begrenzing tevens de eigendomsgrens is - en dit is vrijwel altijd het geval - vallen de grenzen van het bouwperceel samen met die van het kadastrale perceel. De loop van kadastrale grenzen kan veranderen door, bijvoorbeeld, aan- of verkoop van grond. Dan verandert ook de grens van het bouwperceel. Een stuk grond kan nu nog niet bij een bouwperceel horen en over een tijdje wel. Via de anti-dubbeltelbepaling in dit bestemmingsplan wordt voorkomen dat één stuk grond tweemaal meegeteld wordt bij de behandeling van aanvragen van omgevingsvergunningen.

5.3.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Algemeen

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

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Enkelbestemmingen

Artikel 3: Bestemming Verkeer

De in het plangebied voorkomende wegen, straten en paden zijn als zodanig bestemd. In de bestemmingsplansystematiek wordt normaliter een onderscheid gemaakt tussen doorgaande c.q. ontsluitende wegen en woonstraten. De eerste categorie kent de bestemming Verkeer en de tweede categorie de bestemming Verkeer - Verkeer en verblijfsgebied. Binnen het onderhavig plangebied is gekozen om enkel de bestemming 'Verkeer' toe te passen. Dit omdat de Oostriklaan aan te duiden is als doorgaande weg. Omdat bij het opstellen van het definitieve ontwerp van de onderdoorgang nog (kleine) wijzigingen kunnen optreden, is er voor gekozen om de verkeersbestemming ruim op te nemen.

Binnen de bestemming Verkeer vallen naast de Oostriklaan zelf ook groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen, verblijfsvoorzieningen, kunstwerken en water. Onder kunstwerken wordt verstaan de civiele kunstwerken, zoals tunnels. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van speelvoorzieningen. Wel zijn bijvoorbeeld overkappingen ten behoeve van fietsenstallingen toegestaan.

Artikel 4: Bestemming Verkeer - Railverkeer

De spoorweg en het station in het plangebied zijn opgenomen binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer. Binnen deze bestemming vallen ook bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, watergangen, kunstwerken, tunnels en nutsvoorzieningen. Tevens is de mogelijkheid opgenomen dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het (rail)verkeer, wegverlichting, etc.

Ten behoeve van het station is een specifieke aanduiding opgenomen, 'specifieke vorm van gemengd - voorzieningen openbaar vervoerstation'. Binnen deze aanduiding zijn voorzieningen ten behoeve van een openbaar vervoerstation toegestaan. Hieronder vallen onder andere de volgende functies:

- ondersteunende horeca 3b (dit is horeca welke een ondergeschikt deel uitmaakt van een andere functie)
- horecabedrijven 3a (horeca die geen aantasting van woon- en leefklimaat veroorzaken, zoals een lunchroom, kiosk etc.)
- horecabedrijven 2b (horeca die doorgaans geen aantasting van woon- en leefklimaat veroorzaken,

- zoals een restaurant)
- detailhandel (zoals een fietswinkel, bloemenwinkel, boekenwinkel etc.)
- dienstverlening (zoals een informatieloket)
- fietsenstalling met aan de stallingsfunctie gerelateerde en ondergeschikte functies (zoals fiets-reparatiewerkzaamheden, fietsenverhuur).

Ten behoeve van deze voorzieningen is het ook mogelijk gebouwen (waaronder ook een lifschacht) op te richten binnen het bouwvlak, mits de hoogte niet meer bedraagt dan 7 meter gemeten vanaf het perron) en het bebouwingspercentage van 50% van het bouwvlak niet wordt overschreden. Dit bebouwingspercentage is bewust opgenomen voor uitsluitend de gebouwen binnen het bouwvlak. Overkappingen kunnen zowel binnen als buiten het bouwvlak opgericht worden, deze hoeven niet meegenomen te worden in de berekening van het maximum bebouwingspercentage.

De bouwhoogte van bouwwerken wordt standaard gerekend vanaf peil. Binnen het plangebied verschilt het peil; ter plaatse van het perron is het peil hoger dan het peil in de omgeving. Zoals in de begripsomschrijving van peil (zie de planregels lid 1.28) is opgenomen, is het peil voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang. Voor bouwwerken op het perron geldt dat de hoofdtoegang van deze bouwwerken niet direct aan de weg grenst en daarvoor geldt dat het peil bepaald wordt als volgt: de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van die hoofdingang, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven. Dit heeft tot gevolg dat de hoogte van bouwwerken op het perron gemeten worden vanaf de hoogte ter plaatse van het perron. Indien er onduidelijkheid bestaat over bijvoorbeeld de plaats van een hoofdtoegang, is bepaald dat in die situaties de wijze van meten in de planregels is bepaald. Voor de overkapping en gebouwen binnen het bouwvlak is dan ook opgenomen dat de bouwhoogte gemeten wordt vanaf het perron.

Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die over een of meerdere onderliggende bestemmingen 'heen vallen' en een heel specifiek (ruimtelijk) belang beogen te regelen. De regels van een dubbelbestemming gaan vóór die van de onderliggende bestemming(en). Reden voor deze voorrangregel is, dat de toegekende dubbelbestemming een bijzonder belang vertegenwoordigt dat zo zwaarwegend is, dat andere ruimtelijke belangen daarvoor moeten wijken.

Archeologie

In het bestemmingsplan zijn dubbelbestemmingen "Waarde-Archeologie" opgenomen voor de gebieden die op de beleidskaart een beleidswaarde '2', '3' of '4' kennen.

De onderscheiden dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie kennen veelal dezelfde opbouw maar variëren in de gehanteerde vrijstellingsgrenzen:

Artikel 6: Bestemming Waarde - Archeologie - 2

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 1000 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 1000 m² en 2.500 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Artikel 7: Bestemming Waarde - Archeologie - 3

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 200 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 200 m² en 500 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 500 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Artikel 8: Bestemming Waarde - Archeologie - 4

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 100 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 100 m² en 200 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 200 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Artikel 5: Bestemming Leiding - Water

De in het plangebied aanwezige hoofdwatertransportleiding wordt in de regels beschermd middels een dubbelbestemming waarin is geregeld dat voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Deze verplichting moet de leiding beschermen tegen werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen beschadigen.

5.3.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

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

Artikel 9: Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 10: Algemene bouwregels

De bepaling 'Bestaande afstanden en maten' dient om maten en percentages die in het verleden legaal zijn gerealiseerd, maar die op het tijdstip van de ontwerp-terinzagelegging van het plan blijken af te wijken van dat plan, als recht in het nieuwe plan toe staan. Zonder deze bepaling zouden die situaties (mogelijk) onder het overgangsrecht gaan vallen en dan niet als recht zijn toegestaan, maar slechts worden gedoogd. Deze bepaling versterkt de rechtszekerheid.

Verder is een regel opgenomen dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning de eis wordt gesteld dat er in parkeergelegenheid wordt of zal worden voorzien overeenkomstig de normering als vermeld in de beleidsregel Parkeernormen Deventer. Deze regel is opgenomen aangezien de stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de parkeernormen, uit de bouwverordening wettelijk niet meer van toepassing zijn.

Artikel 11: Algemene gebruiksregels

Deze bepaling bepaalt dat het verboden is de gronden te gebruiken in strijd met de gegeven bestemming. In de specifieke bestemmingen zijn als aanvulling hierop in bepaalde gevallen specifieke gebruiksregels opgenomen.

Artikel 12: Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid af te wijken van de in het plan genoemde maten met maximaal 10% en om het profiel van wegen in geringe mate aan te passen.

Artikel 13: Algemene wijzigingsregels

Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid om overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de situering en de vorm van de op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlakken en bouwvlakken te wijzigen dan wel nieuwe bouwvlakken aan te geven.

5.3.5 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

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

Artikel 14: Overgangsrecht

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

Artikel 15: Slotregel

Hier staat de benaming van dit bestemmingsplan vermeld.

5.4 Handhaving

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

1. Voldoende kenbaarheid van het plan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De wet bevat enkele waarborgen ten aanzien van de te volgen procedure: deze heeft in de bestemmingsplanprocedure een aantal inspraakmomenten ingebouwd.

2. Voldoende draagvlak voor het beleid en de regeling in het plan

De inhoud van het bestemmingsplan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund worden door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.

3. Realistische en inzichtelijke regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de regels goed controleerbaar zijn. De planregels moeten niet meer regelen dan noodzakelijk is.

4. Actief handhavingsbeleid

Er moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de planregels niet worden nageleefd, met name als dit negatieve gevolgen heeft voor de veiligheid en/of de (volks)gezondheid.

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

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

In artikel art. 3.1.6 lid 1, aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is. Allereerst wordt in § 6.2 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in § 6.3 ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten, wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan. De zogenaamde “aangewezen bouwplannen” waarbij een exploitatieplan verplicht is en welke zijn opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen; de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1000 m².

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is. Inmiddels is een ministeriële regeling van kracht waarbij wordt gesteld dat indien in het nieuwe bestemmingsplan geen sprake is van nieuwe ontwikkelingen als hiervoor bedoeld maar sprake is van onbenutte bouwruimte op basis van het vigerende bestemmingsplan de plankosten op nul gesteld mogen worden.

Het onderhavige bestemmingsplan betreft geen ontwikkelingen waarmee een aangewezen bouwplan mogelijk wordt gemaakt. De gemeente is grotendeels eigenaar van de gronden. Tussen de gemeente en ProRail zijn afspraken gemaakt over de kosten. Vanuit het ministerie is budget voor een deel van het uitvoeren van het project.

Concluderend kan gesteld worden dat binnen het plan Onderdoorgang spoor Oostriklaan geen sprake is van aangewezen bouwplannen, waardoor de gemeente niet in de mogelijkheid en verplicht is om eventuele kosten te verhalen en er derhalve geen verplichting is om tegelijkertijd met het nieuwe bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1 *Inspraak*

In artikel 3.1.6 lid 1, aanhef en onder e van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een beschrijving dient te worden opgenomen van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Dit bestemmingsplan is niet voor inspraak ter inzage gelegd. De omgeving is over de plannen geïnformeerd vanuit het project. Omwille van de voortgang van het project is er voor gekozen om af te zien van het bieden van inspraakmogelijkheden op dit bestemmingsplan. In het vervolgproces blijft het voor een ieder mogelijk om een zienswijze in te dienen op het ontwerp bestemmingsplan.

6.3.2 *Vooroverleg*

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

Rijk

Er zijn geen nationale belangen in het plangebied die door de uitvoering van het project in het geding zijn. Er vindt nauw overleg plaats over het bestemmingsplan met ProRail.

Provincie

Onderhavig uitwerkingsplan het realiseren van een infrastructureel project binnen het stedelijk gebied. Deze categorie is opgenomen in de provinciale 'uitzonderingslijst vooroverleg ruimtelijke plannen' (april 2015) van Gedeputeerde Staten van Overijssel. Dit betreft een lijst waarbij voor aangewezen categorieën is bepaald dat het wettelijk voorgeschreven vooroverleg met de provincie achterwege kan blijven.

Het project valt binnen categorie 5. Infrastructuur: Plannen/projectbesluiten voor aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande weg-, water-, parkeer- en groenvoorzieningen, mits deze activiteiten kleinschalig (beperkt van omvang) zijn en niet samenhangen met een planmatige stads- en/of dorpsuitbreiding.

Waterschap

Door het invullen van de digitale watertoets in het waterschap Vallei en Veluwe geïnformeerd over voorliggend bestemmingsplan. Resultaat van de toets was dat de normale procedure is doorlopen. Verwezen wordt naar paragraaf 4.4.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Archeologisch beleidsadvies

Gemeente Deventer, archeologisch beleidsadvies 692

Oostriklaan Bestemmingsplan

Adviesnummer: **758**

Auteur: drs.. A. Oosterwegel (adviseur ruimte en archeologie)
Namens Bevoegd gezag: drs. B. Vermeulen (Gemeentelijk Archeoloog)

Datum: 8-9-2015

Status:	definitieve versie		
	Naam:	Datum:	Paraaf:
Akkoord Auteur	A. Oosterwegel	8-9-2015	<i>A</i>
Akkoord Senior-Archeoloog	B. Vermeulen	10-9-2015	<i>BV</i>

Bestemmingsplangebied Oostriklaan

1. Inleiding

In deze toelichting wordt in algemene zin beschreven hoe het archeologiebeleid van de gemeente Deventer tot stand is gekomen. Ook worden de fysisch geografische en historische kenmerken van het gebied, die de basis vormen voor de archeologische verwachting, kort beschreven. In het bestemmingsplangebied heeft al veel archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Recentelijk heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden als voorbereiding op de werkzaamheden voor het nieuwe tracé van de Oostriklaan. De voor dit bestemmingsplan belangrijkste onderzoeksresultaten en de gevolgen voor de archeologische beleidswaarden komen in deze toelichting aan de orde.

Het bestemmingsplangebied omvat het plan voor een nieuw tracé van de Oostriklaan met een tunnel onder het spoor. Het bestemmingsplangebied wordt doorsneden door de spoorlijn Deventer-Almelo. In de beschrijving van het bestemmingsplangebied wordt een deel ten noorden van de spoorbaan en een deel ten zuiden van de spoorbaan onderscheiden.

2. Archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer

In 2006 is door Archeologie Deventer voor de gemeente Deventer een eerste archeologische verwachtingskaart opgesteld. De basis werd gevormd door beschikbare archeologische en historische data en een relatief hoogtemodel. Dit model hield in, dat alle hoge, droge en best bewoonbare delen van het landschap een hogere archeologische verwachtingswaarde kregen, en alle lage en moeilijk bruikbare delen een lagere verwachting. Het hoogtemodel werd gebaseerd op het door archeologisch onderzoek bewezen gegeven, dat hoge en droge delen in het dekzandlandschap favoriete locaties waren voor bewoning en ander historisch landgebruik.

Hoewel de kaart op hoofdlijnen voldeed, was hierin een aantal zwakke punten aanwijsbaar. Vooral fysisch geografisch was de kaart aan een verbeterslag toe. In 2013 is daarom in opdracht van de gemeente door RAAP¹ een nieuwe archeologische verwachtingskaart ontwikkeld. Hierin zijn recente archeologische en historische onderzoeksgegevens meegenomen. Ook is nieuw onderzoek verricht naar geomorfologie en de locatie van historische erven. Parallel aan het ontwikkelingstraject van de nieuwe kaart zijn nieuwe verwachtingskaarten ontwikkeld voor respectievelijk landweren en sporen uit de Tweede Wereldoorlog.² De resultaten van deze deelstudies zijn door RAAP verwerkt in de nieuwe verwachtingskaart. De nieuwe kaart kent hierdoor meer detail op het gebied van geomorfologie en historische informatie, waardoor de archeologische verwachtingswaarden nauwkeuriger zijn.

De nieuwe archeologische verwachtingskaart vormt het uitgangspunt voor de archeologische beleidskaart.

¹ Willemse, Keunen & Van der Veen, 2013.

² Brokamp, 2013; Vermeulen, 2013.

3. Van verwachting naar beleid

3.1 Archeologiebeleid gemeente Deventer

In de archeologiewetgeving is vastgelegd dat de gemeenteraad beleid mag vaststellen dat recht doet aan de archeologische waarden maar waarbij nadrukkelijk ook de maatschappelijk-economische component mag worden meegewogen.

De archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer is vertaald in beleid, dat op 28 januari 2015 is vastgesteld. De gemeente heeft in het archeologiebeleid aangegeven op welke wijze rekening gehouden moet worden met mogelijke archeologische waarden in de bodem. Op de beleidskaart is voor elke locatie in de gemeente te zien welke archeologische regels van toepassing zijn.³

3.2 Diepte- en oppervlaktevrijstelling

Er zijn een aantal draaiknoppen gebruikt om dit beleid vorm te geven: diepte- en oppervlaktevrijstelling.

Dieptevrijstelling is de diepte tot waarop werkzaamheden zonder archeologische voorwaarden mogen worden uitgevoerd. Over het algemeen geldt een vrijstellingsdiepte van 0,5 meter. Alleen voor die locaties waar sporen zich naar alle waarschijnlijkheid direct onder maaiveld bevinden, wordt een diepte vrijstelling van slechts 0,3 m gehanteerd. Dit geldt voor de binnenstad en voor hele kwetsbare gebieden in het overige gebied van de gemeente.

De oppervlaktevrijstellingsgrens is in de wet op 100 m² gesteld. Hiervan kan echter onderbouwd naar boven en beneden worden afgeweken. Voor de binnenstad is deze grens aantoonbaar te ruim. Daarom worden voor de binnenstad verschillende, veelal striktere grenzen gehanteerd. In het overige gebied worden in veel gevallen juist ruimere vrijstellingsgrenzen toegepast. De onderbouwing van de gehanteerde vrijstellingsgrenzen is beschreven in het rapport *Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid* dat is uitgegeven in de serie *Interne Rapportages Archeologie Deventer (=IRAD) 74*.⁴ Voor een gedetailleerde onderbouwing van de vrijstellingsgrenzen die gehanteerd worden in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar deze rapportage.

3.3 Beleidskaart

De beleidskaart van de gemeente Deventer kent acht verschillende waarden die lopen van waarde 0 tot 7.

³ Vermeulen, 2015.

⁴ Vermeulen, 2015.

Regime	≥ 0 m2	> 5 m2	> 10 m2	> 40 m2	> 100 m2	> 200 m2	> 500 m2	> 1000m2	> 2500 m2	> 10000 m2	Diepte Vrijstelling
Waarde 0	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	n.v.t.
Waarde 1	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	0,5 m
Waarde 2	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 3	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 4	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 5	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m
Waarde 6	Geen	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m
Waarde 7	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m

Waarde 0 zijn gebieden waar geen rekening (meer) hoeft te worden gehouden met archeologische resten, omdat de bodem volledig is verstoord. De overige waarden zijn gebaseerd op de kans dat archeologische resten worden gevonden. Bij waarde 1 is de kans op archeologische resten het kleinst. Bij waarde 7 is die kans het grootst. Bij een kleine kans kunnen meer werkzaamheden zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd dan bij een grote kans.

In de tabel van de beleidskaart komen 3 soorten archeologische voorwaarden voor: *Onderzoek*, *Melding* en *Geen*.

Als de tabel *Onderzoek* voorschrijft, wordt eerst een bureaustudie uitgevoerd. Deze bureaustudie bepaalt of en in welke vorm onderzoek nodig is. *Melding* betekent dat aan de vergunning een meldingsplicht wordt verbonden. Dit betekent dat de werkzaamheden in gebieden met een meldingsplicht zijn vrijgegeven, op voorwaarde dat voorafgaand aan de werkzaamheden een melding wordt gedaan. *Geen* betekent dat geen voorwaarden worden gesteld.

De tabel met de beleidswaarden is vertaald in de regelgeving van dit bestemmingsplan. De beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, zoals die in het bestemmingsplan zijn gehanteerd. De beleidswaarden zijn één op één vertaald naar de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie. Alleen daar waar recentelijk aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden dat nog niet in de beleidskaart is verwerkt, kan de dubbelbestemming Waarde – Archeologie afwijken. De resultaten van het aanvullend archeologisch onderzoek dat hieraan ten grondslag ligt zijn dan altijd opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

4. Geomorfologie en bodemkunde

De archeologische verwachting voor de gemeente Deventer is in hoge mate gebaseerd op de landschappelijke en bodemkundige context van bekende archeologische vindplaatsen. Hieronder staat een korte samenvatting van de fysisch geografische kenmerken van de gemeente Deventer. Een uitgebreide onderbouwing van de fysisch geografische bouwstenen van de archeologische verwachtingswaarden is te vinden in het RAAP- rapport 2571: ...*Die*

*plaatsen, welke in de Douwelijkolk verdrongen zijn... Fysisch- en historische bouwstenen voor een archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer.*⁵

4.1 Geomorfologie

Het natuurlijk landschap van de gemeente Deventer bestaat grotendeels uit dekzand. De basis van het landschap wordt gevormd door een Pleistoceen rivierlandschap. Als gevolg van opeenvolgende sedimentatie en erosie door afwisselend wind en water is in het pleniglaciaal (73.000 – 12.500 BP) een terrassenlandschap ontstaan. In het laat glaciaal (12.500 – 10.000 BP) is over dit terrassenlandschap als gevolg van (vaak lokale) verstuiving in de laatste ijstijd een pakket (jong) dekzand afgezet. Deze laag stuifzand vormde op de terrassen en in de oude rivierdalen kenmerkende ruggen en koppen, die goed geschikt waren voor akkerbouw. De overgang van een hoger naar een lager gelegen gebied (de flanken van de dekzandruggen) werd vaak gekozen als nederzettingslocatie. De lager gelegen delen zijn veel minder intensief gebruikt. Veelal waren deze gebieden als weide- of hooiland in gebruik en werden vaak pas in de volle of late middeleeuwen en nieuwe tijd bewoond. De dekzandruggen zijn al vanaf de prehistorie door mensen in gebruik.

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

Vanaf het doorbreken van de waterscheiding tussen 350-600 n. Chr. tot het aanleggen van de dijken in de 14^{de} eeuw stonden grote delen van het jonge dekzandlandschap onder invloed van de IJssel. De IJssel was een meanderende rivier, waarvan de hoofdgeul zich insneed in oudere lagen en zich bij het insnijden geleidelijk verplaatste. Hierdoor ontstond een brede stroomgordel met restgeulen. In perioden van hoog water trad de IJssel nog regelmatig buiten de oevers en de stroomgordel. Na de bedijking vanaf de 14^{de} eeuw nam de invloed van de IJssel af, maar vonden nog wel af en toe dijkdoorbraken plaats. Achter de dijken hadden lokale beken nog veel invloed op het landschap.

Het bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt op het noordoostelijke deel van de Colmschater enk. Deze dekzandrug behoort tot een keten van oostwest georiënteerde dekzandruggen en –plateaus, die door diverse beekdalen worden doorsneden. De keten strekt zich over een afstand van circa 14 km uit in oostelijke richting, vanaf de IJssel bij Deventer tot aan de buurschap Bathmen-Loo. Het dekzandlandschap in en om Deventer wordt gekenmerkt door een dik pakket zand (dekzand), dat alle oudere geologische lagen afdekt. Hierin hebben zich in de loop der tijd bodems ontwikkeld. Op de hoge en droge delen van het dekzandlandschap zijn in de middeleeuwen essen aangelegd: akkers die in regelmaat werden bemest met op heidevelden of in beekdalen gestoken plaggen. Deze vorm van bemesting werd eeuwenlang herhaald, wat

⁵ Willemse, Keunen & Van der Veen, 2013.

leidde tot ophoging van de akkers. Onder deze dikke akkerlagen zijn archeologische sporen vaak beschermd. Deze akkerlagen liggen ook in het bestemmingsplangebied. Aan de zuidkant ligt een deel van het bestemmingsplangebied op een hoge dekzandduin met plaggendek, die naar het noorden toe overgaat in een lage dekzandduin met plaggendek (afb. 1). Het grootste deel van het bestemmingsplangebied heeft een plaggendek (uitgezonderd de verstoorde delen). De rotonde in het noordelijk deel van het bestemmingsplan en de smalle strook van de verbinding van de Colmschaterstraatweg met de rotonde, bevinden zich in een lager gelegen beekdallandschap. De bodem bestaat hier uit meanderruggen en –geulen. Op delen van het beekdallandschap grenzend aan de dekzandduin is hier ook een plaggendek ontwikkeld, doordat de ontginning van de dekzandrug zich heeft uitgestrekt tot in het beekdallandschap. In het noordoosten van het bestemmingsplangebied bevindt zich, onder het wegdek van de Oostriklaan, een uitloper van een oostelijk gelegen dekzandvlakte.

4.2 Bodemkunde

Het bestemmingsplangebied ligt op een hoogte van 5,75-8,00 m + NAP in het noorden tot 7,75-8,00 m + NAP in het zuiden. Er is in bijna het gehele plangebied volgens de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000, sprake van enkeerdgrond. Dergelijke bodems ontstaan door ophoging van akkers met mest of plaggen, waardoor een dik plaggendek ontstaat (dikker dan 50 cm).

De bodem onder de noordelijke delen van de Oostriklaan en de Colmschaterstraatweg bestaat uit beekerdgrond. Dit wijst op natte omstandigheden in relatief lager gelegen gebieden. Hier bemoeilijkte vroeger een sterk schommelende grondwaterspiegel het grondgebruik. Booronderzoeken in en net buiten het bestemmingsplangebied hebben vastgesteld dat de bodem in het gebied ten noorden van de aansluiting met de Oostriksweg te nat was voor bewoning.

4.3 Verwachting op basis van fysische geografie

Uit de archeologische onderzoeken die in de gemeente Deventer zijn uitgevoerd, kunnen op grond van geomorfologische en geologische kenmerken en de bodemgesteldheid verschillende landschappen worden onderscheiden die ieder een eigen ontwikkeling en bewoningsmogelijkheden hebben gekend. De nieuwe verwachtingskaart heeft dan ook een sterke fysisch geografische basis, die recht doet aan de complexiteit van de ontstaansgeschiedenis van het landschap. De archeologische verwachtingskaart laat zien dat archeologische resten niet willekeurig over een gebied zijn verspreid, maar gerelateerd zijn aan bepaalde landschappelijke kenmerken of eigenschappen.

Binnen het landschap van de gemeente Deventer zijn geomorfogenetisch/ bodemkundig karakteristieke eenheden onderscheiden die zijn verdeeld over zeven geomorfologische hoofdeenheden.⁶ Aan alle geomorfogenetische eenheden is een profieltype gekoppeld. In dit profieltype zijn de verwachte sporendichtheid en de verwachte diepteligging van het archeologisch niveau en daarmee de mate van conservering meegenomen. Deze profieltypen zijn ingedeeld in een aantal verwachtingswaarden. Onder archeologische verwachting wordt de kans op het voorkomen van archeologische resten verstaan. Meer specifiek zegt een

⁶ Willemse, Keunen & Van der Veen, 2013.

archeologische verwachting iets over de *relatieve dichtheid* waarin archeologische resten (vondst- en/of spoorcomplexen) binnen een landschappelijke eenheid kunnen voorkomen.

Op basis van geomorfogenetische kenmerken zijn drie verwachtingszones onderscheiden: zones met een hoge, middelmatige en lage verwachte dichtheid aan archeologische resten.

4.4 Van fysisch geografische verwachting naar beleid

De gebieden die op de verwachtingskaart op basis van hun geomorfologische en bodemkenmerken een hoge, middelmatige of lage verwachting kennen, zijn op de beleidskaart opgenomen met respectievelijk beleidswaarde archeologie '3', '2' en '1'.

Beleidswaarde 3 - Hoge verwachtingswaarden

Dit betreft terreindelen waar op grond van landschappelijke kenmerken de hoogste dichtheid aan archeologische resten wordt verwacht (met name agrarische nederzettingen en grafvelden). Tot deze categorie moeten allereerst het hogere dekzandrelief, de rivierduinen en de hogere delen van de rivierterrasvlakte langs de IJssel worden gerekend.

Deze gebieden kunnen sporen en resten bevatten van menselijke activiteiten uit de prehistorie tot in de huidige tijd. Een deel van deze archeologische resten is in de loop van de middeleeuwen afgedekt geraakt met een pakket eerdgronden en/of stuifzand. Onder de afdekkende bovenlaag kunnen nog relatief ongeschonden archeologische resten schuilgaan. Het grootste deel van het bestemmingsplangebied (voor zover niet verstoord) valt in deze categorie.

Beleidswaarde 2 - Middelmatige verwachtingswaarden

In deze gebieden wordt een lagere dichtheid aan archeologische resten (vindplaatsen) verwacht dan in zones met een hoge verwachting. Het gaat vooral om gebieden die in overgangszones (van hoog naar laag) liggen of waar anderszins op grond van de landschappelijke context geen aanleiding is er een zwaarder archeologisch belang aan toe te kennen. Binnen deze laatste categorie moeten bijvoorbeeld de lage dekzandruggen worden gerekend die geïsoleerd voorkomen te midden van grotere dekzandvlakten. Deze beleidscategorie komt in het bestemmingsplangebied slechts voor op een heel klein gebied ten noorden van de spoorbaan.

Beleidswaarde 1 – Lage verwachtingswaarden

Het betreft hier gebieden waar de dichtheid aan archeologische resten op basis van fysisch kenmerken klein wordt geacht. Het gaat vooral om lager gelegen en van oudsher nattere gronden die gedurende langere tijd weinig aantrekkelijk waren om een bestaan op te bouwen, waardoor er naar verwachting slechts een geringe accumulatie van archeologische resten en sporen is opgetreden. Verder geldt hier dat eventueel aanwezige structuren, objecten en sporen moeilijk met een inventariserend (prospectief) archeologisch onderzoek zijn op te sporen. Toch kan de aanwezigheid van archeologische resten in gebieden met een lage archeologische verwachting niet worden uitgesloten, zoals blijkt uit bekende vindplaatsen. Deze beleidscategorie is van toepassing op het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied, ten noorden van de aansluiting met de Oostriksweg.

5. Historische elementen

5.1 Inleiding

Op de nieuwe archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Deventer is voor de late middeleeuwen en nieuwe tijd niet altijd de fysische geografie doorslaggevend voor de verwachtingswaarde. Zeker in deze periode slaagt de mens er steeds meer in de natuur naar zijn hand te zetten waardoor het verband tussen landschappelijke mogelijkheden en locatiekeuze steeds minder goed in een model te vatten is. Juist voor deze periode zijn historische bronnen beschikbaar op basis waarvan veel elementen goed kunnen worden gelokaliseerd. Daarom zijn op basis van historische bronnen (zoals kaarten) locaties van historische elementen met een hoge verwachting aangewezen, waar archeologische resten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd worden verwacht. Deze verwachting is weer vertaald in het beleidsregime van de nieuwe beleidskaart.

5.2 Historische elementen & hun verwachting

Een gedetailleerdere beschrijving van de historische elementen en de onderbouwing van de hieraan gekoppelde beleidscategorieën is te vinden in de rapportages bij de archeologische verwachtingskaart⁷ en de archeologische beleidskaart⁸. Deze rapportages maken daarmee onderdeel uit van de onderbouwing bij dit bestemmingsplan.

In het bestemmingsplangebied zijn enkele historische boerderijen bekend. De overige in de verwachtingskaart onderscheiden historische elementen zijn in dit bestemmingsplangebied niet aanwezig.

Boerderijen

De bestaande verwachtingskaart van de gemeente Deventer uit 2006 bevatte al een overzicht van de uit historische bronnen bekende boerderijen. Rond alle boerderijen die vóór 1900 dateerden, werd een buffer gehanteerd met een diameter van 100 m. Op basis van historisch-geografisch onderzoek uit de periode 2004-2008, aangevuld met resultaten van opgravingen, is deze laag verder gedetailleerd. Bij dit onderzoek zijn de boerderijen op basis van hun bestaansgeschiedenis zoveel mogelijk ondergebracht in een periodisering waarbij de verschillende perioden een eigen buffer kennen.⁹ Voor boerderijen die ontstonden tussen 800 en 1300 wordt een buffer met een diameter van 200 m aangehouden. De buffer van 200 meter voor de middeleeuwse erven is gebaseerd op het feit dat zich in de omgeving van de bestaande boerderij sporen van voorgangers kunnen bevinden. Tot ongeveer 1300 vond regelmatige nieuwbouw van boerderijen plaats omdat de dragende constructie van het gebouw direct in het zand geplaatst was en de palen dus wegrotten. Na enkele decennia werd op enige afstand van de oude boerderij een nieuwe gebouwd. Sporen van de oudere boerderijen en de structuren die daarbij hoorden zoals bijgebouwen en waterputten, kunnen, tot op 200 m van het latere erf gevonden worden.

⁷ Willemse, Keunen & Van der Veen, 2013.

⁸ Vermeulen, 2015.

⁹ Willemse, Keunen & Van der Veen, 2013, 19-30.

Voor boerderijen die pas na 1200 à 1300 ontstonden geldt een ander verhaal. Door een nieuwe vorm van fundering – op poeren of stiepen – hoefden gebouwen veel minder vaak vernieuwd te worden. Er vond dus minder vaak een verplaatsing plaats, als dat al voorkwam. Rond de erven die tussen 1300 en 1832 ontstonden, is daarom een buffer van 50 meter gelegd. Die buffer is voldoende om de totale omvang van het erf te vatten. Voor erven die tussen 1832 en 1900 dateren kan de kadastrale kaart 1832 niet als uitgangspunt worden gehanteerd. Hier is de huidige Gemeentelijke Basiskaart het uitgangspunt voor het bepalen van de locatie. Rond de kern van het erf is een buffer gelegd van 25 m waarbinnen de resten van het erf te verwachten zijn. Dit erf kent net als de kernzone van de overige erven beleidswaarde '4'. Voor alle boerderijbuffers, ongeacht de datering, geldt dat daar waar de buffer overlapt met voor bewoning ongeschikte gebieden, zoals beekdalen, deze delen uit de buffers gesneden zijn. Daardoor hebben de buffers lang niet allemaal meer een ronde vorm. Feitelijk kennen de boerderijbuffers een gevarieerde verwachting. In de kern van de buffer, waar de boerderij rond 1832 lag, is de verwachting hoog. Daarom wordt in een zone van 50 m rond het centrale punt van het erf waarde '4' gehanteerd. Hier kennen ingrepen vanaf 200 m² een onderzoeksplicht. Tussen 100 en 200 m² wordt een meldingsplicht gehanteerd.

Voor het restant van de boerderijbuffer (50-100 of 50-200 m) geldt dat de kans op sporen aanzienlijk is maar dat lang niet de gehele buffer even intensief zal zijn gebruikt. De kans op archeologische resten wordt in grote mate bepaald door de landschappelijke en hoogteligging. Over het algemeen geldt dat de boerderijen zich vanaf de late middeleeuwen van de hogere delen van het landschap naar de lagere delen verplaatsten. Dit betekent dat de meeste sporen van voorgangers aangetroffen zullen worden in de zone tussen de locatie van de boerderij in 1832 en de veelal hoger gelegen (landbouw) gronden. De archeologische verwachting van het deel van de buffer dat lager ligt dan de locatie van de boerderij is substantieel geringer dan die van het hogere deel. Over het algemeen kennen juist deze hoge delen op basis van hun fysisch geografische ligging al een hoge verwachting (waarde 3). Deze blijft voor deze hogere delen leidend. Hier geldt dat onderzoek bij verstoringen vanaf 500 m² verplicht is en dat tussen 200 en 500 m² een meldingsplicht geldt. Het beleidsregime is hier flexibeler dan in de kern van het erf maar nog steeds relatief strikt.

Voor de lager gelegen delen van de buffer geldt dat de fysisch geografische verwachting (laag of middelmatig) in het geval van een lage verwachting onvoldoende recht doet aan de kans op archeologische resten. Daarom wordt voor die delen van de boerderijbuffer die een lage verwachting kennen, de verwachting verhoogd naar middelmatig (beleidswaarde '2'). Bij delen van de buffer die op basis van de fysische geografie al een middelmatige verwachting hadden, blijft deze eenvoudigweg gehandhaafd. Hierdoor kennen de delen van de boerderijbuffer waar de kans op sporen het grootst is een relatief strikt regime maar geldt voor de delen waar deze kans lager ligt het regime van waarde '2'. Hier geldt tussen 1.000 en 2.500 m² slechts een meldingsplicht. Pas bij ingrepen boven de 2.500 m² is archeologisch onderzoek verplicht.

7. Archeologische waarden

Op basis van archeologische onderzoeken, variërend van kleine waarnemingen tot proefsleuven en grootschalige opgravingen, kunnen in de gemeente Deventer verschillende terreinen worden aangewezen waar met zekerheid sprake is van archeologische resten. Vindplaatsen waar de archeologische sporen met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid buiten de al onderzochte locatie doorlopen, krijgen de beleidsstatus van terrein met archeologische waarden.¹⁰ Hieronder bevinden zich ook vindplaatsen waar bijvoorbeeld wel

¹⁰ Vermeulen, 2015, 59-61.

proefsleuvenonderzoek heeft plaatsgevonden maar waar door omstandigheden het definitief onderzoek (nog) niet is uitgevoerd. Omdat het locaties betreft waar vrijwel zeker sporen en vondsten aanwezig zijn, wordt hier beleidswaarde '4' gehanteerd. Het terrein 'Colmschate, de Scheg', dat het gehele bestemmingsplandeel ten zuiden van de spoorbaan en nog een strook ten noorden hiervan omvat, heeft deze status.

8. Verstoringen

Als gevolg van forse ingrepen zoals bijvoorbeeld afgraven of ontgronden, nieuwbouw met kelders, stallen met giekelders, omvangrijke infrastructuur zoals spoorwegen en kanalen en opgravingen uit het verleden zijn sommige terreinen zodanig aangetast dat betwijfeld kan worden of zich nog archeologische waarden in de bodem bevinden. In die gebieden waar de bodem diep verstoord is, mag worden aangenomen dat er geen archeologische sporen (meer) aanwezig zijn.

Voor deze gebieden geldt geen archeologische verwachting meer: waarde '0'. Deze locaties hebben dus op de bestemmingsplankaart geen verwachting meer. Binnen terreinen met beleidswaarde '0' gelden geen archeologische voorwaarden, ongeacht de oppervlakte van de ingreep. In het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied hebben omvangrijke opgravingen plaatsgevonden. Ook het terrein van de spoorbaan wordt als verstoord beschouwd.

Terreinen waar recentelijk aanvullend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn nog niet op de beleidskaart verwerkt. In een selectiebesluit is aangegeven in hoeverre het terrein als verstoord wordt beschouwd. Het selectiebesluit bepaalt de meest recente beleidswaarde(n) van het terrein. De recente selectiebesluiten vormen de onderbouwing voor een mogelijke afwijking van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie ten opzichte van de beleidskaart. Het aanvullend archeologisch onderzoek met selectiebesluit dat hieraan ten grondslag ligt is dan altijd opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan.

6. Dubbelbestemmingen Archeologie

De beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, zoals die in het bestemmingsplan zijn gehanteerd. De tabel met de beleidswaarden is vertaald in de regelgeving van dit bestemmingsplan. Er is echter een uitzondering:

Voor de gebieden met een lage verwachtingswaarde (beleidswaarde '1') is de kans dat een bodemingreep het bodemarchief verstoort door de lage dichtheid aan vindplaatsen zeer klein. Een dubbelbestemming Waarde –Archeologie is in afweging met de administratieve en financiële lasten een te zwaar middel. Een nadeel van het ongezien vrijgeven van deze beleidscategorie is echter dat hier geen verbetering meer plaats kan vinden van het verwachtingsmodel. Daarom zal de gemeente Deventer bij voorgenomen zeer grootschalige ingrepen van meer dan 10.000 m² dieper dan 0,5 m, de initiatiefnemer actief benaderen met het verzoek medewerking te verlenen aan een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier kan de archeologische verwachting steekproefsgewijs gecontroleerd worden.

In het bestemmingsplan Oostriklaan zijn dubbelbestemmingen Waarde Archeologie opgenomen voor de gebieden die op de beleidskaart een beleidswaarde '2', '3' of '4' kennen.

De onderscheiden dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie kennen veelal dezelfde opbouw maar variëren in de gehanteerde vrijstellingsgrenzen:

Waarde - Archeologie 2

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 1000 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 1000 m² en 2.500 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Waarde - Archeologie 3

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 200 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 200 m² en 500 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 500 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Waarde - Archeologie 4

Hier mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 100 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 100 m² en 200 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 200 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

7. Voorwaarden aan de vergunning

Welke vorm van archeologisch onderzoek noodzakelijk is, hangt af van het soort en de vorm van de ingreep. De juiste vorm van archeologisch onderzoek kan pas worden bepaald, indien de verstoringsdiepte en de begrenzing van geplande bodemingrepen bekend zijn. Deze gegevens worden in de bureaustudie gekoppeld aan de inhoudelijke gegevens over de locatie. Op basis daarvan kunnen aan de vergunning al dan niet voorwaarden worden verbonden.

Geen voorwaarden

Wanneer uit het advies bij de aanvraag blijkt, dat het terrein of delen daarvan al eerder verstoord zijn en de nieuw te verstoren oppervlakte daarmee kleiner wordt dan de aangegeven ondergrens, is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. In deze gevallen zullen geen archeologische voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning.

Meldingsplicht

In die gevallen waar de aanwezigheid van archeologische resten niet kan worden uitgesloten maar de informatiedichtheid en –waarde ten opzichte van de inspanning van een volledig archeologisch onderzoek echter te klein uitvallen, kan aan de vergunning een meldingsplicht worden gekoppeld.

Hiervoor wordt als voorwaarde aan de bouw- of aanlegvergunning verbonden dat de start van de grondwerkzaamheden moet worden gemeld bij de gemeentelijk archeoloog. Er kan op deze manier een afspraak gemaakt worden voor een bezoek tijdens de werkzaamheden, een archeologische waarneming. Tijdens de archeologische waarneming zullen de resten in grote lijnen worden gedocumenteerd. Aan de waarneming zijn voor de ontwikkelaar geen kosten verbonden. Wel dient hiervoor in overleg met de gemeentelijk archeoloog enige tijd te worden ingepland.

Behouden

Wanneer eventuele archeologische resten bedreigd worden door verstoring, dienen eerst de mogelijkheden voor behoud van de archeologische resten in de bodem (*in situ*) te worden onderzocht. Hierbij kan worden gedacht aan het treffen van beschermende maatregelen, zoals een verschuiving van de nieuwbouwlocatie naar een gebied met een lagere verwachting of een minder verstorende manier van funderen.

Archeologisch Onderzoek

Indien uit het advies blijkt dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is, hangt het vervolgtraject af van de oppervlakte van de geplande nieuwbouw of werkzaamheden. Wanneer de oppervlakte kleiner is dan 2.500 m² worden zo nodig ter plaatse controleboringen uitgevoerd om de intactheid van de bodem te controleren en eventueel de archeologische verwachting bij te stellen. Bij oppervlaktes tot 2.500 m² zijn deze boringen voor rekening van de Gemeente Deventer.

Bij grotere oppervlaktes dient een archeologisch booronderzoek uitgevoerd te worden ter controle van de intactheid van de bodem en archeologische verwachting. Dit onderzoek is voor rekening van de ontwikkelaar. Indien uit de boringen blijkt dat de bodemopbouw intact is, dient archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden.

Bij kleinere oppervlaktes kan in overleg met de gemeentelijk archeoloog worden gekozen voor het archeologisch begeleiden van het ontgraven van de bouwkuip. Bij grotere oppervlaktes zal het vervolgonderzoek worden uitgevoerd in de vorm van proefsleuven. De kosten voor dit onderzoek zijn in beide gevallen voor rekening van de ontwikkelaar. Wanneer proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd wordt op basis van de resultaten bepaald of en welke van de eventuele archeologische resten definitief te worden opgegraven. Ook dit onderzoek is voor rekening van de ontwikkelaar. Wanneer alle geselecteerde resten zijn onderzocht, kan worden gestart met de bouw.

6. Archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied

Hieronder is chronologisch in het kort de ontwikkeling van het bestemmingsplangebied en omgeving geschetst met verwijzingen naar archeologische sporen, vondsten en structuren. Daarbij komen de geografische ligging van nederzettingen en de verschuivingen daarin aan de orde. Op basis van recent onderzoek wordt de actuele archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied beschreven.

Prehistorie (8800 – 12 v.Chr.) en Romeinse tijd (12 v.Chr.- 450 n.Chr.)

Het is opvallend, dat in Colmschate weinig vondsten uit de steentijd zijn aangetroffen. De hogere delen van de dekzandrug van Colmschate lijken in de vroegere prehistorie weinig in trek te zijn bij rondtrekkende groepen jagers en verzamelaars. In 2002 is iets ten westen van De Scheg een grondspoor uit de late steentijd (2850 – 2000 v. Chr.) ontdekt en uit de vroege bronstijd dateren enkele losse sporen en vondsten. De oudste grondsporen die tot nu toe in structuurverband zijn aangetroffen op de Colmschater enk zijn afkomstig uit de midden bronstijd (1800-1150 v. Chr.). Onder De Scheg is een kuil met fragmenten aardewerk uit de vroegste fase van de midden bronstijd aangetroffen. Dit spoor geeft in feite het begin aan van de periode waarin zich mensen met regelmaat op deze locatie vestigden. Bij uitputting van de grond vertrok men naar een plaats in de directe omgeving waar de benodigde levensbehoeften waren: geschikte akkergrond, de nabijheid van weidegronden, hout en oppervlaktewater. In het onderzoeksgebied Holterweg 59-61 zijn zeven kuilen aangetroffen uit circa 1600-1400 v. Chr. In het gebied van De Scheg zijn enkele huisplattegronden uit de late bronstijd aangetroffen, één daarvan lag in het plangebied, net ten zuiden van het NS station. De nederzettingen in de late bronstijd en vroege ijertijd op de Colmschater enk lagen voornamelijk te midden van de voor akkerbouw geschikte gronden. De urnenvelden uit deze periode lagen aan de rand lagen van de voor bewoning en akkerbouw geschikte gronden.

Het gebied van de Colmschater enk valt op door het grote aantal bewoningssporen dat uit de IJzertijd (800 - 12 v. Chr.) en de Romeinse tijd stamt. In vrijwel alle opgravingen zijn hier sporen van nederzettingen uit deze perioden aangetroffen. In de midden Romeinse tijd blijven de erven steeds meer op één plaats liggen en zijn in hetzelfde gebied meerdere erven tegelijkertijd in gebruik. In de Romeinse tijd is er ijzerproductie in de directe omgeving van de nederzetting: langs de Holterweg werden de resten van vier ijzerovens en houtskoolmeilers gevonden.

Middeleeuwen (450 – 1500 n.Chr) en nieuwe tijd (1500 n. Chr. tot heden)

Er zijn op de enk relatief weinig resten gevonden uit de vroege middeleeuwen.

Het kleine aantal middeleeuwse sporen en vondsten duidt er in vergelijking met het grote aantal prehistorische sporen op, dat hier in de vroege middeleeuwen weinig bewoning was. Mogelijk was in de Karolingische tijd (750-1000 n. Chr.) wel sprake van akkers op de hogere delen. De structuur van bewoning op de Colmschater enk veranderde tijdens de middeleeuwen. Vanaf de 10^{de} en 11^{de} eeuw werd, in tegenstelling tot voorgaande periodes, als locatie voor boerderijen en erven vaker gekozen voor de overgangen tussen de hoge en lage gronden (de flanken van dekzandruggen). Mogelijk had dat te maken met een toenemende behoefte aan akkerland. Ook de opkomst van het gemengde bedrijf en de overgang in de veeteelt van varkens naar koeien kan een rol gespeeld hebben. De weilanden lagen in de lagere delen van het landschap. De flanken van de dekzandruggen vormden de optimale combinatie. In de late middeleeuwen was vrijwel de gehele hoge rug van de Colmschater enk in gebruik als bouwland en lagen de erven op de flanken van de dekzandrug. Nabij het bestemmingsplangebied lag de historische boerderij Buitenkamp. De eerste vermelding van dit erf stamt uit 1399, mogelijk bestond het erf al veel langer.

De dekzandhoogte werd door het opbrengen van mest en plaggen op de akkers versterkt.

Tijdens opgravingen op de enk zijn onder het esdek karrensporen, greppels en een kavelsloot uit de volle en late middeleeuwen gevonden.

In de nieuwe tijd werden ook geleidelijk de beekdalen gedeeltelijk ontgonnen en werden nieuwe boerderijen gebouwd. In het noorden van het bestemmingsplangebied lag de boerderij Dekker – Brinkman, die in de periode 1700-1832 is gesticht. De 200 m buffer van het middeleeuwse erf Buitenkamp beslaat een groot deel van het noordelijke plangebied.

De Holterweg lijkt sinds de 13^{de} eeuw als vaste route structureel in gebruik te zijn gebleven en te zijn onderhouden. Bij archeologisch onderzoek onder en langs de weg zijn sporen uit de middeleeuwen en nieuwe tijd gevonden. Onder vrijwel het gehele onderzochte tracé van de Holterweg werd een dik karrensporenpakket waargenomen, waarvan de oudste teruggaan tot de 13^{de} eeuw.

Naast de Holterweg zijn ook de huidige Colmschaterstraatweg en Oostriksweg op de Hottingerkaart (circa 1787) al te herkennen als landwegen. De Oostriksweg, die door bomen werd begeleid, was de oostelijke ontsluiting van het middeleeuwse erf Oosterwijk/ Oostrik (vroegste vermelding 1399) in de richting van het landgoed De Achterhoek. De structuur van deze landwegen is ook op de kadastrale kaart van 1832 nog te herkennen.

In 1888 is de spoorlijn Deventer – Almelo geopend. Deze spoorlijn liep midden over de enk, dwars door de bestaande akkerpercelen.

De archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied ten zuiden van de spoorlijn.

Op de verwachtingskaart 2014 heeft het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied (met uitzondering van de verstoorde gebieden) een hoge verwachting voor archeologische resten uit alle perioden op basis van geomorfologie en bodemkenmerken (afb. 2). De hoge archeologische verwachting geldt vooral voor resten uit de late prehistorie. Het bestemmingsplandeel ten zuiden van de spoorlijn en een strook ten noorden hiervan zijn daarom aangemerkt als terrein met archeologische waarden (Colmschate – De Scheg). Op de archeologische beleidskaart kent dit gebied beleidswaarde 4. Dit gebied werd in de middeleeuwen en de nieuwe tijd gebruikt als akkerland. De kans op het aantreffen van relevante resten uit deze perioden wordt daarmee wat afgezwakt.

In de op de beleidskaart (afb 3) als verstoord aangeduide terreinen is geen archeologische verwachting meer. Na vaststelling van de beleidskaart is in het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied in 2015 een archeologische opgraving uitgevoerd, noodzakelijk vanwege de werkzaamheden voor het verleggen van het tracé van de Oostrikslaan en de ondertunneling. Na de opgraving zijn in het terrein geen sporen meer aanwezig. Hier is dus geen archeologische verwachting meer. De verstoring door dit onderzoek is toegevoegd aan een uitsnede van de beleidskaart (afb. 4), en is in de bestemmingsplankaart verwerkt

De archeologische verwachting van het bestemmingsplangebied ten noorden van de spoorlijn.

Voor het gebied dat direct ten noorden van de spoorlijn ligt, geldt een hoge trefkans voor nederzettingssporen uit de late prehistorie tot en met de late middeleeuwen. Deze sporen behoort tot de grote nederzetting (Colmschate - De Scheg), die ten zuiden van de spoorlijn is onderzocht. Deze zone bevindt zich op de archeologische beleidskaart in een zone met beleidswaarde 4.

Voor het hieraan in noordelijke richting grenzende gebied, op de overgang van de rug naar lager gelegen terrein, zijn randverschijnselen van het nederzettingsgebied op de Colmschaterenk te verwachten zoals bijvoorbeeld waterputten en afval- en voorraadkuilen. Hier geldt beleidswaarde 3. Het gebied binnen de 50 m buffer van het historische erf Dekker-Brinkman kent beleidswaarde 4.

Op basis van archeologisch booronderzoek in 2015 is de verwachting voor het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied aangescherpt (afb 4).¹¹ In het deel van het bestemmingsplangebied vanaf circa 25 m ten noorden van de aansluiting van de Oostriksweg tot en met de rotonde en de aantakking aan de Colmschaterstraatweg, zijn vooral aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een relatief vochtige beekdalbodem. De relatief hoge rug die werd verwacht in het noordoostelijke deel van het onderzoeksgebied (aansluiting van de rotonde met de Colmschaterstraatweg) komt uit de resultaten van het booronderzoek niet naar

¹¹ Mittendorff, 2015.

voren, Dit gebied kent nu een lage archeologische verwachting, in de archeologische beleidskaart aangeduid met beleidswaarde 1.

De aangepaste beleidswaarden zijn in de bestemmingsplankaart vertaald.

8. Literatuur

Brokamp, B., 2013. *Landweren bij Deventer. Een historisch geografisch onderzoek naar de laat-middeleeuwse verdedigingslinies in de gemeente Deventer. Interne Rapportages Archeologie Deventer 65*, Deventer.

Mittendorff, E. 2015. *Archeologisch booronderzoek Onderdoorgang Oostriklaan, Colmschate, gemeente Deventer (project 531) Archeologie Deventer Briefrapport 40*, Deventer.

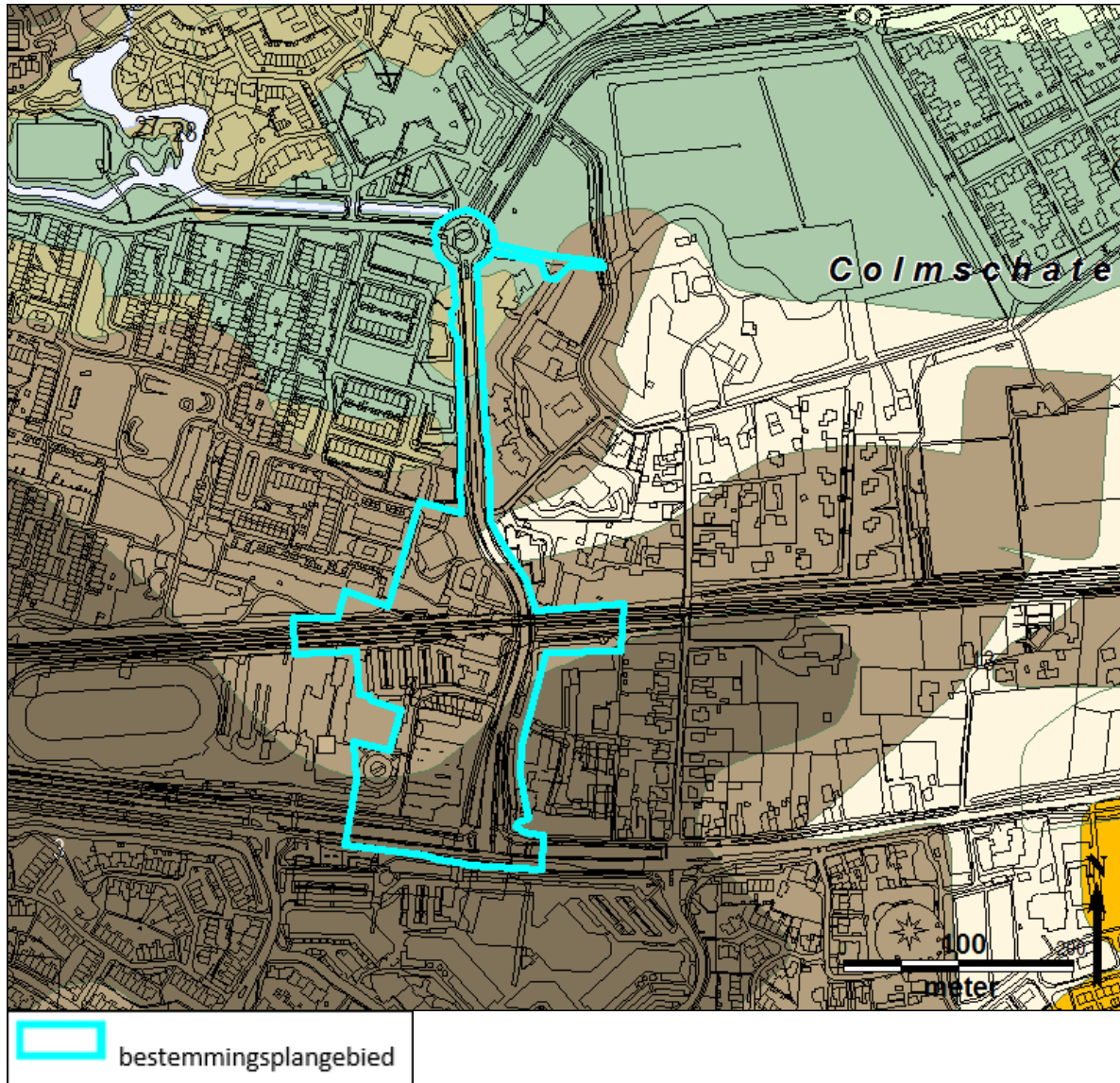
Mittendorff, E. (in voorbereiding). Rapportage opgraving Tunnel Oostriklaan.

Vermeulen, B., 2015. *Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid. Interne Rapportages Archeologie Deventer (=IRAD) 74*. Gemeente Deventer.

Vermeulen, B., 2013. *Het begraven oorlogsverleden van Deventer. Een archeologisch verwachtingsmodel voor sporen uit de Tweede Wereldoorlog. Interne Rapportages Archeologie Deventer 64*, Deventer.

Willemse, N.W., L.J. Keunen & S. van der Veen, 2013. *Die plaatsen, welke in de Douwelerkolk verdronken zijn... Fysisch- en historisch-geografische bouwstenen voor een archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer. RAAP Rapport 2571*, Zutphen.

Afbeeldingen



Die plaatsen, welke in de Douwelerkolk verdronken zijn ...

Geomorfogenetische kaart van de gemeente Deventer

RAAP-rapport 2571, kaartbijlage 1, oostblad, schaal 1:10.000

DEKZANDLANDSCHAP

- 1 stuifzandrug - of kop (relief > 2.5 m)
- 2 associatie van stuifzand en dekzandruggen en koppen
- 3 hoge dekzandduinen met plaggendek
- 4 hoge dekzandduinen met dun plaggendek
- 5 dekzandrug
- 6 laatglaciaal en/of vroegholocene duin met dun plaggendek
- 7 laatglaciale en/of vroegholocene duin met plaggendek
- 8 lage dekzandduinen met plaggendek
- 9 lage dekzandduinen met dun plaggendek
- 10 lage dekzandduinen
- 11 dekzandwieling met dun plaggendek
- 12 dekzandwielingen
- 13 dekzandvlakte
- 14 fluviaale terrasrest met (jong) dekzandwielingen
- 15 fluviaale terrasrest met (oud) dekzand en dun plaggendek
- 16 fluviaale terrasrest met (oud) dekzand
- 17 (uitgestoven) laagte/depressie

BEEKDALLANDSCHAP

- 20 verspoelde dekzandvlakte met beekafzettingen en plaggendek
- 21 verspoelde dekzandvlakte met beekafzettingen
- 22 dalvormige laagte met dun plaggendek
- 23 dalvormige laagte met (dekzand) wieling
- 24 dalvormige laagte
- 25 dalvormige laagte met beek- en/of rivierafzettingen
- 26 dalvormige laagte met veen
- 27 beekdalbodem met plaggendek
- 28 beekdalbodem met meanderruggen en -geulen
- 29 beekdalbodem met geul
- 30 beekdalbodem met meanderruggen en -geulen en veen
- 31 dobbe-achtige laagte












RIVIERDUINLANDSCHAP

- 40 laatglaciaal en/of vroegholocene duin, deels verstoven
- 41 laatglaciaal en/of vroegholocene duincomplex (relief 0.5 - 1.5m)
- 42 laatglaciaal en/of vroegholocene duin, vergraven

UITERWAARDEN VAN DE IJSSEL

- 90 uiterwaardvlakte
- 91 uiterwaardvlakte, relatief laaggelegen
- 92 strang
- 93 zomerbed en kade

OVERIG

-  historische boerderijlocatie
-  boerderijnaam
-  Elmerink
-  naam en begrenzing van havezaten en landgoeders
-  versterking (schans, landweer, redoute, etc.)
-  vestingwerken AD 1578 tot 1900
-  stadsmuur AD 1200 tot 1578
-  versterking AD 850 tot 1200
-  Lange Bischoopstraat
-  (oude) dijk
-  (oude) bouwlanden/plaggendekken

DALRANDLANDSCHAP

- 50 fluviaale terrasrest met (oud) dekzand en rivierklei
- 51 verspoelde duinzafzettingen met plaggendek
- 52 verspoelde duinzafzettingen met doorbraakafzettingen
- 53 doorbraakwaaiers/verspoeld rivierduinzand
- 54 rivierterrasvlakte met plaggendek
- 55 rivierterrasvlakte
- 56 fluviaale terrasrest met rivierklei
- 57 fluviaale terrasrest met rivierklei en dun ophogingsdek
- 58 verspoelde fluviaale terrasrest
- 59 doorbraakwaaiers met dun plaggendek
- 60 doorbraakwaaiers
- 61 overloop en/of doorbraakgeulen met plaggendek
- 62 overloop en/of doorbraakgeulen
- 63 overloop en/of doorbraaklaagten
- 64 overloop geulen
- 65 doorbraakgeul
- 66 laagte met kolken
- 67 kolk

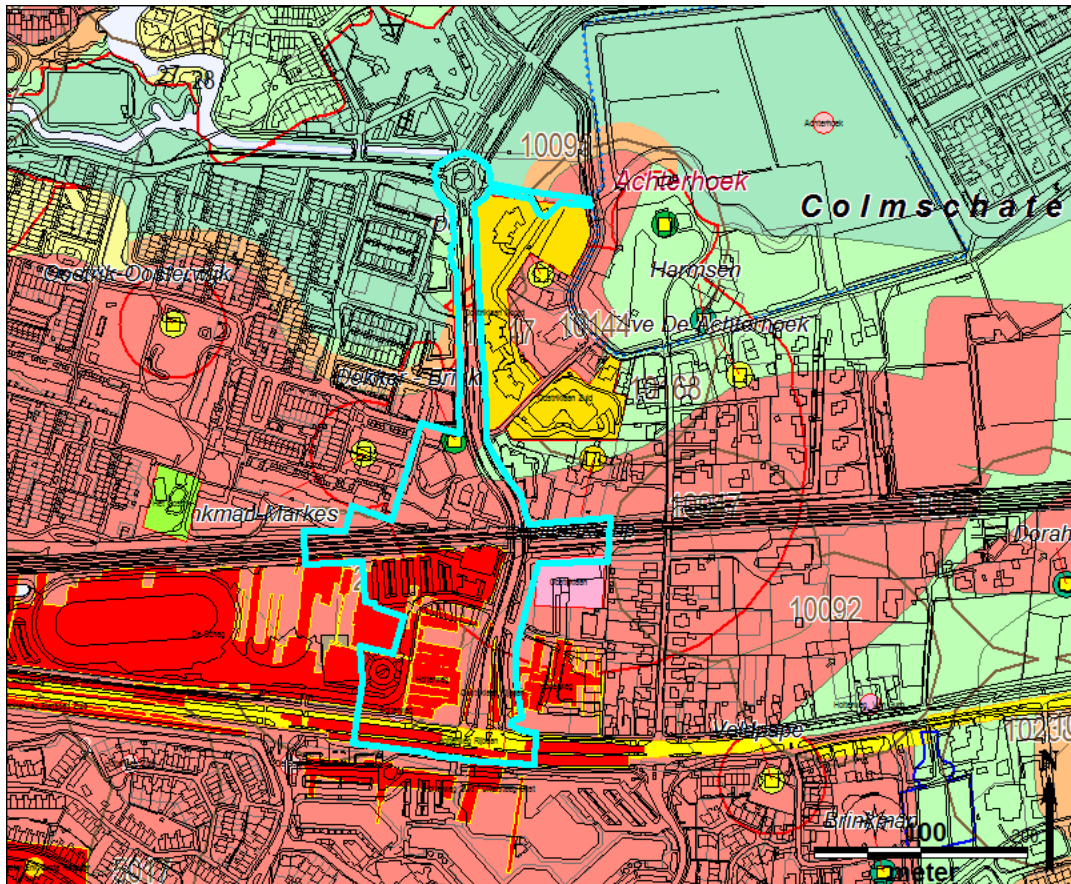
RIVIEROVERSTROMINGSVLAKTE

- 70 pleistocene afzettingen (terrasachtige hoogte) afgedekt door een deels ingedrongen zandig kleidek
- 71 pleistoceen rivierzand met ingedrongen kleidek; zand tussen 80-120 cm -Mv
- 72 laaggelegen rivieroverstromingsvlakte met siltige IJsselklei op beekleidek
- 73 crevasse-afzettingen: ingedrongen kleidek met zand tussen 80-120 cm -Mv

RIVIERMEANDERGORDEL

- 74 kronkelwaard/crevassewaaiers, hooggelegen
- 75 kronkelwaard/crevassewaaiers, laaggelegen
- 76 rivierrestgeul/ crevassegeul
- 80 meanderruggen/oeverwal
- 81 meanderruggen/oeverwal binnendijks
- 82 hoge kronkelwaardvlakte
- 83 lage kronkelwaard
- 84 lage kronkelwaardvlakte
- 85 hoogwatergeul (nevengeul)
- 86 hoogwatergeul (nevengeul), deels verland

Afb. 1. Uitsnede uit de geomorfologische kaart (2013) met daarop het bestemmingsplangebied.




Die plaatsen, welke in de Douwelerkolk verdronken zijn ...
 Archeologische waarden- en verwachtingskaart voor de gemeente Deventer
 RAAP-rapport 2571, kaartbijlage 2, middenblad, schaal 1:10.000

Verwachte dichtheid aan archeologische resten binnen landschappelijke eenheden







	terrein van cultuurhistorische waarde, stad Deventer binnen de vestingwerken (AMK-terrein 13969)	Zeer hoog voor archeologische resten uit met name de Karolingische periode en later. Archeologische resten veelal afgedekt door een >50 cm dikke conserverende laag en daardoor waarschijnlijk goed geconserveerd (profieltype 1).
	hoge verwachting, waarschijnlijk goede conservering	Hoog voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten afgedekt door een >50 cm dikke conserverende laag en daardoor waarschijnlijk goed geconserveerd (profieltype 1).
	hoge verwachting, mogelijk goede conservering	Hoog voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten vlak onder het maaiveld en daardoor kwetsbaar (profieltypen 2 en 3).
	middelmattige verwachting	Middelmattig voor archeologische resten uit met name de oudere Prehistorie. Archeologische resten afgedekt door een >50 cm dikke conserverende laag en daardoor waarschijnlijk goed geconserveerd (profieltype 4) of archeologische resten vlak onder het maaiveld en daardoor kwetsbaar (profieltypen 5 en 6).
	lage verwachting	Laag voor archeologische resten uit alle perioden. Archeologische resten afgedekt door een >50 cm dikke conserverende laag en daardoor waarschijnlijk goed geconserveerd (profieltype 7) of archeologische resten vlak onder het maaiveld en daardoor kwetsbaar (profieltypen 8 en 9).
	lage verwachting, beekdallandschap	Laag voor archeologische resten uit alle perioden. Specifieke verwachting voor (beek)dalgebonden archeologie (resten van jachtactiviteiten, nederzettingdumps, deposities, overgangen en beekaccessen). Archeologische resten afgedekt door een al dan niet dikke conserverende laag beekafzettingen (klei, zand, veen) en daardoor waarschijnlijk goed geconserveerd (profieltype 14).
	onbekende verwachting	Afhankelijk van ter plaatse aanwezige bodemverstoringen en onderliggende verwachtingszone.


Archeologie




 terreinen met een archeologische status (AMK-terreinen)



16013 AMK-monumentnummer

Projecten en waarnemingen






   definitief onderzoek, IVO proefsleuven, begeleiding
   waarneming, losse vondst, booronderzoek/veldverkenning


 begrenzing van havezaten en landgoederen


   landwreuzeker, waarschijnlijk, indicatief

  belegeringskamp, overig verdedigingswerk


Historische Infrastructuur en overige elementen

 brugvonder
 (overlaat)suis of ziele
 stuw
 voerde
 historische weg











 waterloop op historische kaart (bonneblad/minuutplan)


 overige historische elementen (vlakkenbestand)

Historische nederzittingslocaties







 historische nederzettinglerven (centrumpunt)
Groot Baarle boerderijnaam

Fase





 onbekend
 fase 1 (AD 800-1100)
 fase 1 of 2 (AD 800-1500)
 fase 1, 2 of 3a (AD 800-1598)
 fase 2 (AD 1100-1500)
 fase 2 of 3a (AD 1400-1600)
 fase 3a (AD 1500-1700)
 fase 3a of 3b (AD 1500-1832)
 fase 3b (AD 1700-1832)
 fase 4 (AD 1832-1900)

 bufferzone boederjverplaatsingen (200/50 m)

Tweede Wereldoorlog

 Gebouw, kazeme en overige onderkomens
 Onderdeel uit stelling
 Opmarselement
 Overig
 Stelling lichte/zware FLAK (Duits luchtdoelgeschut)
1003 Deventer WOII-nummer
 bufferzone elementen Tweede Wereldoorlog (50/100/200 m)


Indicatie mate van bodemversterking

 > 40 cm -Mv afgegraven bodem
 vergraven grond (> 40 cm -Mv verstoord)
 opgehoogd
 geëgaliseerd


archeologische verwachting

laag, vermoedelijk tot diep onder het archeologische niveau vergraven bodem
afhankelijk van onderliggende verwachtingszone en versterkingsdiepte
afhankelijk van onderliggende verwachtingszone
afhankelijk van onderliggende verwachtingszone en versterkingsdiepte

Overig

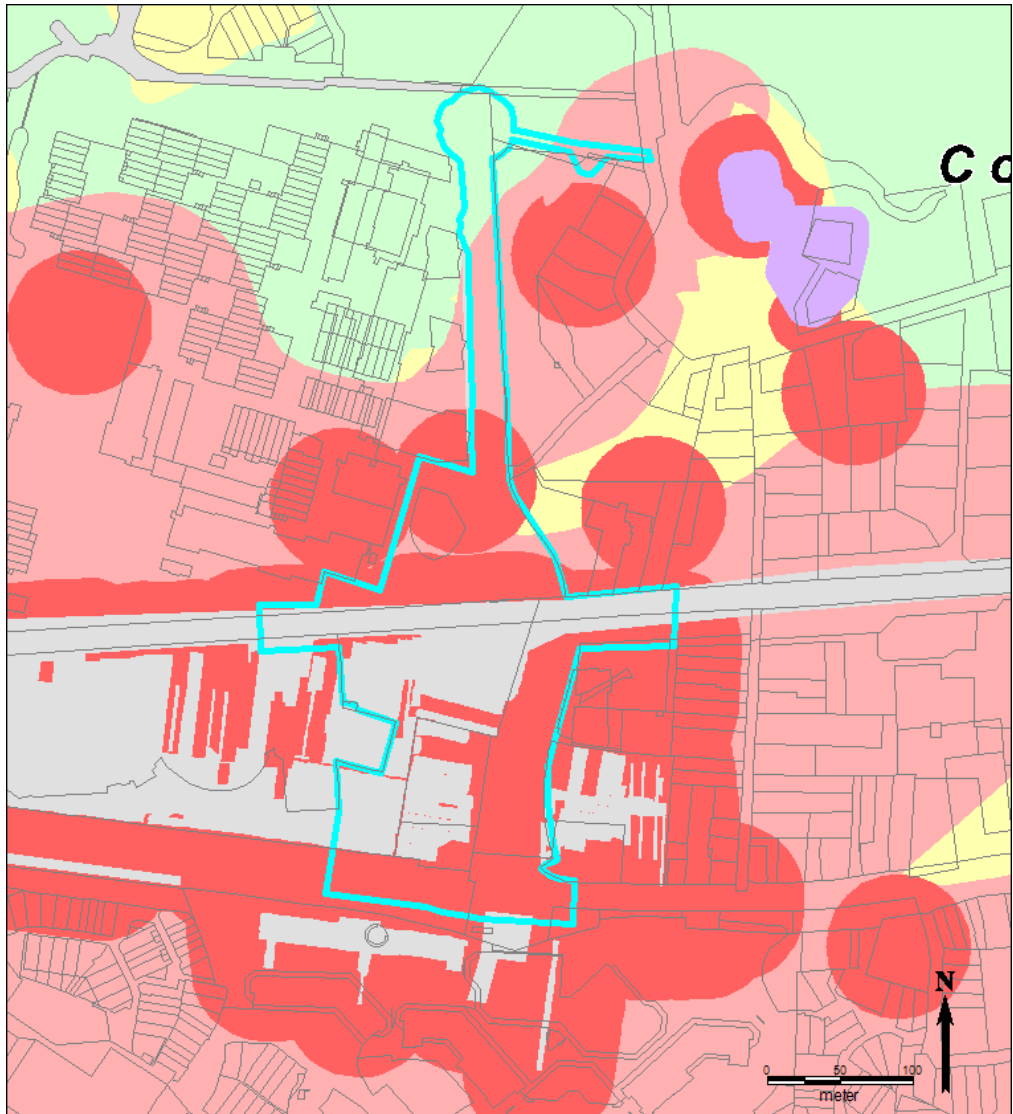
 huidig water

Rande toponiem zoals vermeld op de Topografische Kaart van Nederland 1:25.000

 gemeentegrens

R A A P
2013

Afb. 2. Uitsnede uit de archeologische verwachtingskaart (2013) met daarop het bestemmingsplangebied.

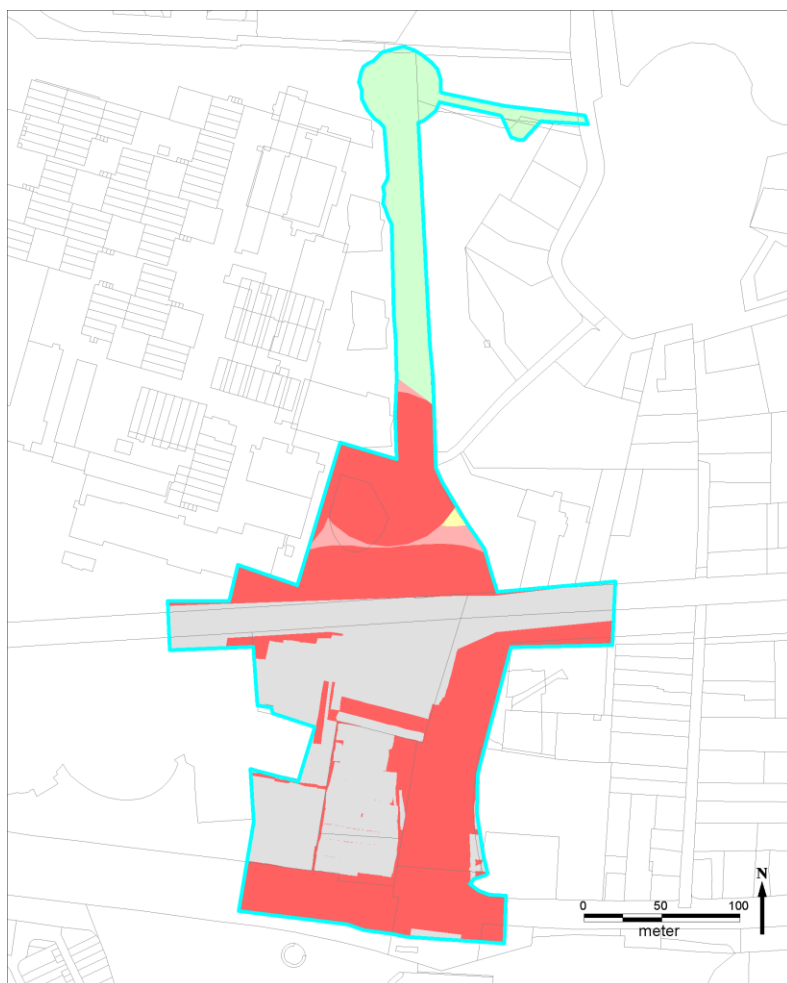


Beleidswaarden

Regime	≥ 0 m2	> 5 m2	> 10 m2	> 40 m2	> 100 m2	> 200 m2	> 500 m2	> 1000m2	> 2500 m2	> 10000 m2	Diepte Vrijstelling
Waarde 0	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	n.v.t.
Waarde 1	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	0,5 m
Waarde 2	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 3	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 4	Geen	Geen	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,5 m
Waarde 5	Geen	Geen	Melding	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m
Waarde 6	Geen	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m
	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	Onderzoek	0,3 m

- Geen** Bij bouwwerkzaamheden zullen aan de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken geen archeologische voorwaarden worden verbonden. Ook is hier op basis van archeologie nooit een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig.
- Meldingsplicht** Bij bouwwerkzaamheden zal aan de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken een archeologische meldingsplicht worden verbonden. Bij werkzaamheden die de bodem verstoren en niet samenhangen met een omgevingsvergunning bouwen is hier op basis van archeologie een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig. Ook hieraan zal alleen een meldingsplicht worden gekoppeld. Bij een meldingsplicht dient de aanvrager de gemeente Deventer minimaal vijf dagen voor de aanvang van de werkzaamheden op de hoogte te brengen en de gelegenheid te bieden voor een archeologische waarneming. Deze waarneming kent een korte doorlooptijd en is voor rekening van de gemeente. Er kunnen echter geen stilstandskosten in rekening worden gebracht. Indien blijkt dat de aanvraag deel uitmaakt van een groter plan dat in stukken wordt geknipt, zullen de verschillende deelaanvragen als één geheel worden behandeld.
- Onderzoek** Bij bouwwerkzaamheden wordt aan de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken de verplichting tot onderzoek of behoud van de mogelijk aanwezige archeologische resten verbonden. Bij werkzaamheden die de bodem verstoren en niet samenhangen met een omgevingsvergunning bouwen is hier op basis van archeologie een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig. Ook hieraan zal de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek of het behoud van de resten worden verbonden. Indien blijkt dat de aanvraag deel uitmaakt van een groter plan dat in stukken wordt geknipt, zullen de verschillende deelaanvragen als één geheel worden behandeld.

Afb. 3. Uitsnede uit de archeologische beleidskaart met daarop het bestemmingsplangebied.



Afb. 4: Het op basis van recent archeologisch onderzoek¹² aangepaste archeologiebeleid in het bestemmingsplangebied. Voor legenda, zie afb. 3.

¹² Mittendorff, 2015.

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Onderdoorgang Oostriklaan te Deventer

Akoestisch onderzoek



Onderdoorgang Oostriklaan te Deventer

Akoestisch onderzoek

Rapportnummer: 20155079.R01.V01

Document: 12452

Status: definitief

Datum: 19 augustus 2015

In opdracht van: Gemeente Deventer

Postbus 5000

7400 GC Deventer

contactpersoon: de heer P. de Gooijer

telefoon: (0570) 69 39 11

e-mail: p.de.gooijer@deventer.nl

Uitgevoerd door: Alcedo bv

Postbus 140 7450 AC Holten

Keizersweg 26 7451 CS Holten

contactpersoon: Mw. ing. H.M.C. ten Hove-Santegoeds

telefoon: (0548) 63 64 20

telefax: (0548) 63 64 30

internet: www.alcedo.nl

e-mail: suzanne.tenhove@alcedo.nl

INHOUD

1	INLEIDING	3
2	ONDERZOCHE SITUATIES	4
3	WETTELIJK KADER	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Zones langs wegen	6
3.3	Reconstructie	6
3.4	Sanering	8
3.5	Nieuwe weg	8
3.6	Aftrek op de berekende resultaten	8
4	WEGVERKEERSLAWAAI	9
5	BEREKENINGEN	10
5.1	Onderzochte varianten	10
5.2	Onderzoeksgebied	10
5.3	Rekenmodel	11
5.4	Resultaten	11
5.4.1	Reconstructie Oostriklaan	11
5.4.2	Nieuwe weg	11
6	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	12

Bijlagen

Bijlage 1	Hogere waardenbeschikkingen
Bijlage 2	Rekenmodel
Bijlage 3	Reconstructietoets
Bijlage 4	Resultaten Colmschaterstraatweg

1

INLEIDING

In opdracht van de gemeente Deventer heeft Alcedo een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het gebied Oostriklaan te Deventer. Gemeente Deventer is voornemens om de overweg Spoorlijn Deventer-Enschede ter hoogte van de Oostriklaan en de Stationsweg af te sluiten. Om dit mogelijk te maken vindt er een ondertunneling van de Oostriklaan plaats. Daarnaast zal er een nieuwe weg aangelegd worden tussen de Oostriklaan en de Colmschterstraatweg, ter ontsluiting van het gebied gelegen tussen de Oostriklaan en Stationsweg ten noorden van de spoorlijn. Om dit mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan gewijzigd.

In de volgende figuur is de situatie met het plangebied weergegeven.



Figuur 1 Te wijzigen situatie en plangebied

Doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de effecten van de wijziging aan de Oostriklaan, het toetsen aan de Wet geluidhinder en het aangeven van mogelijkheden om de geluidsbelasting waar nodig te reduceren.

Daarvoor worden de geluidsbelastingen gepresenteerd ten gevolge van de volgende situaties:

- Oostriklaan 2015 huidige situatie het jaar voorafgaand aan de reconstructie;
- Oostriklaan 2026 toekomstig situatie minimaal 10 jaar na de ingebruikname van de gereconstrueerde wegen;
- Nieuwe weg geluidsbelasting 2026.

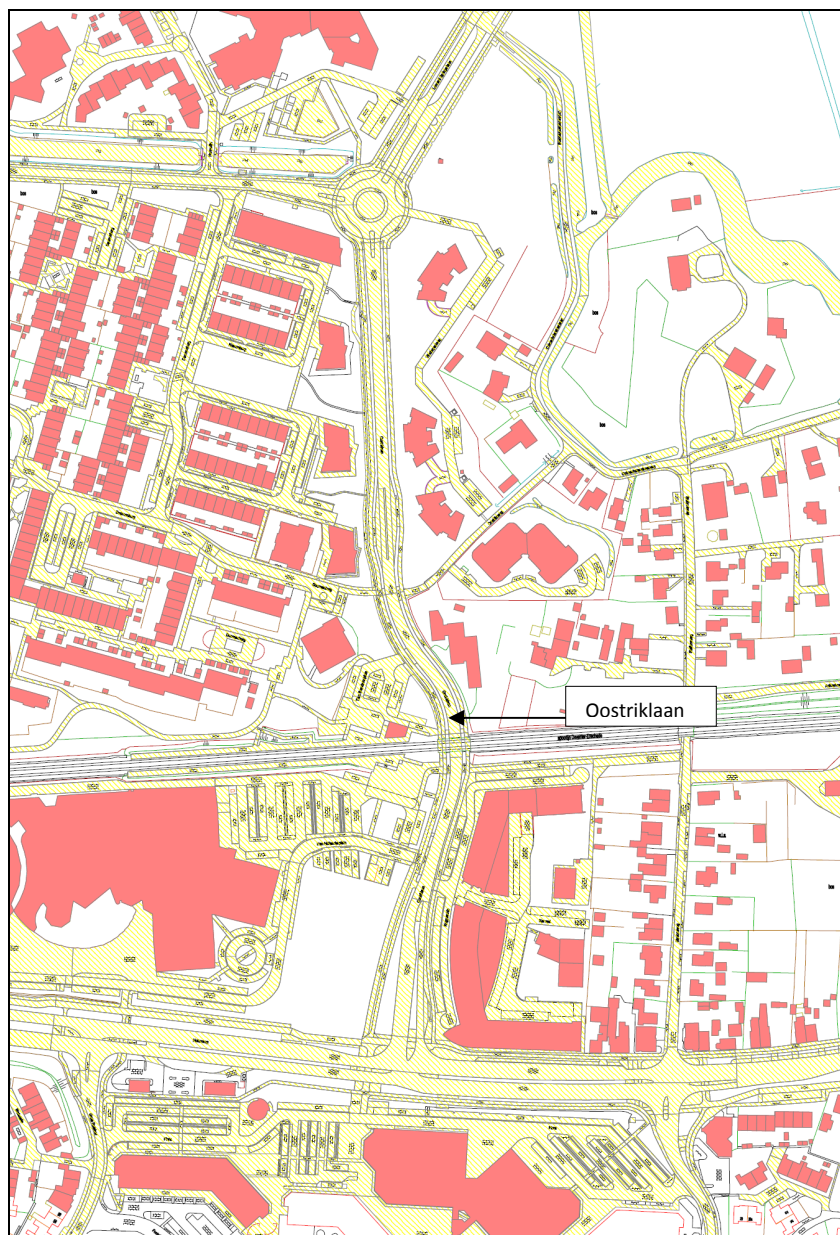
2

ONDERZOCHE SITUATIES

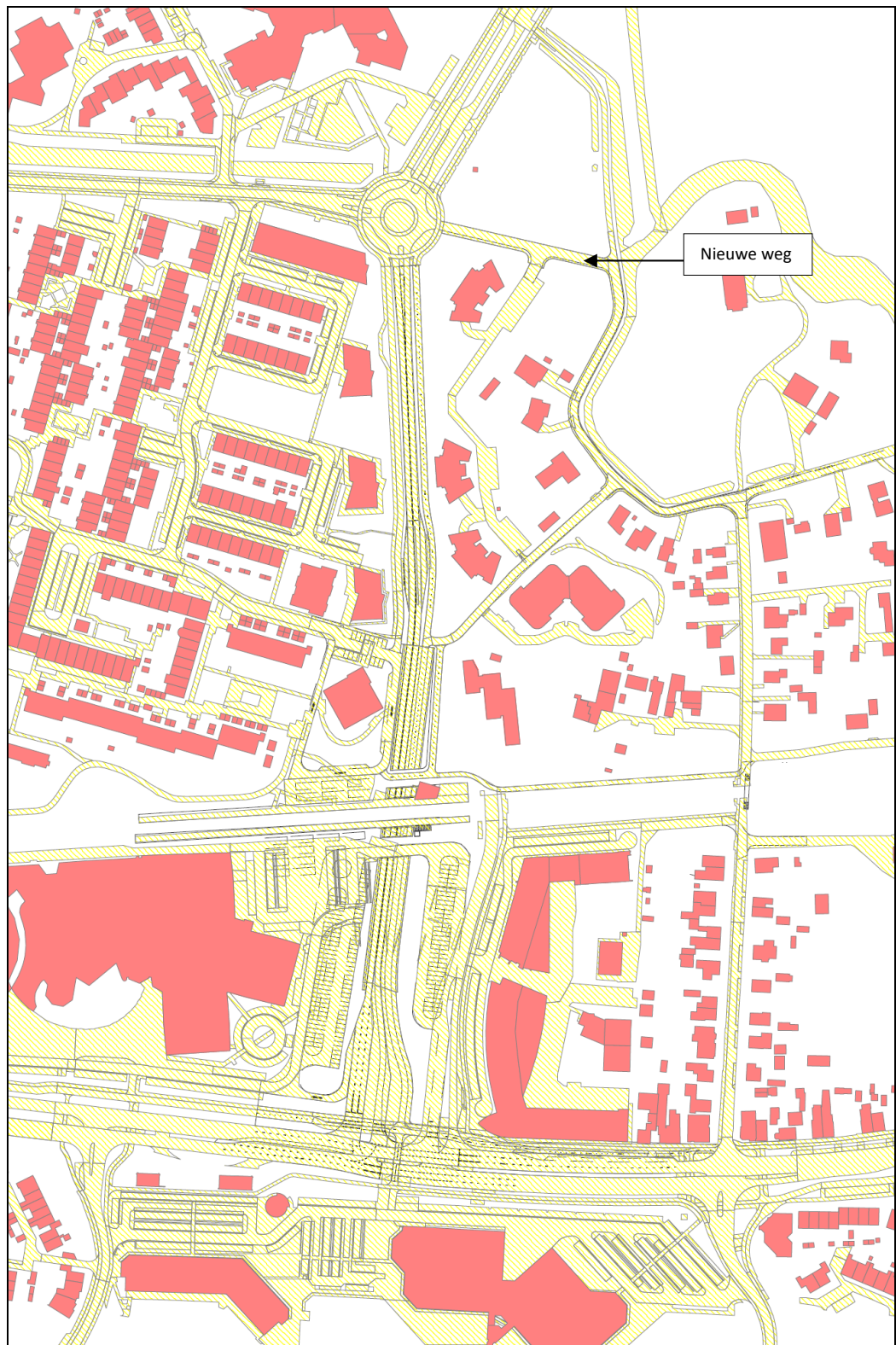
De voorgenomen wijziging heeft in hoofdzaak betrekking op het wijzigen van de Oostriklaan, waarbij de Oostriklaan via een tunnel onder het spoor door zal gaan.

Om het effect van deze wijziging te bepalen wordt de huidige situatie (in het jaar voorafgaand aan de herinrichting) vergeleken met de situatie 10 jaar na de uitvoering van de herinrichting.

In de volgende figuren zijn impressies van de onderzochte situaties weergegeven.



Figuur 1 Huidige situatie



Figuur 2 Toekomstige situatie

3 WETTELIJK KADER

3.1 Algemeen

De Wet geluidhinder biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege een weg bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen.

Bij een wijziging aan een bestaande weg of bij de aanleg van een nieuwe weg moet een akoestisch onderzoek worden verricht om de geluidsbelasting te bepalen. Het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 stelt regels aan het bepalen van de geluidsbelasting. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting is hierbij het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit minimaal 10 jaar na realisatie van de plannen.

De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend.

3.2 Zones langs wegen

Ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). In tabel 1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 1: Zonebreedten

aantal rijstroken		zonebreedten [m]
stedelijk	buitenstedelijk	
1 of 2	--	200
3 of meer	--	350
--	1 of 2	250
--	3 of 4	400
--	5 of meer	600

3.3 Reconstructie

Als een bestaande weg fysiek wordt gewijzigd, kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als:

- het gaat om een wijziging op of aan een aanwezige weg (wijzigen profiel, wegbreedte, hoogteligging, wegdek, aantal rijstroken, aanleg kruispunten, aanleg aansluitingen, op- en afritten, wijziging van snelheid), én
- de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde als gevolg van deze wijziging.

Of er sprake is van “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder wordt per woning of andere geluidsgevoelige bestemming bepaald. Het kan dus zo zijn dat voor de ene woning wel sprake is van reconstructie en voor de andere woning niet.

De toename wordt bepaald door de geluidsbelasting in het toekomstig maatgevende jaar te vergelijken met de laagste waarde van:

- een reeds eerder verleende hogere waarde ten gevolge van het fysiek te wijzigen wegvak;
- de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging.

Als er in het verleden geen hogere waarde is vastgesteld geldt de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging als toetswaarde. Overigens is een geluidsbelasting tot en met 48 dB altijd toegestaan.

In tabel 2 zijn de toetswaarden uit de Wgh opgenomen. In bijlage 1 zijn de hogere waarde beschikkingen voor de Oostriklaan opgenomen.

Tabel 2 Toetswaarden bij reconstructie

Situatie	Toetswaarde
Niet eerder vastgestelde hogere waarde	Heersende geluidsbelasting (= voorafgaand aan de reconstructie met minimum van 48 dB)
Eerder vastgestelde hogere waarde	Laagste van: <ul style="list-style-type: none">• heersende geluidsbelasting (= voorafgaand aan de reconstructie met minimum van 48 dB)• eerder (vastgestelde) hogere waarde

Indien er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidsbelasting tot aan het maatgevende jaar ongedaan te maken (bijvoorbeeld door toepassing van een stiller wegdek en/of een geluidsscherm). In feite komt dit erop neer dat zodanige maatregelen bepaald moeten worden dat de geluidsbelasting 10 jaar na openstelling niet hoger zal zijn dan die in het jaar voordat met de wijziging werd begonnen of de eerder vastgestelde hogere waarde als die lager is dan de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging werd begonnen.

Wanneer sprake is van reconstructie en er kunnen geen of onvoldoende doelmatige maatregelen worden getroffen om de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie terug te brengen tot de toetswaarde, kan het bevoegd gezag in een aantal vast omschreven situaties een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidsbelasting vaststellen, met dien verstande dat deze de maximaal toelaatbare waarde van de Wet geluidhinder niet te boven mag gaan. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie wordt in tabel 3 weergegeven.

Tabel 3 Maximaal toelaatbare geluidsbelastingen bij reconstructie

Situatie	Maximale geluidsbelasting in dB	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Eerder hogere waarde vastgesteld op grond van art. 83 Wgh of art. 84 Wgh (voor 1 september 1991)	63 (art. 100a.1b Wgh)	58 (art. 100a.1b Wgh)
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting \leq 53 dB	63 (art.100a.1b Wgh)	58 (art. 100a.1b Wgh)
Eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van de sanering (art. 90 Wgh)	68 (art. 100a.2 Wgh)	68 (art. 100a.2 Wgh)
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting $>$ 53 dB	68 (art. 100a.2 Wgh)	68 (art. 100a.2 Wgh)

In beginsel is de maximaal toegestane toename van de geluidsbelasting als gevolg van de fysieke wijziging van de weg 5 dB, mits de maximaal toelaatbare geluidsbelasting niet wordt overschreden.

Onder bepaalde voorwaarden is, voor zover de maximaal toelaatbare geluidsbelasting niet wordt overschreden, een toename van meer dan 5 dB mogelijk:

- als gevolg van reconstructie daalt de geluidsbelasting van een tenminste gelijk aantal woningen langs een andere weg met een ten minste gelijke waarde, én
- de wegbeheerder heeft verklaard dat financiële middelen beschikbaar zijn om ten behoeve van de desbetreffende woningen de saneringsmaatregelen inclusief gevelmaatregelen uit te voeren voordat de reconstructie voltooid is.

3.4 Sanering

Indien een hogere grenswaarde in het kader van de reconstructie moet worden vastgesteld, dient tevens te worden bepaald of er sprake is van een nog niet afgehandelde saneringssituatie. Conform opgave van de gemeente Deventer is er binnen het onderzoeksgebied geen sprake van nog niet afgehandelde saneringssituaties.

3.5 Nieuwe weg

De huidige Vlinderparkweg wordt doorgetrokken naar de Colmschaterstraatweg. De verlengde weg is een 30 km/uur weg. Daarom is de Wet geluidhinder niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de geluidsbelasting echter wel in beeld gebracht. Daarbij wordt, naar analogie van de Wet geluidhinder, getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3.6 Aftrek op de berekende resultaten

Verwacht wordt dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen. Daarom worden de berekende geluidsbelastingen volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder gecorrigeerd met een aftrek. Voor wegen met een representatieve snelheid van minder dan 70 km/uur bedraagt de toe te passen aftrek 5 dB.

4

WEGVERKEERSLAWAAI

De uitgangspunten voor de berekening van de geluidsbelasting zijn de verkeersgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Deventer en afkomstig van het verkeersmodel 2012 (representatief voor 2015/2016) en verkeersmodel 2030 (representatief voor 2025/2026). Deze verkeersgegevens zijn samengevat in tabel 4.

Tabel 4: Verkeersgegevens

Wegvak		Etmaal-intensiteit	Wegdek/ snelheid	verdeling	Periode		
Naam	Nr.				dag	avond	nacht
<i>Huidige situatie 2015</i>							
Oostriklaan (rotonde-Oostriksweg)	001-003	11.050	Referentiewegdek / 50 km/uur	Uurintensiteit [%]	6,69	3,43	0,75
				Licht [%]	95,52	97,85	95,42
				Middelzwaar [%]	3,85	1,91	3,99
				Zwaar [%]	0,63	0,24	0,58
Oostriklaan (Han Hollanderplein-Oostriksweg)	004	11.230	Referentiewegdek / 50 km/uur	Uurintensiteit [%]	6,69	3,43	0,75
				Licht [%]	95,36	97,79	95,27
				Middelzwaar [%]	3,91	1,94	4,06
Oostriklaan (Han Hollanderplein-Holterweg)	005-006	11.801	Dunne Deklagen A / 50 km/uur	Uurintensiteit [%]	6,69	3,43	0,75
				Licht [%]	95,35	97,79	95,25
				Middelzwaar [%]	3,89	1,93	4,04
				Zwaar [%]	0,76	0,29	0,71
<i>Toekomstige situatie 2026</i>							
Oostriklaan (Rontonde-Holterweg)	001-006	13.435	Referentiewegdek / 50 km/uur	Uurintensiteit [%]	6,68	3,45	0,75
				Licht [%]	96,24	98,22	96,17
				Middelzwaar [%]	3,12	1,54	3,24
				Zwaar [%]	0,64	0,24	0,59
Colmschaterstraatweg /nieuwe weg	101	500	Referentiewegdek / 30 km/uur	Uurintensiteit [%]	7,10	2,60	0,55
				Licht [%]	100,00	100,00	100,00
				Middelzwaar [%]	-	-	-
				Zwaar [%]	-	-	-

5 BEREKENINGEN

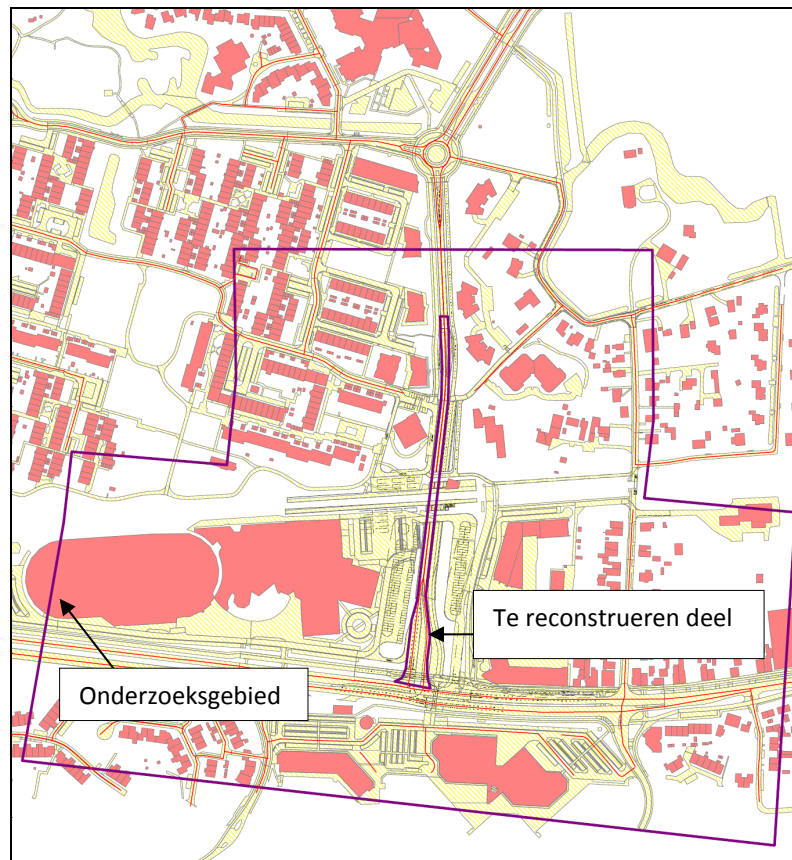
5.1 Onderzochte varianten

Voor de volgende varianten zijn de geluidsbelastingen onderzocht:

- 2015 (minimaal één jaar voorafgaand aan de ingebruikname van de gewijzigde weg);
- 2026 voorgenomen (minimaal tien jaar na de ingebruikname van de gewijzigde en nieuwe weg).

5.2 Onderzoeksgebied

Overeenkomstig de Wet geluidhinder worden de effecten van een reconstructie alleen getoetst bij de woningen die direct aan het te reconstrueren deel van de weg liggen. Dat houdt in dat woningen die verder weg liggen, niet meer worden beoordeeld. Ten behoeve van een meer volledig beeld van de effecten, zijn in dit onderzoek ook de effecten op verder weg gelegen woningen in beeld gebracht. Daarvoor is het onderzoeksgebied verlengd met een lengte gelijk aan een derde van de breedte van de geluidszone. In de volgende figuur zijn het te reconstrueren deel van de wegen en het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 3 Te reconstrueren deel van de weg

5.3 Rekenmodel

De overdrachtsberekening voor de wegen is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De beoordelingshoogten zijn per woning afgestemd op het feitelijk aantal woonlagen en bedragen 1,5 / 4,5 / 7,5 / 10,5 / 13,5 / 16,5 meter.

De invoergegevens van de bijbehorende rekenmodellen zijn in bijlage 2 opgenomen. In bijlage 3 en 4 zijn de resultaten weergegeven.

5.4 Resultaten

5.4.1 Reconstructie Oostriklaan

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Oostriklaan ten hoogste 1,25 dB toeneemt. Dit is lager dan de ten hoogste toelaatbare toename van 1,5 dB. Hiermee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

5.4.2 Nieuwe weg

De geluidsbelasting van de nieuwe weg cq. door te trekken weg bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 40 dB ter plaatse van woningen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De realisatie van de nieuwe weg is daarom in het kader van een goede ruimtelijke ordening toelaatbaar.

6

SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In opdracht van de gemeente Deventer heeft Alcedo een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het gebied Oostriklaan te Deventer. Gemeente Deventer is voornemens om de overweg Spoorlijn Deventer-Enschede ter hoogte van de Oostriklaan en de Stationsweg af te sluiten. Om dit mogelijk te maken vindt er een ondertunneling van de Oostriklaan plaats. Daarnaast zal er een nieuwe weg aangelegd worden tussen de Oostriklaan en de Colmschterstraatweg, ter ontsluiting van het gebied gelegen tussen de Oostriklaan en Stationsweg ten noorden van de spoorlijn. Om dit mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan gewijzigd.

Doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de effecten van de wijziging aan de Oostriklaan, het toetsen aan de Wet geluidhinder en het aangeven van mogelijkheden om de geluidsbelasting waar nodig te reduceren.

Daarvoor worden de geluidsbelastingen gepresenteerd ten gevolge van de volgende situaties:

- Oostriklaan 2015 huidige situatie het jaar voorafgaand aan de reconstructie;
- Oostriklaan 2026 toekomstig situatie minimaal 10 jaar na de ingebruikname van de gereconstrueerde wegen;
- Nieuwe weg geluidsbelasting 2026.

Uit de resultaten blijkt dat er als gevolg van de wijziging van de Oostriklaan geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het is daarom niet nodig om geluidsreducerende maatregelen te treffen.

De geluidsbelasting van de nieuwe weg cq. door te trekken weg bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 40 dB ter plaatse van woningen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De realisatie van de nieuwe weg is daarom in het kader van een goede ruimtelijke ordening toelaatbaar.

BIJLAGE 1 HOGERE WAARDENBESCHIKKINGEN

GEMEENTE DEVENTER		Port.
Nr. 02.09326		Secr.
Ontv. 23 MEI 2002		Dep.
Afd. Kopie	Bmw/mil	



www.overijssel.nl

Burgemeester en Wethouders van
Deventer
Postbus 5000
7400 GC DEVENTER

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 425 25 25
Telefax 038 425 26 21

Uw kenmerk
RMW/RO/02.01411

Uw brief
28 01 02

Ons kenmerk
EMT/2002/397

Datum
13 05 2002

Bijlagen
2

Doorkiesnummer
425 19 49

Inlichtingen bij
hr. K. Doldersum

22. MEI 2002

Onderwerp

Beschikking hogere grenswaarde Wet geluidhinder (wegverkeerslawaa) ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Bijgaand ontvangt u de door ons afgegeven beschikking hogere grenswaarde Wet geluidhinder (wegverkeerslawaa) ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Wij vragen u de afgegeven beschikking, bekendmaking en alle stukken behorende bij uw aanvraag ter inzage te leggen conform het genoemde in de bekendmaking.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,
namens, dezen,

mevrouw H.G. Jonker,
teamleider Innovatie, Duurzame ontwikkeling bedrijven en Bedrijfsomgeving

Postbank 833220
ING Bank 69 18 10 893

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar:
met stadsbus lijn 1 richting Berkum, halte provinciehuis

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

www.overijssel.nl

BESCHIKKING aan
Burgemeester en Wethouders van Deventer

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 425 25 25
Telefax 038 425 26 21

Uw kenmerk	Uw brief	Ons kenmerk	Datum
		EMT/2002/397	13 05 2002

Bijlagen	Doorkiesnummer	Inlichtingen bij	
	425 19 49	hr. K. Doldersum	22. MEI 2002

Onderwerp

Beschikking op verzoek aanvraag hogere grenswaarde Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai) ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Op 29 januari 2002 hebben wij uw verzoek om een hogere grenswaarde ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan vast te willen stellen ontvangen.

Aanleiding verzoek om hogere grenswaarde.

Gemeente Deventer heeft het voornemen mee te werken aan de bouw van de appartementen aan de Oostriklaan.

Ingevolge de bepalingen van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de te verwachten geluidsbelasting die de te bouwen appartementen zullen gaan ondervinden zonder de invloed van extra maatregelen die de geluidsoverdracht beperken.

Uit onderzoek is gebleken dat de appartementen een geluidsbelasting zullen gaan ondervinden - vanwege het wegverkeerslawaai afkomstig van de Oostriklaan - hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Voor de drie nieuw te bouwen appartementengebouwen worden de volgende hogere waarden aangevraagd:

- Bouwblok A1 (begane grond tot en met vierde verdieping) : 59 dB(A)
- Bouwblok A1 vijfde verdieping : 58 dB(A)
- Bouwblok A2 (begane grond tot en met tweede verdieping) : 61 dB(A)
- Bouwblok A2 (derde verdieping tot en met vijfde verdieping) : 60 dB(A)
- Bouwblok B begane grond : 56 dB(A)
- Bouwblok B (eerste verdieping en derde tot en met vijfde verdieping) : 57 dB(A)
- Bouwblok B tweede verdieping : 58 dB(A)

Op grond van artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder is een verzoek tot vaststelling tot hogere grenswaarden gedaan.

Voor het railverkeerslawaai is bij besluit van 16 december 1994 al een hogere grenswaarde verleend van 70 dB(A).

Postbank 833220
ING Bank 69 18 10 893

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar:
met stadsbus lijn 1 richting Berkum, halte provinciehuis

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

Terinzagelegging en binnengekomen reacties.

Het ontwerpverzoek heeft vanaf vrijdag 30 november 2001 tot en met donderdag 27 december 2001 in het gemeentehuis, bij de balie Ruimte, Milieu en Wonen ter inzage gelegen.

Publicatie van het ontwerpverzoek heeft op donderdag 29 november 2001 in de Stadskrant plaatsgevonden.

Er is geen verzoek tot gedachtewisseling ingekomen.

Gedurende de terinzagetermijn zijn tegen het verzoek om afgifte van de hogere grenswaarden een aantal zienswijzen ingediend. Van deze ingediende zienswijzen heeft er een specifiek betrekking op geluidsaspecten (mevrouw J. Montfoort en de heer E. Weusthof) en is er in een zienswijze (familie A. van Wijk) een geluidsaspect opgenomen. De overige zienswijzen hebben betrekking op planologische aspecten en worden in deze procedure verder buiten beschouwing gelaten.

1. De familie van Wijk is van mening dat door de gewijzigde infrastructuur van het bouwplan het verkeerslawaaai onaanvaardbaar zal toenemen.
2. Mevrouw J. Montfoort en de heer E. Weusthof zijn van mening dat de getalsmatige onderbouwing van de geluidssituatie ontbreekt en zij zijn geïnteresseerd in de intensivering die is aangenomen voor het railverkeer. De reflecterende objecten dienen in de berekeningen te worden meegenomen. Zij zijn het niet eens met de argumentering dat een deel van het bouwplan als vervangende bebouwing kan worden beschouwd.

Weerlegging van de ingediende zienswijzen.

- ad 1. Het wijzigen van de infrastructuur van het bouwplan zal niet tot gevolg hebben dat het verkeerslawaaai aanzienlijk zal toenemen. Het zal primair alleen gaan om bestemmingsverkeer waardoor de toename van het verkeerslawaaai zeer beperkt zal zijn.
- ad 2. De etmaalintensiteit voor wegverkeer is gebaseerd op het jaar 2011 en de berekening voor het railverkeer is gebaseerd op de intensiteiten zoals opgenomen in het akoestisch spoorboekje ASWIN. In de berekeningen is rekening gehouden met reflectie van omliggende bebouwing. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode II, hierin is reflectie verwerkt. De nieuwbouwplannen aan de Oostrikweg en aan de overkant van de spoorlijn hebben voor het onderhavige bouwplan geen reflectie tot gevolg. Het criterium vervanging bestaande bebouwing vormt niet de basis voor de aan te vragen hogere grenswaarden.

Gedeputeerde Staten zijn van mening dat met de bovenstaande weerleggingen voldoende wordt ingegaan op de ingebrachte zienswijzen.

Concluderend: Gedeputeerde Staten achten de ingediende zienswijzen ongegrond.

Overwegingen ten aanzien van de aanvraag en ingediende zienswijzen.

Ten aanzien van het voorliggende verzoek merken wij het volgende op.

- Bij de beslissing op het verzoek zijn de volgende stukken beoordeeld:
 - de aanbiedingsbrief van gemeente Deventer betreffende het verzoek om hogere grenswaarden vast te stellen d.d. 28 januari 2002, kenmerk RMW/RO/02.01411;
 - het aanvraagformulier hogere grenswaarden Wet geluidhinder, inclusief inlegvel W (wegverkeerslawaaai) d.d. 28 januari 2002, kenmerk RMW/RO/02.01411;
 - het akoestisch Rapport "Berekening geluidsbelasting op de gevels van de geplande nieuwbouw van appartementen te Colmschate t.g.v. weg- en railverkeerslawaaai" d.d. 1 juni 2001, kenmerk 00.5440.01, uitgevoerd door De Bondt Rijssen BV, Raadgevend ingenieursbureau;
 - nota voor Burgemeester en Wethouders van Deventer met betrekking tot de ingekomen opmerkingen op het verzoek tot vaststelling hogere grenswaarden Oostriklaan.

- VROM Inspectie Oost heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om binnen de daarvoor gestelde termijn advies uit te brengen, zodat mag worden aangenomen dat zij geen bezwaren heeft tegen inwilliging van het voorliggende verzoek.
- Gemeente Deventer heeft op basis van artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder een verzoek tot het vaststellen van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde ingediend ten behoeve van de afgifte van een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat het artikel hier van toepassing is.
- In de aanvraag staat niet vermeld of de gemeente overwogen heeft bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen. Wel is aangegeven dat het plaatsen van een geluidsscherm niet mogelijk is, omdat het om appartementengebouwen gaat.
- De nieuw te bouwen appartementen worden dichter op de Oostriklaan gebouwd dan in eerdere plannen is aangegeven. Met de hieraan ten grondslag liggende motivatie: "versterking stedenbouwkundige begeleiding van de Oostriklaan" kunnen wij, alhoewel het akoestisch gezien geen goede keuze is, instemmen.
- Als ontheffingscriterium wordt aangedragen:
 - dorps- en stadsvernieuwing en opvulling open plaats.
 Wij kunnen instemmen met het criterium: opvulling open plaats.

De aanvraag is gebaseerd op artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder (opvulling open plaats). In het besluit "grenswaarden binnen zones langs wegen" wordt het criterium "opvullen open plaats" genoemd in artikel 2, lid 2 onder b punt 4.

De af te geven beschikking is dan ook op dit artikel gebaseerd.

Beslissing op de aanvraag.

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten:

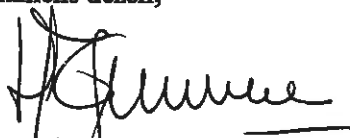
de hogere grenswaarden (inclusief aftrek van 5 dB(A) op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder) te verlenen voor de nieuw te bouwen appartementengebouwen aan de Oostriklaan in Deventer zoals hiervoor onder "aanleiding verzoek om hogere grenswaarde" is aangegeven.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met het voorschrift dat het maximaal toegestane binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen de waarde van 35 dB(A) niet te boven mag gaan.

Deze beschikking is in afschrift gezonden aan:

- fam. A. van Wijk, Colmschaterstraatweg 84, 7429 AB Colmschate;
- mevrouw J. Montfoort en de heer E. Weusthof, Stationsweg 27, 7429 AC Colmschate;
- VROM Inspectie Oost, Postbus 136, 6800 AC Arnhem.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,
namens dezen,



mevrouw H.G. Jonker,
teamleider Innovatie, Duurzame ontwikkeling bedrijven en Bedrijfsomgeving

N.B. Binnen zes weken ingaand op de dag na de datum van verzending van bijgaand besluit, kunt u daartegen een bezwaarschrift indienen bij Gedeputeerde Staten van Overijssel, team Juridische Zaken, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle (telefoonnummer 038 425 20 68, faxnummer 038 425 26 16).

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat ten minste:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Voor de behandeling van een bezwaarschrift bij de provincie Overijssel is geen griffierecht verschuldigd.

Voor inlichtingen over de bezwaarschriftenprocedure kunt u zich wenden tot de bestuurlijk-juridisch beleidsmedewerker, telefoonnummer 038 425 14 81.

Indien onverwijlde spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage (telefoonnummer 070 426 42 51).

In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat u een bezwaarschrift heeft ingediend.

www.overijssel.nl

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 425 25 25
Telefax 038 425 26 21

BEKENDMAKING BESCHIKKING WET GELUIDHINDER

Vaststelling hogere grenswaarde (wegverkeerslawaai) ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Gedeputeerde Staten van Overijssel maken bekend dat op 29 januari 2002 bij hen is binnengekomen het verzoek van gemeente Deventer om vaststelling van een hogere grenswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer van de Oostriklaan ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Gemeente Deventer heeft het voornemen mee te werken aan de bouw van appartementen aan de Oostriklaan.

Er is een onderzoek ingesteld naar de geluidsbelasting die de te bouwen appartementen zullen gaan ondervinden zonder de invloed van extra maatregelen die de geluidsoverdracht beperken. Uit onderzoek is gebleken dat de appartementen een geluidsbelasting zullen gaan ondervinden - vanwege het wegverkeerslawaai afkomstig van de Oostriklaan - hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Op grond van artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder is een verzoek tot vaststelling tot hogere grenswaarden gedaan.

De nieuw te bouwen appartementen worden dichter op de Oostriklaan gebouwd dan in eerdere plannen is aangegeven. Met de hieraan ten grondslag liggende motivatie: "versterking stedenbouwkundige begeleiding van de Oostriklaan", kunnen Gedeputeerde Staten, alhoewel het akoestisch gezien geen goede keuze is, instemmen.

Ter voorbereiding op het verzoek tot vaststelling van deze hogere grenswaarde heeft gemeente Deventer vanaf vrijdag 30 november 2001 tot en met donderdag 27 december 2001 in het gemeentehuis, bij de balie Ruimte, Milieu en Wonen voor eenieder de stukken ter inzage gelegd.

Gedeputeerde Staten hebben de gevraagde hogere grenswaarde van ten hoogste 61 dB(A) *inclusief 5 dB(A) aftrek op basis van artikel 103 van de Wet geluidhinder* ten behoeve van de bouw van appartementen aan de Oostriklaan verleend.

Hierbij moet er rekening mee worden gehouden dat het maximaal toegestane binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen de toegestane waarde van 35 dB(A) niet te boven mag gaan.

Postbank 833220
ING Bank 69 18 10 893

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar:
met stadsbus lijn 1 richting Berkum, halte provinciehuis

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

Een exemplaar van de beschikking en de bijbehorende stukken liggen vanaf vrijdag 24 mei 2002 tot en met donderdag 4 juli 2002 ter inzage op de navolgende plaatsen:

- het gemeentehuis van Deventer, het gemeentelijk informatiecentrum, balie Ruimte, Milieu en Wonen, Burseplein 10, op werkdagen van 08.30 uur tot en met 14.00 uur en op donderdag eveneens van 18.00 uur tot en met 20.00 uur;
- op afspraak kunnen de stukken eveneens bij Provincie Overijssel, Luttenbergstraat 2 te Zwolle worden ingezien. Hiervoor kunt u bellen naar onderstaand telefoonnummer.

Tevens kunnen de stukken gedurende die periode desgevraagd ten minste drie aaneengesloten uren per week buiten de werkuren worden ingezien. Op verzoek wordt binnen die termijn een kosteloze mondelinge toelichting verstrekt.

Daarvoor kan men telefonisch een afspraak maken bij de eenheid Economie, Milieu en Toerisme van Provincie Overijssel, via telefoonnummer 038 425 14 81. Tegen vergoeding van ten hoogste de kosten wordt een afschrift van de ter inzage gelegde stukken verstrekt.

Een bezwaarschrift tegen deze beschikking kunt u tot en met donderdag 4 juli 2002 richten aan Gedeputeerde Staten van Overijssel, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening van het bezwaar;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijld spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.



Berekening geluidsbelasting op de gevels van de geplande nieuwbouw
van appartementen te Colmschate t.g.v. weg- en railverkeerslawaaï

3 OVERDRACHTSBEREKENINGEN

3.1 Overdrachtsberekeningen wegverkeerslawaaï

De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode II van het reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï. De situatie van geplande nieuwbouw is schematisch verwerkt in een computermodel, waarbij tevens omliggende objecten, die voor de afscherming en/of reflecties van belang kunnen zijn, zijn opgenomen.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het maatgevende jaar 2011 (10 jaar na uitvoering akoestisch onderzoek). De verkeersintensiteiten voor de Oostriklaan voor het jaar 2011 zijn ontleend aan gegevens van de gemeente Deventer.

De etmaalintensiteit voor de Oostriklaan is gelijk aan 15.171 mvt/etmaal. De nachtperiode is maatgevend voor de berekening van de geluidsbelasting. De nachtuurintensiteit is 1,1% van de etmaalintensiteit en is 166,8 mvt/nachtuur.

De onderverdeling van de verkeersintensiteit per voertuigcategorie is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: onderverdeling verkeersintensiteit per voertuigcategorie

Wegvak	% lv	% mv	% zv
Oostriklaan	97	2	1

De Oostriklaan heeft een verharding bestaande uit fijn asfalt. De maximaal toelaatbare snelheid voor deze weg bedraagt 50 km/uur.

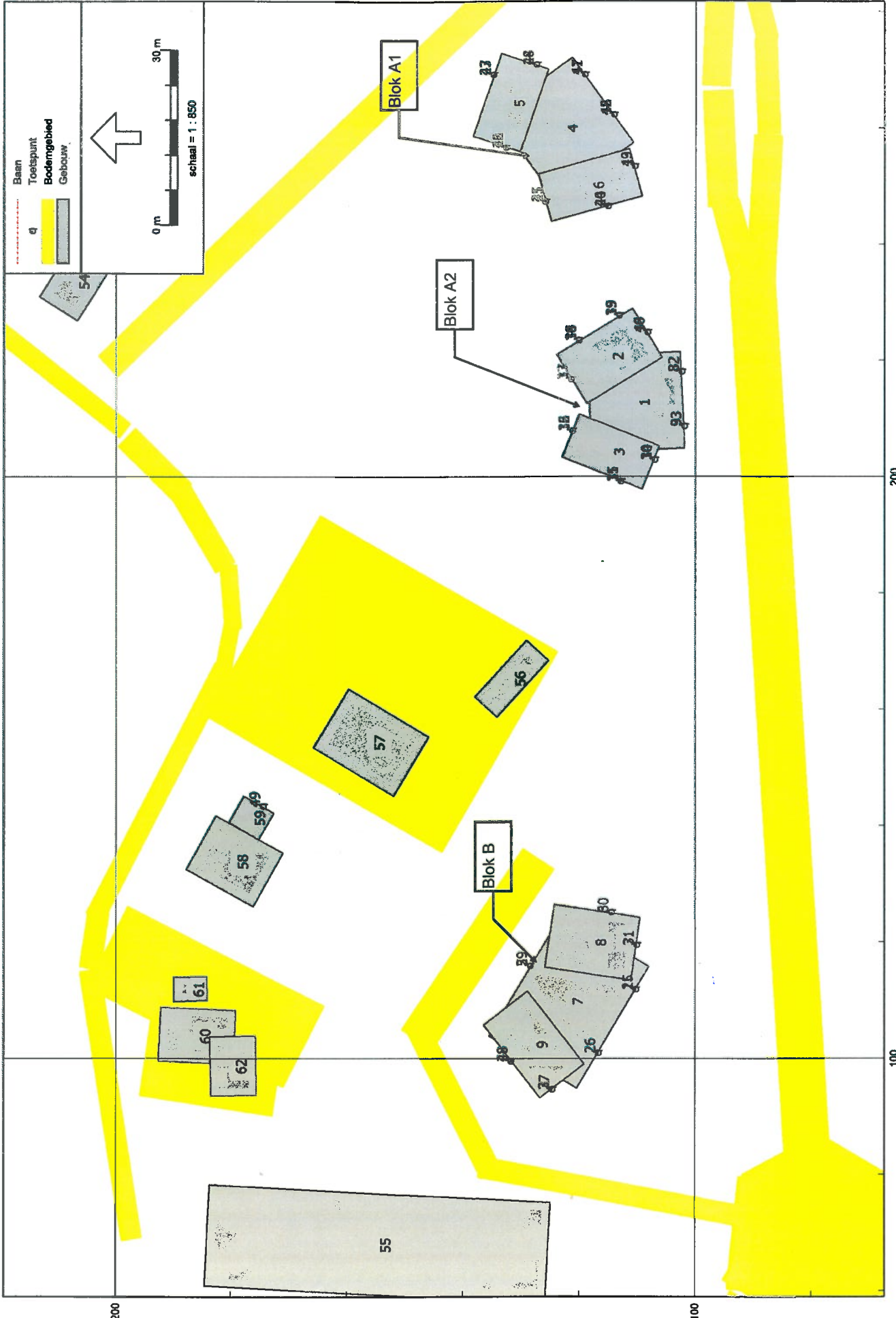
De afstand van de gevel van de appartement gebouwen A1, A2 en B tot het midden van de Oostriklaan bedragen respectievelijk 17, 14 en 25 meter.

Op een plattegrondtekening in bijlage 1 worden de rekenpunten weergegeven. De berekeningsresultaten op de rekenpunten zijn in bijlage 2 opgenomen.

In tabel 2 wordt de hoogste geluidsbelasting per bouwlaag en per bouwblok weergegeven. Op de plattegrondtekening in bijlage 1 is middels een *W* aangegeven welke gevels het hier betreft.

Tabel 2: berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï inclusief 5 dB(A) reductie conform art.103Wgh

	Geluidsbelasting [dB(A)]		
	Bouwblok A1	Bouwblok A2	Bouwblok B
begane grond	59	61	56
1 ^e verdieping	59	61	57
2 ^e verdieping	59	61	58
3 ^e verdieping	59	60	57
4 ^e verdieping	59	60	57
5 ^e verdieping	58	60	57



200

100

GEMEENTE DEVENTER		Port.
Nr. 03. 8231		Seal
Ontv. 22 APR. 2003		Exp.
Aan: RMW/mil		
Koort:		
		(N)

www.prv-overijssel.nl

Burgemeester en Wethouders van
Deventer
Postbus 5000
7400 GC DEVENTER

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 425 25 25
Telefax 038 425 26 21

Uw kenmerk
RMW/RO.02.20033

Uw brief
30 10 02

Ons kenmerk
EMT/2002/3728

Datum
16 04 2003

Bijlagen
2

Doorkiesnummer
425 12 57

Inlichtingen bij
mw. W. Currie

18 APR 2003

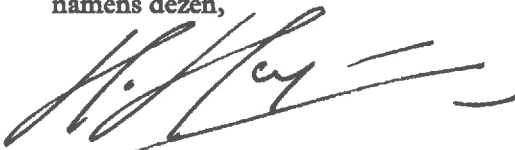
Onderwerp

Beschikking hogere grenswaarden Wet geluidhinder (weg- en railverkeerslawaaï) voor de bouw van een woningcomplex met 30 appartementen aan de Oostriklaan.

Bijgaand ontvangt u de door ons afgegeven beschikking hogere grenswaarden Wet geluidhinder (weg- en railverkeerslawaaï) voor de bouw van een woningcomplex met 30 appartementen aan de Oostriklaan.

Wij vragen u de afgegeven beschikking, bekendmaking en alle stukken behorende bij uw aanvraag ter inzage te leggen conform het genoemde in de bekendmaking.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,
namens dezen,



mr. drs. H.W.M. Heijman,
teamleider Innovatie, Duurzame ontwikkeling bedrijven en Bedrijfsomgeving

Postbank 833220
ING Bank 69 18 10 893

Het provinciehuis is vanaf het NS-station bereikbaar:
met stadsbus lijn 1 richting Berkum, halte provinciehuis

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2
Zwolle

Een exemplaar van de beschikking en de bijbehorende stukken liggen vanaf vrijdag 25 april 2003 tot en met donderdag 5 juni 2003 ter inzage op de navolgende plaatsen:

- het gemeentehuis van Deventer, het gemeentelijk informatiecentrum, balie Ruimte, Milieu en Wonen, Burseplein 10, op werkdagen van 08.30 uur tot en met 14.00 uur en op donderdag eveneens van 18.00 uur tot en met 20.00 uur;
- op afspraak kunnen de stukken eveneens bij Provincie Overijssel, Luttenbergstraat 2 te Zwolle worden ingezien. Hiervoor kunt u bellen naar onderstaand telefoonnummer.

Tevens kunnen de stukken gedurende die periode desgevraagd ten minste drie aaneengesloten uren per week buiten de werkuren worden ingezien. Op verzoek wordt binnen die termijn een kosteloze mondelinge toelichting verstrekt.

Daarvoor kan men telefonisch een afspraak maken bij de eenheid Economie, Milieu en Toerisme van Provincie Overijssel, via telefoonnummer 038 425 1949. Tegen vergoeding van ten hoogste de kosten wordt een afschrift van de ter inzage gelegde stukken verstrekt.

Een bezwaarschrift tegen deze beschikking kunt u tot en met donderdag 5 juni 2003 richten aan Gedeputeerde Staten van Overijssel, team Juridische Zaken, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening van het bezwaar;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijld spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Tijdens de terinzagelegging zijn er geen mondelinge zienswijzen ingebracht.

Er zijn geen schriftelijke zienswijzen ingediend.

Overwegingen ten aanzien van de aanvraag.

Ten aanzien van het voorliggende verzoek merken wij het volgende op.

- Bij de beslissing op het verzoek zijn de volgende stukken beoordeeld:
 - de aanbiedingsbrief van de gemeente Deventer het verzoek om hogere grenswaarden vast te stellen d.d. 30 oktober 2002, kenmerk RMW/RO/02.20033;
 - het aanvraagformulier hogere grenswaarden Wet geluidhinder, inclusief inlegvel W (wegverkeerslawaaai) en R (railverkeerslawaaai);
 - het akoestisch onderzoek "Berekening geluidsbelasting op de gevels van de geplande nieuwbouw van appartementen te Colmschate t.g.v. . weg- en railverkeerslawaaai, uitgevoerd door Aveco de Bondt raadgevend ingenieursbureau d.d. 25 februari 2002, Werknummer 02.5180.01.
- De genoemde adviseurs als bedoeld in artikel 15 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en artikel 17 van het Besluit geluidhinder spoorwegen zijn niet om advies gevraagd.
- De gemeente Deventer heeft op basis van artikel 83 lid 2 en lid 5 en artikel 106 van de Wet geluidhinder een verzoek tot het vaststellen van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde ingediend in het kader van een afgifte van een Verklaring van geen bezwaar ex artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het gaat om woningen gelegen binnen de bebouwde kom in stedelijk gebied. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat de artikelen hier van toepassing zijn.
- Te treffen maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard van zowel railverkeerslawaaai als wegverkeerslawaaai. Vanuit stedenbouwkundige aard is gekozen voor een situering die beter aansluit bij de stedenbouwkundige begeleiding.
- Als ontheffingscriteria conform het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" noemt de gemeente:
 - a. dorps- of stadsvernieuwingsplan;
 - b. opvulling open plaats;
 - c. vervanging bestaande bebouwing.
 Als ontheffingscriteria conform het "Besluit geluidhinder spoorwegen" noemt de gemeente:
 - d. in omgeving station of halte;
 - e. vervanging bestaande bebouwing;
 - f. dorps- of stadsvernieuwingsplan;
 - g. opvulling open plaats.

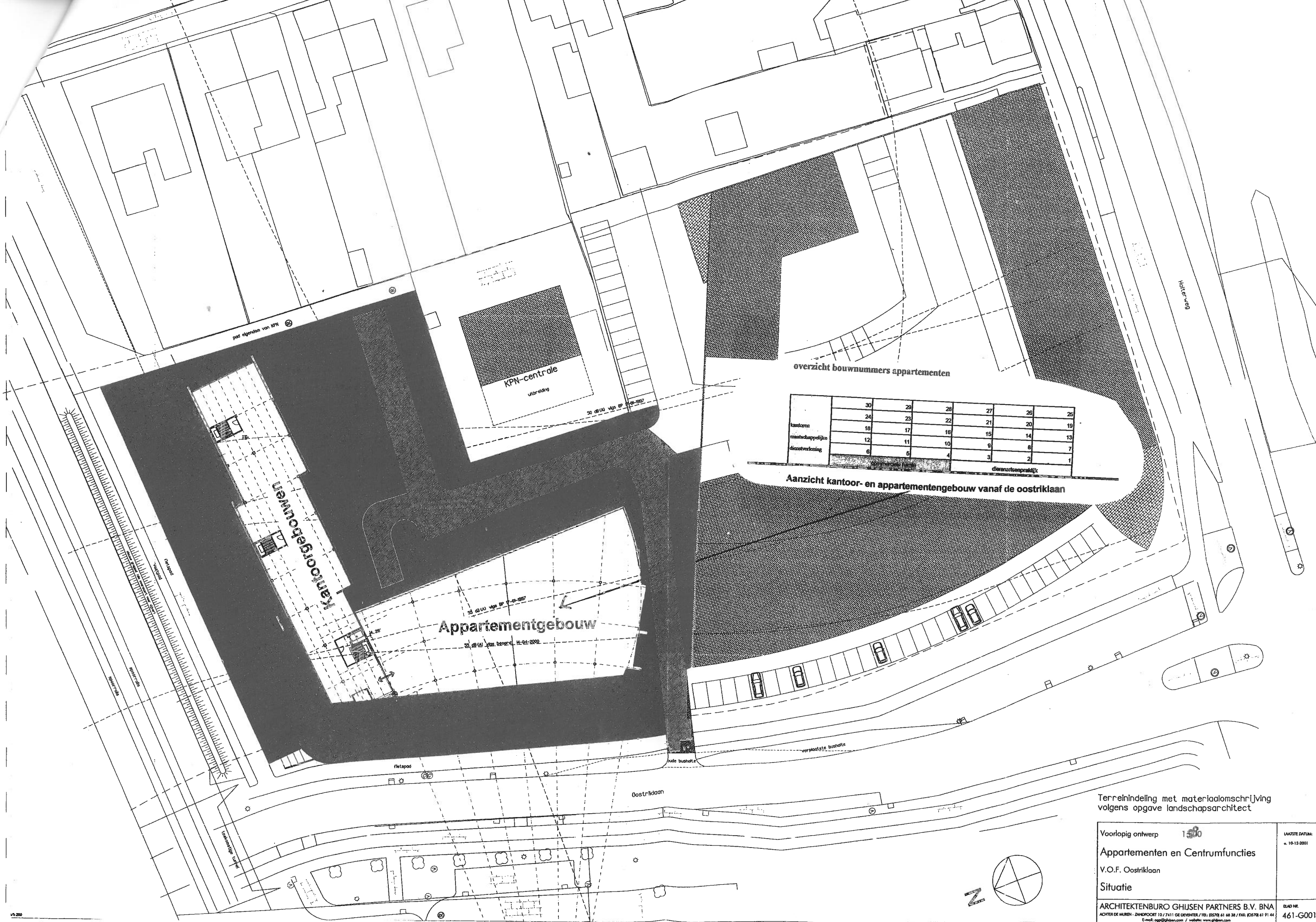
Op basis van de aangeleverde informatie kunnen wij opmaken dat aan zowel criterium b, als c, d, e en g wordt voldaan. Voor criterium a en f hebben wij geen gronden kunnen vinden.

Op basis van artikel 2 lid 2 onder b punt 4 en 5 van het " Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en van artikel 8 lid 3 onder a punt 1, 4 en 7 van het " Besluit geluidhinder spoorwegen" verlenen we dan ook de beschikking.

Beslissing op de aanvraag.

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten:

de door de gemeente Deventer aangevraagde hogere grenswaarden van 59 en 58 dB(A) vanwege wegverkeerslawaaai en 69 en 70 dB(A) vanwege railverkeerslawaaai voor de bouw van het appartementen complex aan de Oostriklaan te verlenen. De verleende hogere grenswaarden vanwege het wegverkeerslawaaai zijn inclusief de correctie 5 dB(A) op basis van artikel 103 van de Wet geluidhinder. De verleende hogere grenswaarden zijn gebaseerd op artikel 83, lid 2 en lid 5 en artikel 106d, lid 2 van de Wet geluidhinder, juncto artikel 2, lid 2 onder b punt 4 en 5 van het " Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en artikel 8, lid 3 onder a punt 1, 4 en 7 van het "Besluit geluidhinder spoorwegen".



KPN-centrale
uitbreiding

Kantoorgebouwen

Appartementgebouw

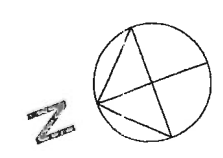
overzicht bouwnummers appartementen

	30	29	28	27	26	25
kantoren	24	23	22	21	20	19
woonwoning	18	17	16	15	14	13
diensverzekering	12	11	10	9	8	7
	6	5	4	3	2	1
	diensverzekering					

Aanzicht kantoor- en appartementengebouw vanaf de oostriklaan

Terreinindeling met materiaalomschrijving volgens opgave landschapsarchitect

Voorlopig ontwerp	150	LAATSTE DATUM:
Appartementen en Centrumfuncties		10-12-2001
V.O.F. Oostriklaan		
Situatie		
ARCHITEKTENBURO GHIJSEN PARTNERS B.V. BNA	DIAD NR.	
ACHTER DE MUREN - ZANDPOORT 10 / 7411 DE EENDER / TEL: (0570) 61 68 38 / FAX: (0570) 61 91 44	461-G001	
E-mail: opp@ghijzen.com / website: www.ghijzen.com		



In tabel 2 wordt de geluidsbelasting per appartement weergegeven. Deze treedt op aan de westzijde van het bouwblok.

Tabel 2: berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï inclusief 5 dB(A) reductie conform art.103 Wgh

	Geluidsbelasting [dB(A)]
1 ^o verdieping; appartementen nr. 1 t/m 6	59
2 ^o verdieping; appartementen nr. 7 t/m 12	59
3 ^o verdieping; appartementen nr. 13 t/m 18	59
4 ^o verdieping; appartementen nr. 19 t/m 24	59
5 ^o verdieping; appartementen nr. 25 t/m 30	58

3.2 Overdrachtsberekeningen railverkeerslawaaï

De berekeningen worden uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode II van het reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaaï. De berekeningen worden uitgevoerd met behulp van het akoestisch spoorboekje ASWIN-97 en het DGMR-model.

De situatie van geplande nieuwbouw en het spoor is schematisch verwerkt in een computermodel, waarbij tevens omliggende objecten, die voor de afscherming en/of reflecties van belang kunnen zijn, zijn opgenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2010/2015.

De appartementen zijn gelegen achter een kantoorgebouw. De afstand van de spoorlijn tot het dichtst bij de spoorlijn gelegen appartementen bedraagt circa 44 meter. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de geluidsbelasting.

Op een plattegrondtekening in bijlage 1 worden de rekenpunten weergegeven. De berekeningsresultaten op de rekenpunten en invoergegevens van het model zijn in bijlage 3 opgenomen.

In tabel 3 wordt de hoogste geluidsbelasting per bouwlaag weergegeven. Deze treedt op aan de westzijde van het bouwblok.

Tabel 3: berekeningsresultaten railverkeerslawaaï

	Geluidsbelasting [dB(A)]
1 ^o verdieping	69
2 ^o verdieping	70
3 ^o verdieping	69
4 ^o verdieping	69
5 ^o verdieping	69

www.overijssel.nl

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99
Telefax 038 425 75 00

Aanvraag.

Op 3 mei 2006 hebben wij van de gemeente Deventer een aanvraag ontvangen om hogere grenswaarden vast te stellen ten behoeve van het nieuw te bouwen appartementengebouw blok 7 op de locatie "Het Brunsveld" aan de Oostriklaan te Deventer.

Aanleiding aanvraag om hogere grenswaarden.

De gemeente Deventer heeft het voornemen mee te werken aan het verzoek betreffende de bouw van het nieuw te bouwen appartementengebouw blok 7 op de locatie "Het Brunsveld" aan de Oostriklaan te Deventer.

Ingevolge de bepalingen van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de te verwachten geluidsbelasting die het appartementengebouw zal gaan ondervinden zonder de invloed van extra maatregelen die de geluidsoverdracht beperken.

Uit onderzoek is gebleken dat het appartementengebouw een geluidsbelasting zal gaan ondervinden - vanwege het wegverkeerslawaaï afkomstig van de Oostriklaan - die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en railverkeerslawaaï afkomstig van het trajectnummer 140 - die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

Op grond van artikel 83, lid 5 en artikel 107 van de Wet geluidhinder heeft de gemeente Deventer een hogere waarden aangevraagd.

Terinzagelegging en binnengekomen reacties.

Het ontwerpverzoek heeft vanaf 6 april 2006 tot en met 19 april 2006 ter inzage gelegen bij de de balie Bouwen en Leefomgeving in het Gemeentelijk Informatiecentrum in het Stadskantoor.

Er zijn geen mondelinge en schriftelijke zienswijzen ingediend.

Bij correspondentie graag ons kenmerk vermelden.

RABO Zwolle 3973.41.121

Per 24 juni 2006 heeft de provincie nieuwe telefoonnummers en e-mailadressen. Het nieuwe algemene nummer is 038 499 88 99, het e-mailadres postbus@overijssel.nl.

Bezoekadres
Luttenbergstraat 2 Zwolle

Overwegingen ten aanzien van de aanvraag.

Ten aanzien van het voorliggende verzoek merken wij het volgende op.

- Bij de beslissing op het verzoek zijn de volgende stukken beoordeeld:
 - de aanbiedingsbrief van de gemeente Deventer, d.d. 2 mei 2006, kenmerk RMW/RO/2006.04697;
 - het aanvraagformulier hogere grenswaarden Wet geluidhinder, inclusief inlegvel W wegverkeers- en R railverkeerslawaai;
 - het akoestische onderzoek Bepaling geluidsbelasting weg- en railverkeer en geluidwering Woongebouw blok 7 in het plan Brunsveldt te Deventer, d.d. 7 oktober 2005, uitgevoerd door Aveco de Bondt.
- De gemeente Deventer heeft op basis van artikel 83, lid 5 en artikel 107 van de Wet geluidhinder een verzoek tot het vaststellen van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde ingediend in het kader van procedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Gedeputeerde Staten echter zijn van mening dat de aanvraag gebaseerd zou moeten zijn op artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder en artikel 8, lid 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen.
- Het gaat om 21 appartementen gelegen binnen de bebouwde kom in stedelijk gebied.
- Te treffen maatregelen ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard.
- De voorkeursgrenswaarde voor deze appartementen is 57 dB(A) voor railverkeerslawaai en 50 dB(A) voor wegverkeerslawaai;
- De door de gemeente aangevraagde hogere grenswaarden bedragen:

Woningnummer	Railverkeer [dB(A)]	Wegverkeer [dB(A)]
1	63	53
2	63	60
3	62	60
5	64	-
6	65	60
8	62	61
9	-	57
11	66	-
12	66	60
14	63	60
15	-	57
17	68	53
18	68	60
19	65	60
20	64	60
21	58	57
23	69	53
24	69	60
25	65	60
26	65	60
27	61	57



■ Als ontheffingscriteria noemt de gemeente voor railverkeer:

- gesitueerd in de omgeving van een station of halte;
- opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;
- opvulling van een open plaats.

■ Als ontheffingscriteria noemt de gemeente voor wegverkeer:

- opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;
- opvulling van een open plaats.

Op basis van de aangeleverde informatie kunnen wij opmaken dat aan deze criteria wordt voldaan. Op basis van artikel 2, lid 2 onder b punt 1e en 4e van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en van artikel 8, lid 3 onder a punt 1e, 5e en 7e van het "Besluit geluidhinder spoorwegen" verlenen wij dan ook de beschikking..

Beslissing op de aanvraag.

Op grond van het voorgaande hebben wij **besloten:**

de door de gemeente Deventer gevraagde hogere grenswaarden ten gevolge van wegverkeers- en railverkeerslawaai voor het nieuw te bouwen appartementengebouw blok 7 op de locatie "Het Brunsveld" aan de Oostriklaan te Deventer te verlenen.

De verleende hogere grenswaarden zijn inclusief de correctie van 5 dB(A) op basis van artikel 103 van de Wet geluidhinder.

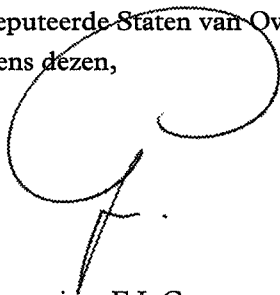
De verleende hogere grenswaarde is gebaseerd op artikel 83, lid 2 van de Wet geluidhinder en artikel 8, lid 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, juncto artikel 2, lid 2 onder b punt 1e en 4e van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en van artikel 8, lid 3 onder a punt 1e, 5e en 7e van het "Besluit geluidhinder spoorwegen".

Opgemerkt wordt dat het maximaal toegestane binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woning de wettelijke waarde niet mag overschrijden.

Een afschrift van deze beschikking hebben wij gezonden aan:

Burgemeester en Wethouders van Deventer, Postbus 5000, 7400 GC Deventer.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,
namens dezen,



mevrouw ing. E.J. Graven,
teamleider Vergunningverlening



1 INLEIDING

In opdracht van Woonunie heeft Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het woongebouw blok 7 (voormalig woonblok E1) aan de Oostriklaan van het plan Brunsvelt te Deventer.

In dit onderzoek is de hogere grenswaarde bepaald ten gevolge van wegverkeerslawaai van de Oostriklaan en railverkeerslawaai van spoorlijn Deventer - Almelo. Tevens zijn de noodzakelijke geluidswerende voorzieningen bepaald om aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit "Geluid van buiten" en aan het binnenniveau zoals beschreven in de Wet geluidhinder te kunnen voldoen.

Voor situering en nummering van ruimten van de appartementen wordt verwezen naar bijlage 1.



2 WEGVERKEERSLAWAAI

2.1 Wettelijk kader

Het woongebouw valt binnen de geluidszone van de Oostriklaan. In de Wet geluidhinder worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde woningen langs een bestaande weg binnen de bebouwde kom.

Overeenkomstig artikel 82.1 van de Wet geluidhinder (Wgh) is de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de weg, 50 dB(A) (voorkeursgrenswaarde).

Op basis van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" kunnen Gedeputeerde Staten voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting een hogere waarde vaststellen met een maximum van 65 dB(A) voor nog niet geprojecteerde woningen in stedelijk gebied.

Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidsbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 50 dB(A) onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Alvorens de berekeningsresultaten te toetsen aan de grenswaarden dient een aftrek te worden toegepast overeenkomstig artikel 103 Wgh. Deze correctie bedraagt 5 dB(A).

2.2 Overdrachtsberekeningen

De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Reken Methode II van het reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï 2002. De situatie van geplande nieuwbouw is schematisch verwerkt in een computermodel, waarbij tevens omliggende objecten, die voor de afscherming en/of reflecties van belang kunnen zijn, zijn opgenomen.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het maatgevende jaar 2015 (10 jaar na uitvoering akoestisch onderzoek). De verkeersintensiteiten voor de Oostriklaan zijn ontleend aan gegevens van de gemeente Deventer voor het jaar 2011. Een groei van 2% per jaar is aangehouden. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de geluidsbelasting. De nachtuurintensiteit voor de Oostriklaan bedraagt voor peiljaar 2015 maximaal 180,5 motorvoertuigen.

De onderverdeling van de verkeersintensiteit per voertuigcategorie is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: onderverdeling verkeersintensiteit per voertuigcategorie

Wegvak	% lichte voertuigen	% middelzware voertuigen	% zware voertuigen
Oostriklaan	97	2	1

De Oostriklaan heeft een verharding bestaande uit fijn asfalt. De maximaal toelaatbare snelheid voor deze weg bedraagt 50 km/uur.



Op een plattegrondtekening in bijlage 1 worden de rekenpunten weergegeven. De berekeningsresultaten op de rekenpunten zijn in bijlage 2 opgenomen. In tabel 2 zijn de resultaten opgenomen van de rekenpunten inclusief reductie conform artikel 103 Wgh.

Tabel 2: etmaalwaarde wegverkeerslawaai inclusief 5 dB(A) reductie conform art.103 Wgh;

rekenpunt	Etmaalwaarde in dB(A)				
	1.8	5.0	8.0	11.0	14.0
1	60 ¹	60	60	60	60
2	60	60	60	60	60
3	60	61	60	60	60
4	57	57	57	57	57
5	43	43	39	40	40
6	46	37	38	39	39
7	53	54	54	53	53
8	55	56	56	55	55

¹ vet gedrukte waarde: geluidbelasting hoger dan voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A).



3 RAILVERKEERSLAWAAI

3.1 Wettelijk kader

De geplande nieuwbouw is gesitueerd binnen de zone van de spoorlijn Deventer - Almelo (traject 140).

Bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone wordt de geluidbelasting van de gevel van woningen getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

Gedeputeerde Staten kunnen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel van woningen een hogere waarde vaststellen tot maximaal 70 dB(A).

Dit is echter alleen mogelijk in die gevallen waarin maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting van de gevel tot 57 dB(A), onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

3.2 Overdrachtsberekeningen

De berekeningen worden uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode II van het reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaaai. De berekeningen worden uitgevoerd met behulp van het akoestisch spoorboekje ASWIN2004 en het Geonoise 5.13. De situatie van geplande nieuwbouw en het spoor is schematisch verwerkt in een computermodel, waarbij tevens omliggende objecten, die voor de afscherming en/of reflecties van belang kunnen zijn, zijn opgenomen. De berekeningsresultaten op de rekenpunten zijn in bijlage 2 opgenomen. In tabel 3 worden de etmaalwaarden weergegeven.

Tabel 3: berekeningsresultaten railverkeerslawaaai spoorlijn Deventer - Enschede

rekenpunt	Etmaalwaarde in dB(A)				
	1.8	5.0	8.0	11.0	14.0
1	62	63	64	65	66
2	62	63	64	65	65
3	61	62	63	64	65
4	54	54	55	56	57
5	57	56	57	58	61
6	60	60	62	63	64
7	63	64	66	68	69
8	63	65	66	68	69

¹ vet gedrukte waarde: geluidbelasting hoger dan voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).



4 HOGERE GRENSWAARDE

Uit hoofdstuk 2 en 3 blijkt dat voor zowel weg- als railverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarden worden overschreden. In tabel 4 en 5 worden voor respectievelijk weg- en railverkeerslawaai de appartementen genoemd waarvoor een hogere grenswaarde procedure dient te worden opgestart. In bijlage 1 wordt op de plattegronden de nummering van de appartementen weergegeven.

Tabel 4: hogere grenswaarde procedure wegverkeerslawaai;

appartement	hogere grenswaarde in dB(A)
	wegverkeer
2, 3, 6, 7, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 24, 25, 26	60
8	61
9, 15, 21, 27	57
1, 17, 23	53

Tabel 5: hogere grenswaarde procedure railverkeerslawaai

appartement	hogere grenswaarde in dB(A)
	railverkeer
15	57
21	58
4, 10	60
27	61
3, 8, 16	62
1, 2, 7, 14, 22	63
5, 13, 20, 28	64
6, 19, 25, 26	65
11, 12	66
17, 18	68
23, 24	69



5 BEREKENING GELUIDWERING GEVELS

Volgens het Bouwbesluit mag in het verblijfsgebied van de woning de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai maximaal 35 dB(A) bedragen. De karakteristieke geluidwering van een gevel van een verblijfsgebied wordt bepaald door het verschil van de geluidbelasting op de gevel en het toelaatbare binnenniveau. De karakteristieke geluidwering van een verblijfsruimte mag 2 dB(A) lager zijn dan de karakteristieke geluidwering van een verblijfsgebied. De minimale karakteristieke geluidwering van een gevel van een verblijfsgebied dient 20 dB(A) te bedragen.

Volgens de Wetgeluidhinder mag het geluidsniveau (B_i) in verblijfsruimten ten gevolge van rail- en verkeerslawaai niet hoger zijn dan respectievelijk 37 en 35 dB(A).

Uitgangspunt voor de berekeningen zijn de tekeningen van Han van Swieten Architecten, project "Het Brunsvelt", projectnr. 800 en datum 20-04-2005.

In onderstaande tabel 6 worden de benodigde karakteristieke geluidweringen en binnenniveau weergegeven.

Tabel 6: benodigde binnenniveau en karakteristieke geluidwering:

appartement	railverkeer		binnenniveau B_i [dB(A)]	wegverkeer		binnenniveau B_i [dB(A)]
	karakteristieke geluidwering in dB(A)			karakteristieke geluidwering in dB(A)		
	verblijfsruimte	verblijfsgebied		verblijfsruimte	verblijfsgebied	
EP01 en EP02, bg t/m 2 ^{de} verd EP03 bg, EP03, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd ontmoetingsruimte 1 ^{ste} en 2 ^{de}	30	32	37	28	30	35
EP01 zitkamer, 3de t/m 4 ^{de} verd	32	34	37	28	30	35
EP04, 1 ^{ste} , 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd EP05, 1 ^{ste} t/m 4 ^{de} verd verpleegbadkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd slaapkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd ontmoetingsruimte, 4 ^{de} verd kantoor bg	28	30	37	28	30	35
EP04, 2 ^{de} verd	28	30	37	29	31	35

De geluidwering van de gevel is bepaald voor de volgende vertrekken:

- zitkamer;
- slaapkamer;
- kantoor;
- ontmoetingsruimte;
- verpleegbadkamer.



5.1 Ventilatie

De vereiste capaciteit van de ventilatie voor verblijfsruimten en verblijfsgebieden is ontleend aan afdeling 3.10 van het Bouwbesluit.

De ventilatievoorziening van een verblijfsgebied moet, bepaald overeenkomstig NEN 1087, een capaciteit hebben van tenminste $0,9 \text{ dm}^3/\text{s}$ per m^2 vloeroppervlakte van dat verblijfsgebied. Indien in de verblijfsruimte of het verblijfsgebied een opstelplaats voor een kooktoestel ligt, dient de capaciteit tenminste $21 \text{ dm}^3/\text{s}$ te bedragen. De ventilatiecapaciteit van een verblijfsruimte moet tenminste $7 \text{ dm}^3/\text{s}$ bedragen. Minimaal 50% van de ventilatiecapaciteit van een verblijfsgebied moet rechtstreeks via de buitengevel gerealiseerd worden.

5.2 Rekenmethode geluidwering gevels

De karakteristieke geluidwering is bepaald overeenkomstig NEN 5077, "Geluidwering in gebouwen". De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma "geluidwering gevels", versie V4.3 van DGMR.

Voor de geluidisolatiewaarden van de toe te passen bouwmaterialen is gebruik gemaakt van datalijsten zoals vermeld in de herziene rekenmethode geluidwering gevels (publicatie 112, VROM '89) en de rekenmethode GGG '97 (Intergemeentelijke Werkgroep Bouwfysica Grote Gemeenten).

Wanneer de geluidniveaus voor de verschillende gevelvlakken niet gelijk zijn kan met de geluidniveaucorrectieterm (C_i) het niveau voor het betreffende gevelvlak gecorrigeerd worden. Deze situaties kunnen zich voordoen bij hoekkamers en zolderkamers met flauw hellend of platdak waar één van de vlakken door afscherming of een kleinere zichthoek op de bron aan een lager geluidsniveau blootstaat. De geluidwering wordt hierbij gerelateerd aan de geluidbelasting van het referentievlak (dit is het vlak met de hoogste geluidbelasting).



5.3 Constructie van de woning

Bij de berekeningen zijn de hierna te noemen standaard materialen en constructies als uitgangspunt genomen. De met een *-teken aangegeven voorzieningen zijn aanvullende voorzieningen. De plaats van de voorzieningen wordt in bijlage 1 op de aanzichttekeningen weergegeven.

- **gevel:**
 - geïsoleerde spouwmuur, massa 400 kg/m^2 , $R_A = 51 \text{ dB(A)}$;
 - spouwconstructie met spouw van min. 100 mm met daarin minerale wol, stijlen h.o.h. 400 mm, massa $30 - 40 \text{ kg/m}^2$, $R_A = 30 \text{ dB(A)}$;
- **glas:**
 - luchtgevuld, 4-12-5 mm, $R_A = 29 \text{ dB(A)}$;
 - * Contrasonor 33/37 L, $R_A = 34 \text{ dB(A)}$, (zie bijlage 1, oostgevel);
 - * Contrasonor Cilence 41/44 AST, $R_A = 40 \text{ dB(A)}$, (zie bijlage 1, zuidgevel);
- **suskast:**
 - Alusta Virgo Alumien 100 inbouw, $q_v = 14,0 \text{ dm}^3/\text{s/m}^1$ en $D_{NA} = 39 \text{ dB(A)}$ (alle gevels);
- **kierdichting:**
 - enkele kierdichting en naaddichting, kierdichtingsklasse 2; (bijvoorbeeld Deventerprofiel, 40 dB(A)). Beglazing in kozijn voorzien van schuimband met gekitte topafdichting. Beglazing in kozijn voorzien van 3 mm schuimband.

Indien akoestisch gezien gelijkwaardig, kunnen andere materialen toegepast worden. Hierbij dient er op gelet te worden dat de R_A -waarde (spectrum wegverkeer) groter of gelijk is dan bovengenoemde R_A waarden.

5.4 Rekenresultaten

De berekening van de karakteristieke geluidwering van de maatgevende verblijfsruimten en/of verblijfsgebieden wordt weergegeven in bijlage 3.

In tabel 7 en 8 volgt een overzicht van de vereiste en de berekende karakteristieke geluidwering van de gevel van de verschillende maatgevende verblijfsruimten en verblijfsgebieden t.g.v. respectievelijk rail- en wegverkeerslawaai.



Tabel 7: karakteristieke geluidwering gevel t.g.v. railverkeerlawaai;

verblijfsruimte	Binnenniveau B _i [dB(A)]	karakteristieke geluidwering in dB(A)			
		verblijfsruimte		verblijfsgebied	
		vereist	berekend	vereist	berekend
01 EP01 zitkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	37	30	31	32	32
02 EP01 slaapkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	32	30	35	32	32
03 EP02 zitkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	36	30	32	32	32
04 EP02 slaapkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	35	30	32		
01 EP01 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	37	32	34	34	34
02 EP01 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	34	32	35		
03 EP02 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	36	32	35	34	34
04 EP02 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	37	32	33		
05 EP03 zitkamer, bg	32	30	35	32	34
06 EP03 slaapkamer, bg	35	30	33		
07 kantoor, bg	28	28	38	30	38
08 kantoor, bg	28	28	38		
09 ontmoetingsruimte, 1 ^{ste} t/m 2 ^{de} verd	31	30	35	32	35
10 EP04 zitkamer, 1 ^{ste} , 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	34	28	32	30	33
11 EP04 slaapkamer, 1 ^{ste} , 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	22	28	43		
12 EP05 zitkamer, 1 ^{ste} t/m 4 ^{de} verd	34	28	32	30	34
13 EP05 slaapkamer, 1 ^{ste} t/m 4 ^{de} verd	22	28	43		
14 verpleegbadkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd	32	28	32	30	31
15 slaapkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd	34	28	31		
16 EP03 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	33	30	32	32	32
17 EP03 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	34	30	32		
18 ontmoetingsruimte, 4 ^{de} verd	33	28	31	30	31



Tabel 8: karakteristieke geluidwering gevel t.g.v. wegverkeerlawaai;

verblijfsruimte	Binnenniveau B _i [dB(A)]	karakteristieke geluidwering in dB(A)			
		verblijfsruimte		verblijfsgebied	
		vereist	berekend	vereist	berekend
01 EP01 zitkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	31	28	35	30	36
02 EP01 slaapkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	21	28	44	30	36
03 EP02 zitkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	34	28	32	30	33
04 EP02 slaapkamer, bg t/m 2 ^{de} verd	31	28	35	30	33
01 EP01 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	27	28	40	30	40
02 EP01 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	21	28	44	30	40
03 EP02 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	32	28	35	30	35
04 EP02 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	31	28	35	30	35
05 EP03 zitkamer, bg	33	28	32	30	31
06 EP03 slaapkamer, bg	35	28	30	30	31
07 kantoor, bg	21	28	43	30	43
08 kantoor, bg	22	28	43	30	43
09 ontmoetingsruimte, 1 ^{ste} t/m 2 ^{de} verd	34	28	30	30	30
10 EP04 zitkamer, 1 ^{ste} 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	35	28	31	30	32
11 EP04 slaapkamer, 1 ^{ste} 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	31	28	34	30	32
12 EP05 zitkamer, 1 ^{ste} t/m 4 ^{de} verd	30	28	36	30	36
13 EP05 slaapkamer, 1 ^{ste} t/m 4 ^{de} verd	31	28	34	30	36
14 verpleegbadkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd	20	28	44	30	43
15 slaapkamer, 1 ^{ste} t/m 3 ^{de} verd	22	28	43	30	43
16 EP03 zitkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	35	28	30	30	30
17 EP03 slaapkamer, 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	35	28	31	30	30
18 ontmoetingsruimte, 4 ^{de} verd	22	28	43	30	43
10 EP04 zitkamer, 1 ^{ste} 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	35	29	31	31	32
11 EP04 slaapkamer, 1 ^{ste} 3 ^{de} t/m 4 ^{de} verd	32	29	34	31	32



6 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

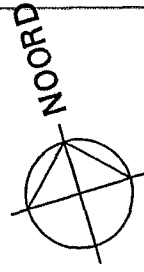
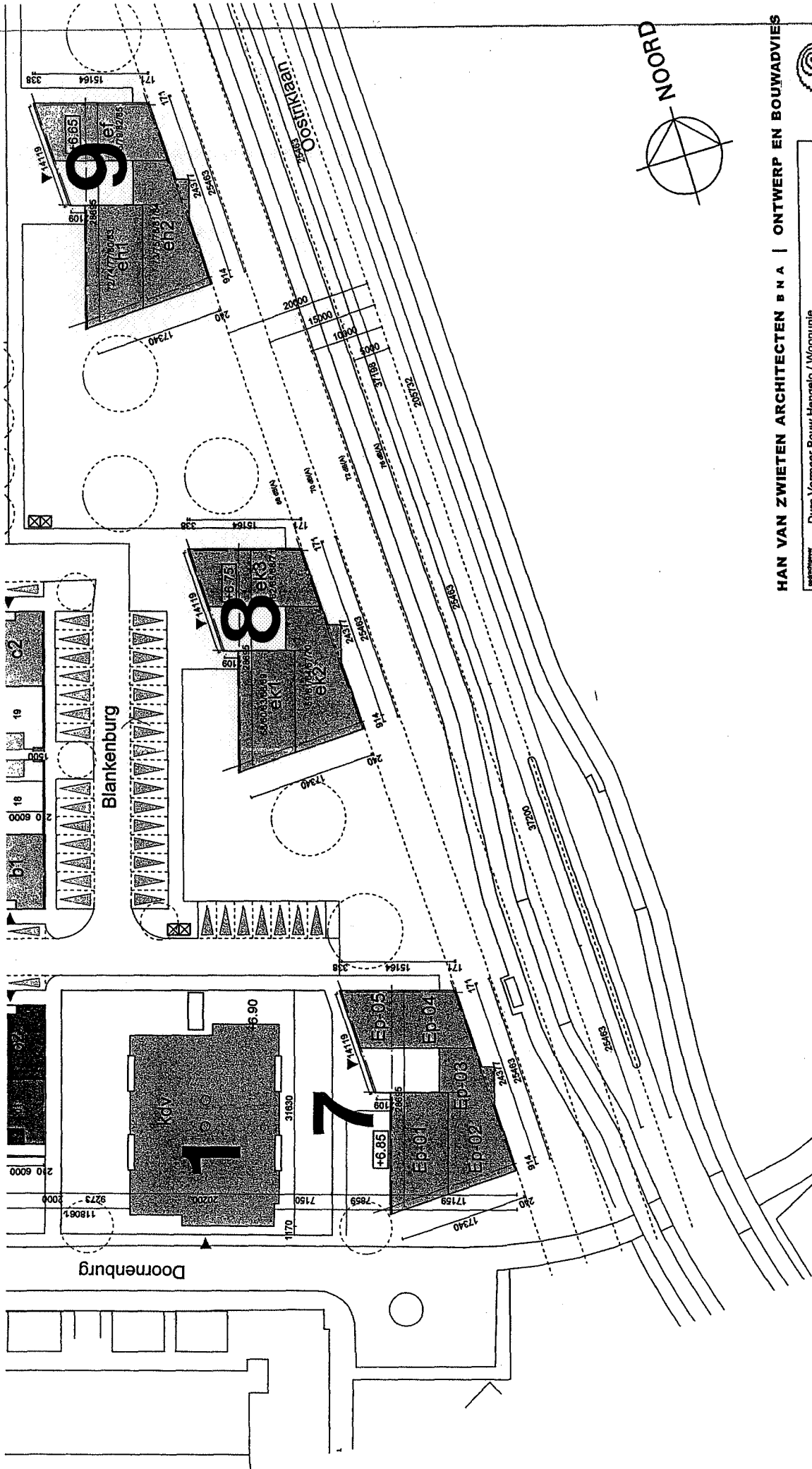
In opdracht van Woonunie heeft Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het woongebouw blok 7 (voormalig woonblok E1) aan de Oostriklaan van het plan Brunsvelt te Deventer.

In dit onderzoek is de hogere grenswaarde bepaald ten gevolge van wegverkeerslawaai van de Oostriklaan en railverkeerslawaai van spoorlijn Deventer - Almelo. Tevens zijn de noodzakelijke geluidswerende voorzieningen bepaald om aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit "Geluid van buiten" en aan het binnenniveau zoals beschreven in de Wet geluidhinder te kunnen voldoen.

Door burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer dient bij Gedeputeerde Staten een gemotiveerd verzoek tot hogere grenswaarde ingediend te worden ten gevolge van wegverkeerslawaai van de Oostriklaan en railverkeerslawaai van de spoorlijn Deventer - Almelo.

Met de in paragraaf 3.4 en op de aanzichten van bijlage 1 genoemde geluidwerende voorzieningen wordt voldaan aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit en aan het gestelde binnenniveau in de verblijfsruimten en -gebieden.

**Bijlage 1:
aanzichten, nummering ruimten en situering akoestische
voorzieningen**



HAN VAN ZWIETEN ARCHITECTEN BNA | ONTWERP EN BOUWADVIES



ontwerper	Dura Vermeer Bouw Hengelo / Woonunie		
projectnaam	Deventer, Het Brunsvelt		
codenaam	Situatie blok 7		
datum	25-05-05	schaal	1:500
projectarchitect	Jasp Klijn	beoord	800-S3
		formaat	A3
		tekener	
projectnummer	800		
tekeningnummer	S-04p		

postbus 12, 3800 AA Amersfoort
 tel: (033) 489 22 80
 fax: (033) 489 22 87
 www.hanvanzwieten.nl

emach/eng wkr.dam

- 1 Veranda's
- 2 Woonkamer (open)
- 3 Badkamer
- 4 Woonkamer (overdekt)
- 5 Woonkamer (overdekt)
- 6 Woonkamer (overdekt)
- 7 Woonkamer (overdekt)
- 8 Woonkamer (overdekt)
- 9 Woonkamer (overdekt)
- 10 Woonkamer (overdekt)
- 11 Woonkamer (overdekt)
- 12 Woonkamer (overdekt)
- 13 Woonkamer (overdekt)
- 14 Woonkamer (overdekt)
- 15 Woonkamer (overdekt)
- 16 Woonkamer (overdekt)
- 17 Woonkamer (overdekt)

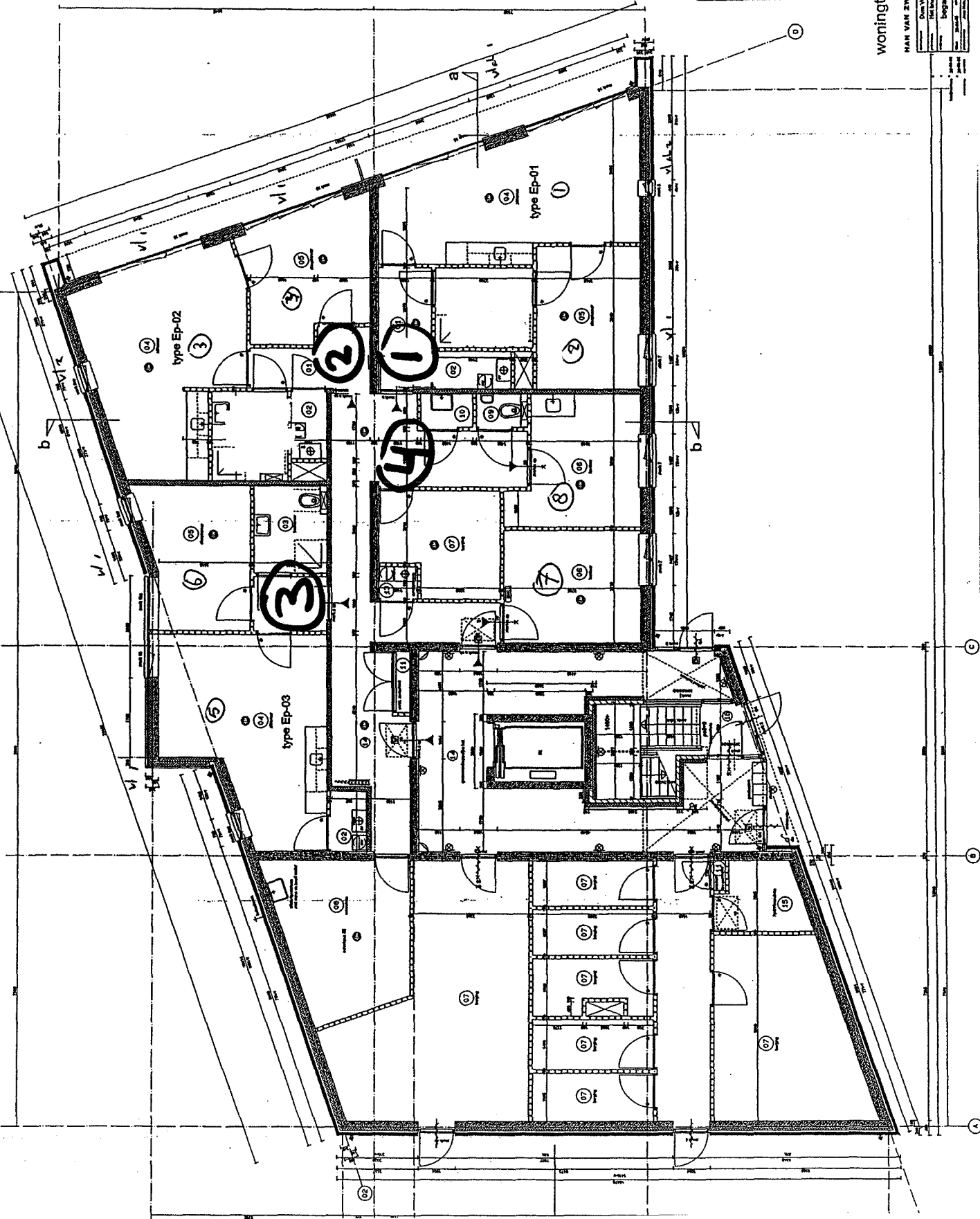
№	omschrijving	hoeveelheid	oppervlakte	oppervlakte	oppervlakte
1	Veranda's				
2	Woonkamer (open)				
3	Badkamer				
4	Woonkamer (overdekt)				
5	Woonkamer (overdekt)				
6	Woonkamer (overdekt)				
7	Woonkamer (overdekt)				
8	Woonkamer (overdekt)				
9	Woonkamer (overdekt)				
10	Woonkamer (overdekt)				
11	Woonkamer (overdekt)				
12	Woonkamer (overdekt)				
13	Woonkamer (overdekt)				
14	Woonkamer (overdekt)				
15	Woonkamer (overdekt)				
16	Woonkamer (overdekt)				
17	Woonkamer (overdekt)				

ontwerper

woningtype E

NAAR VAN ZWIETEN ARCHITECTEN B.V. | ONTWERP EN BOUWADVIES

Client	Van Zwieten	Project	800
Adres	Van Zwieten	Plaats	E-P05
Datum	2024	Scale	
Ontwerper	Van Zwieten	Architect	
Bouwer		Contract	



- 12 verhuurwoning
- 13 woonwoning (zelfwoning)
- 14 zelfwoning
- 15 woonwoning (woonwoning)
- 16 woonwoning (woonwoning)
- 17 woonwoning (zelfwoning)
- 18 woonwoning (zelfwoning)
- 19 woonwoning (zelfwoning)
- 20 woonwoning (zelfwoning)
- 21 woonwoning (zelfwoning)
- 22 woonwoning (zelfwoning)
- 23 woonwoning (zelfwoning)
- 24 woonwoning (zelfwoning)
- 25 woonwoning (zelfwoning)
- 26 woonwoning (zelfwoning)
- 27 woonwoning (zelfwoning)
- 28 woonwoning (zelfwoning)
- 29 woonwoning (zelfwoning)
- 30 woonwoning (zelfwoning)
- 31 woonwoning (zelfwoning)
- 32 woonwoning (zelfwoning)
- 33 woonwoning (zelfwoning)
- 34 woonwoning (zelfwoning)
- 35 woonwoning (zelfwoning)
- 36 woonwoning (zelfwoning)
- 37 woonwoning (zelfwoning)
- 38 woonwoning (zelfwoning)
- 39 woonwoning (zelfwoning)
- 40 woonwoning (zelfwoning)
- 41 woonwoning (zelfwoning)
- 42 woonwoning (zelfwoning)
- 43 woonwoning (zelfwoning)
- 44 woonwoning (zelfwoning)
- 45 woonwoning (zelfwoning)
- 46 woonwoning (zelfwoning)
- 47 woonwoning (zelfwoning)
- 48 woonwoning (zelfwoning)
- 49 woonwoning (zelfwoning)
- 50 woonwoning (zelfwoning)
- 51 woonwoning (zelfwoning)
- 52 woonwoning (zelfwoning)
- 53 woonwoning (zelfwoning)
- 54 woonwoning (zelfwoning)
- 55 woonwoning (zelfwoning)
- 56 woonwoning (zelfwoning)
- 57 woonwoning (zelfwoning)
- 58 woonwoning (zelfwoning)
- 59 woonwoning (zelfwoning)
- 60 woonwoning (zelfwoning)
- 61 woonwoning (zelfwoning)
- 62 woonwoning (zelfwoning)
- 63 woonwoning (zelfwoning)
- 64 woonwoning (zelfwoning)
- 65 woonwoning (zelfwoning)
- 66 woonwoning (zelfwoning)
- 67 woonwoning (zelfwoning)
- 68 woonwoning (zelfwoning)
- 69 woonwoning (zelfwoning)
- 70 woonwoning (zelfwoning)
- 71 woonwoning (zelfwoning)
- 72 woonwoning (zelfwoning)
- 73 woonwoning (zelfwoning)
- 74 woonwoning (zelfwoning)
- 75 woonwoning (zelfwoning)
- 76 woonwoning (zelfwoning)
- 77 woonwoning (zelfwoning)
- 78 woonwoning (zelfwoning)
- 79 woonwoning (zelfwoning)
- 80 woonwoning (zelfwoning)

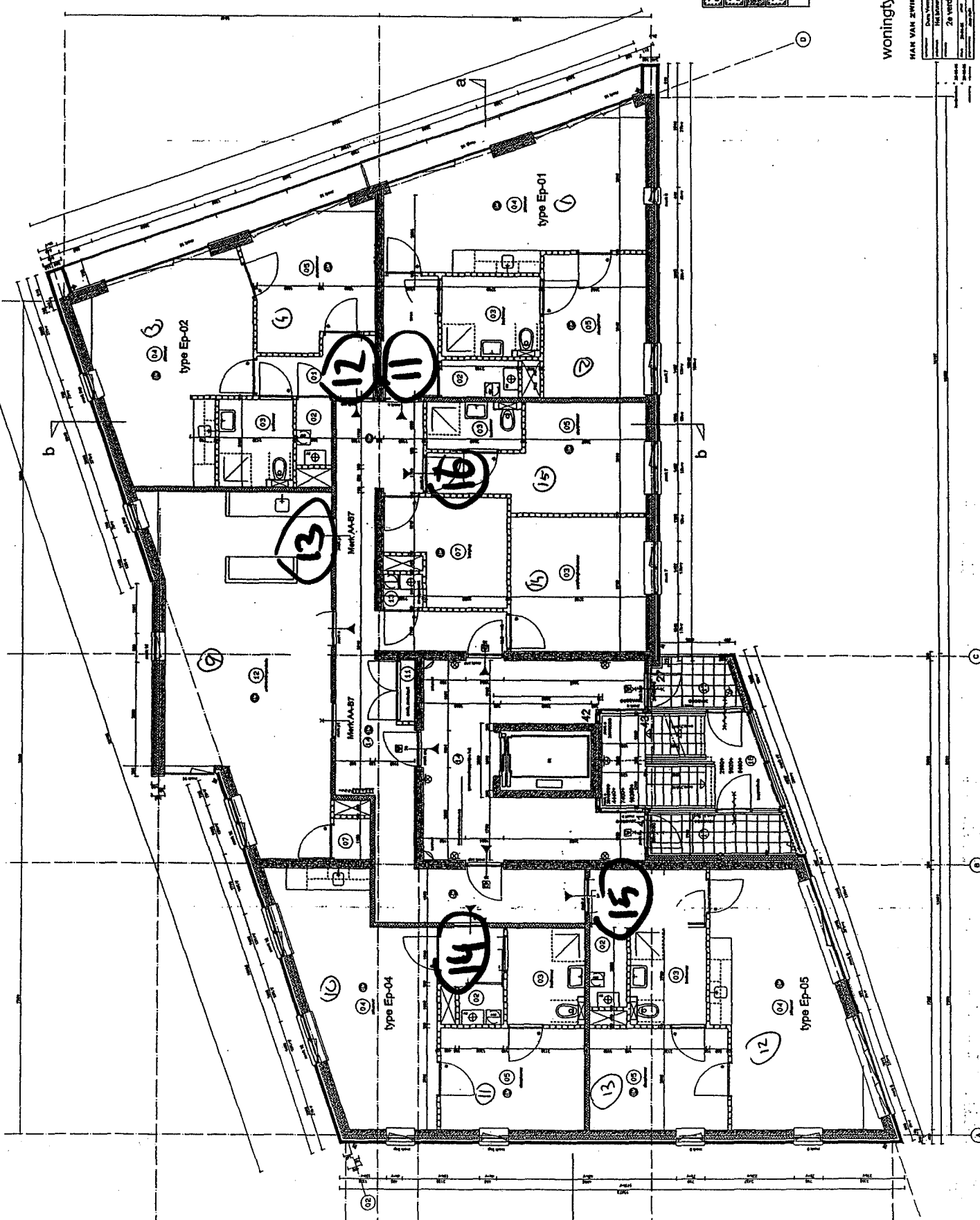
Type		oppervlakte		oppervlakte	
12	verhuurwoning	12	12	12	12
13	woonwoning (zelfwoning)	13	13	13	13
14	zelfwoning	14	14	14	14
15	woonwoning (woonwoning)	15	15	15	15
16	woonwoning (woonwoning)	16	16	16	16
17	woonwoning (zelfwoning)	17	17	17	17
18	woonwoning (zelfwoning)	18	18	18	18
19	woonwoning (zelfwoning)	19	19	19	19
20	woonwoning (zelfwoning)	20	20	20	20
21	woonwoning (zelfwoning)	21	21	21	21
22	woonwoning (zelfwoning)	22	22	22	22
23	woonwoning (zelfwoning)	23	23	23	23
24	woonwoning (zelfwoning)	24	24	24	24
25	woonwoning (zelfwoning)	25	25	25	25
26	woonwoning (zelfwoning)	26	26	26	26
27	woonwoning (zelfwoning)	27	27	27	27
28	woonwoning (zelfwoning)	28	28	28	28
29	woonwoning (zelfwoning)	29	29	29	29
30	woonwoning (zelfwoning)	30	30	30	30
31	woonwoning (zelfwoning)	31	31	31	31
32	woonwoning (zelfwoning)	32	32	32	32
33	woonwoning (zelfwoning)	33	33	33	33
34	woonwoning (zelfwoning)	34	34	34	34
35	woonwoning (zelfwoning)	35	35	35	35
36	woonwoning (zelfwoning)	36	36	36	36
37	woonwoning (zelfwoning)	37	37	37	37
38	woonwoning (zelfwoning)	38	38	38	38
39	woonwoning (zelfwoning)	39	39	39	39
40	woonwoning (zelfwoning)	40	40	40	40
41	woonwoning (zelfwoning)	41	41	41	41
42	woonwoning (zelfwoning)	42	42	42	42
43	woonwoning (zelfwoning)	43	43	43	43
44	woonwoning (zelfwoning)	44	44	44	44
45	woonwoning (zelfwoning)	45	45	45	45
46	woonwoning (zelfwoning)	46	46	46	46
47	woonwoning (zelfwoning)	47	47	47	47
48	woonwoning (zelfwoning)	48	48	48	48
49	woonwoning (zelfwoning)	49	49	49	49
50	woonwoning (zelfwoning)	50	50	50	50
51	woonwoning (zelfwoning)	51	51	51	51
52	woonwoning (zelfwoning)	52	52	52	52
53	woonwoning (zelfwoning)	53	53	53	53
54	woonwoning (zelfwoning)	54	54	54	54
55	woonwoning (zelfwoning)	55	55	55	55
56	woonwoning (zelfwoning)	56	56	56	56
57	woonwoning (zelfwoning)	57	57	57	57
58	woonwoning (zelfwoning)	58	58	58	58
59	woonwoning (zelfwoning)	59	59	59	59
60	woonwoning (zelfwoning)	60	60	60	60
61	woonwoning (zelfwoning)	61	61	61	61
62	woonwoning (zelfwoning)	62	62	62	62
63	woonwoning (zelfwoning)	63	63	63	63
64	woonwoning (zelfwoning)	64	64	64	64
65	woonwoning (zelfwoning)	65	65	65	65
66	woonwoning (zelfwoning)	66	66	66	66
67	woonwoning (zelfwoning)	67	67	67	67
68	woonwoning (zelfwoning)	68	68	68	68
69	woonwoning (zelfwoning)	69	69	69	69
70	woonwoning (zelfwoning)	70	70	70	70
71	woonwoning (zelfwoning)	71	71	71	71
72	woonwoning (zelfwoning)	72	72	72	72
73	woonwoning (zelfwoning)	73	73	73	73
74	woonwoning (zelfwoning)	74	74	74	74
75	woonwoning (zelfwoning)	75	75	75	75
76	woonwoning (zelfwoning)	76	76	76	76
77	woonwoning (zelfwoning)	77	77	77	77
78	woonwoning (zelfwoning)	78	78	78	78
79	woonwoning (zelfwoning)	79	79	79	79
80	woonwoning (zelfwoning)	80	80	80	80

ontwerpnummer

woningtype E

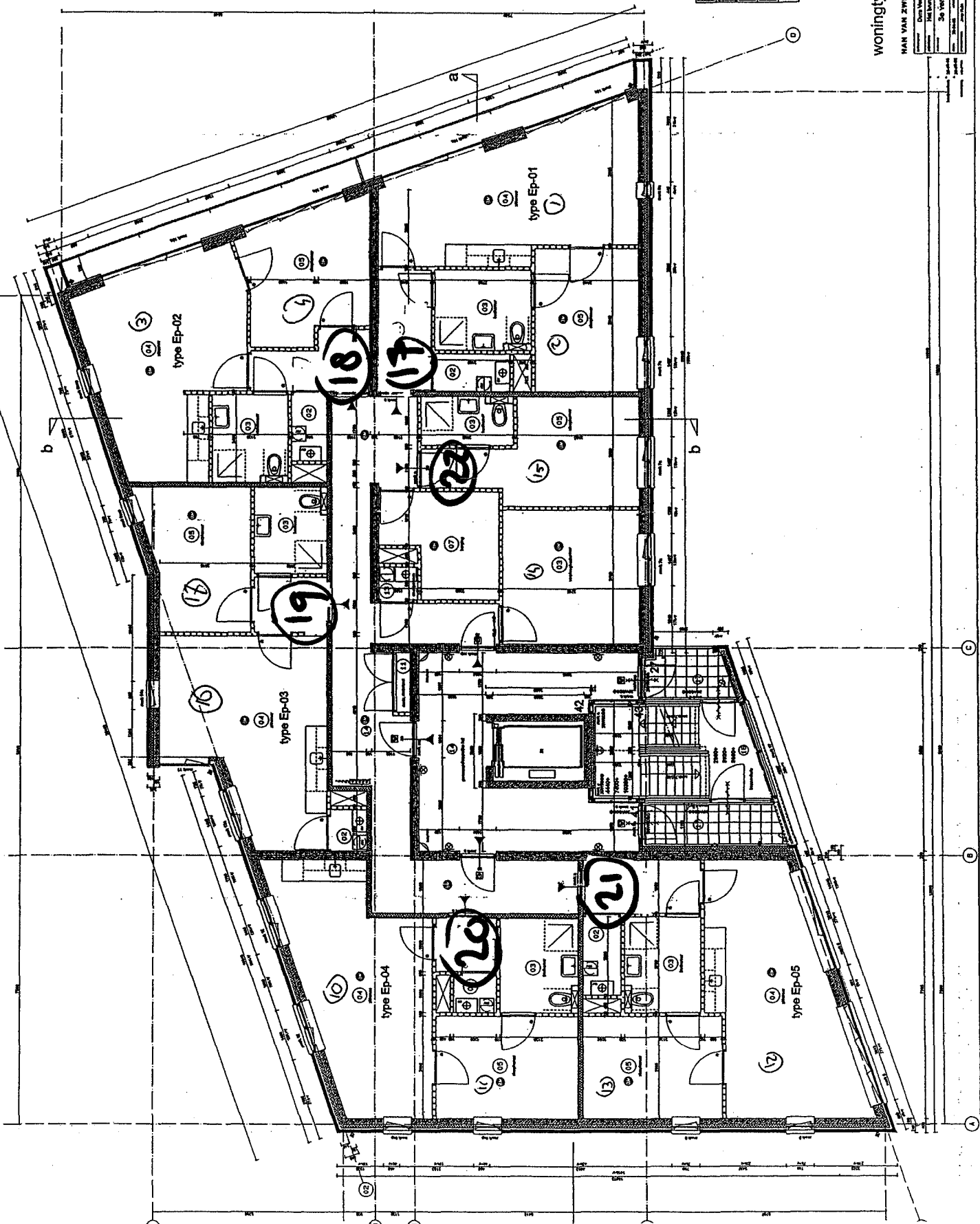
MARK VAN ZWIJGEN ARCHITECTEN B.V. | ONTWERP EN BOUWADVIES

Dit Versier Boeken Hoofdstuk 7 / Woonwoning
 Het Landbouw Document
 2e verdieping
 800
 E-P07



- 11 verhuurkosten
- 12 onderhoudskosten (huur)
- 13 belastingen
- 14 verhuurkosten (verhuurkosten)
- 15 verhuurkosten (huurkosten)
- 16 verhuurkosten (huurkosten)
- 17 onderhoudskosten
- 18 belastingen
- 19 verhuurkosten (huurkosten)
- 20 verhuurkosten (huurkosten)
- 21 verhuurkosten (huurkosten)
- 22 verhuurkosten (huurkosten)
- 23 verhuurkosten (huurkosten)
- 24 verhuurkosten (huurkosten)
- 25 verhuurkosten (huurkosten)
- 26 verhuurkosten (huurkosten)
- 27 verhuurkosten (huurkosten)

№	omschrijving	hoeveelheid	eenheid	waarde
1	verhuurkosten			
2	verhuurkosten (huurkosten)			
3	verhuurkosten (huurkosten)			
4	verhuurkosten (huurkosten)			
5	verhuurkosten (huurkosten)			
6	verhuurkosten (huurkosten)			
7	verhuurkosten (huurkosten)			
8	verhuurkosten (huurkosten)			
9	verhuurkosten (huurkosten)			
10	verhuurkosten (huurkosten)			
11	verhuurkosten (huurkosten)			
12	verhuurkosten (huurkosten)			
13	verhuurkosten (huurkosten)			
14	verhuurkosten (huurkosten)			
15	verhuurkosten (huurkosten)			
16	verhuurkosten (huurkosten)			
17	verhuurkosten (huurkosten)			
18	verhuurkosten (huurkosten)			
19	verhuurkosten (huurkosten)			
20	verhuurkosten (huurkosten)			
21	verhuurkosten (huurkosten)			
22	verhuurkosten (huurkosten)			
23	verhuurkosten (huurkosten)			
24	verhuurkosten (huurkosten)			
25	verhuurkosten (huurkosten)			
26	verhuurkosten (huurkosten)			
27	verhuurkosten (huurkosten)			

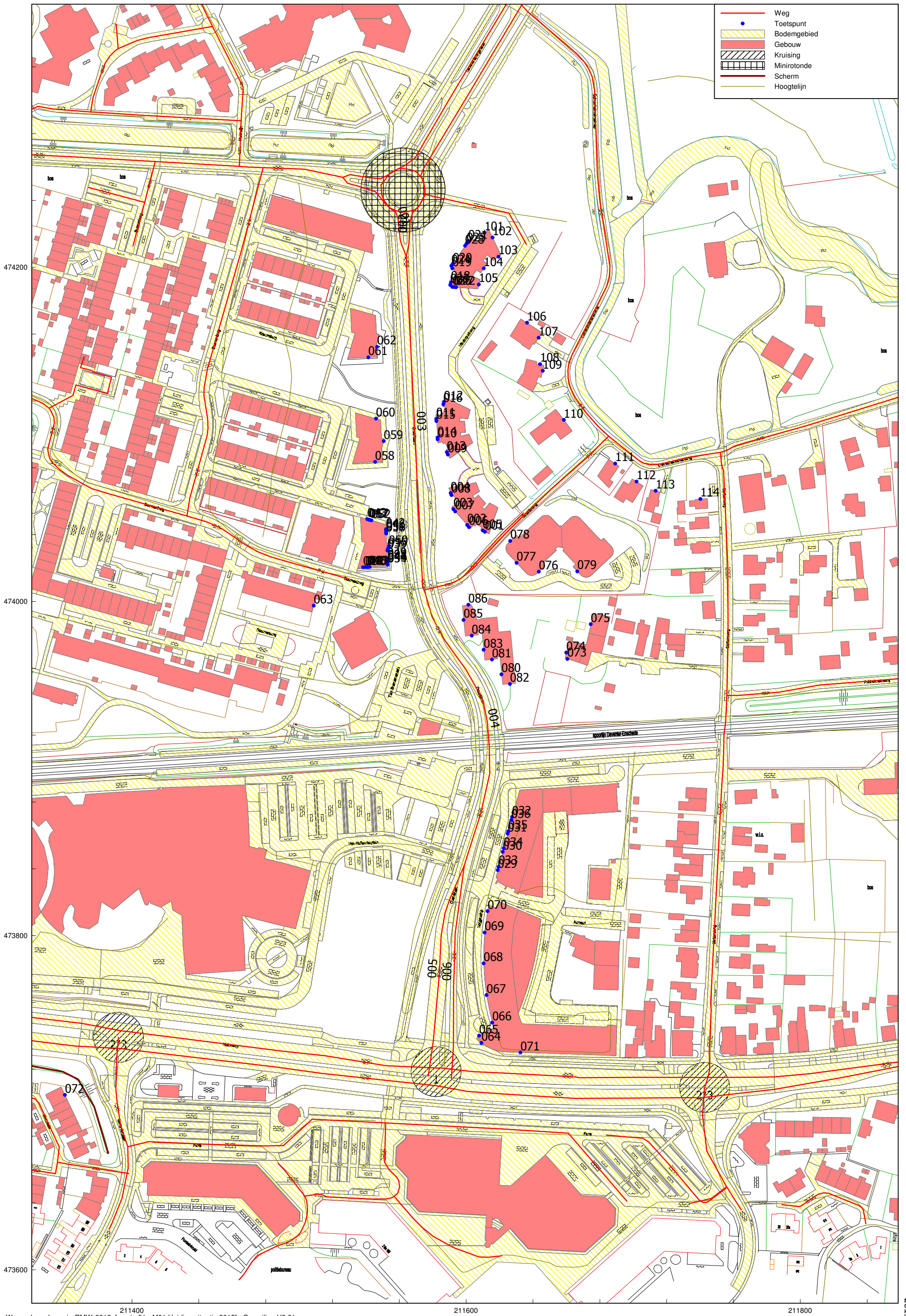


woningtype E

HAN VAN ZWIJTEN ARCHITECTEN B.V. | ONTWERP EN BOUWADVIES

Projectnaam	800
Opdrachtgever	E-P08
Ontwerper	
Scale	
Bladnummer	

BIJLAGE 2 REKENMODEL

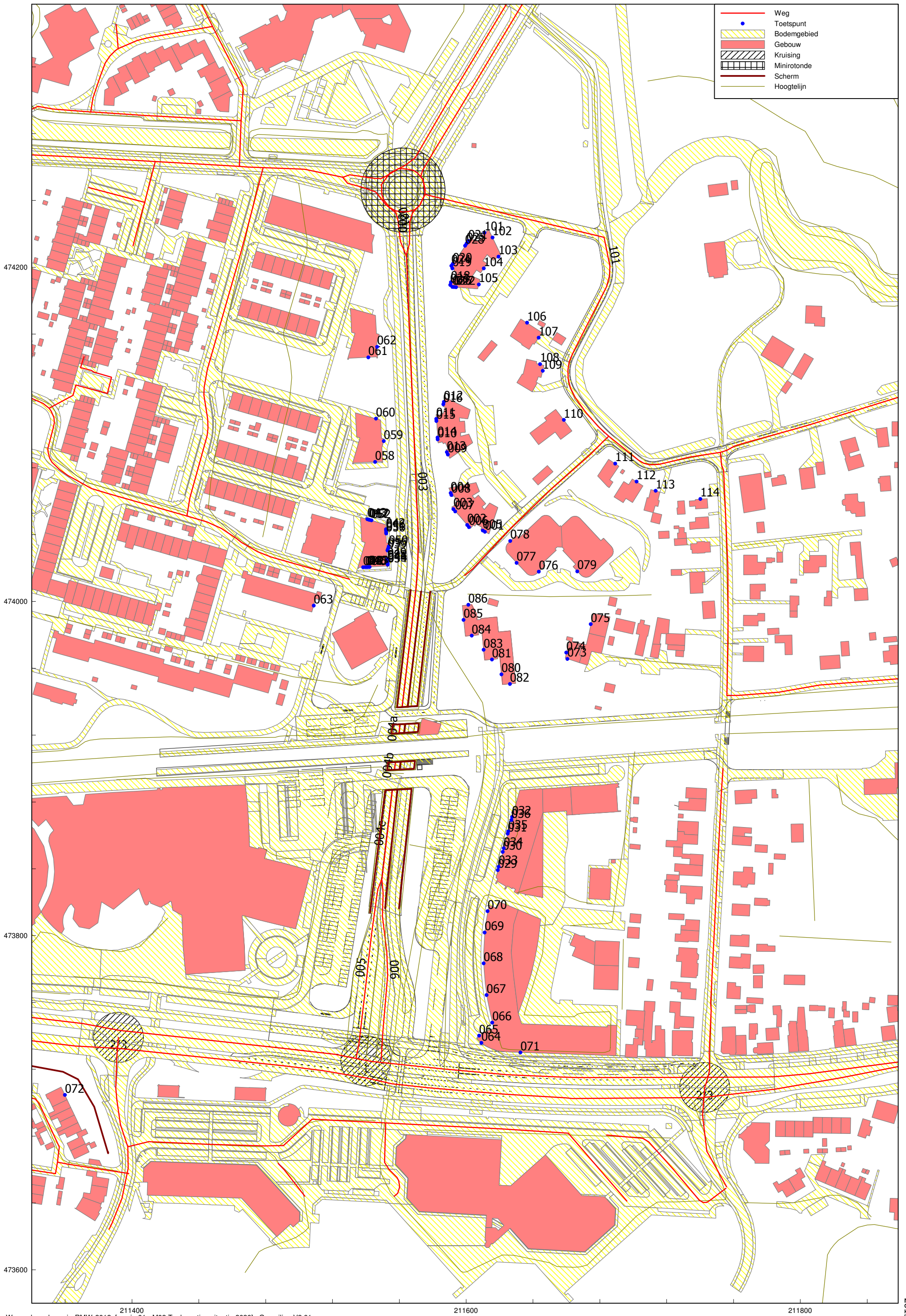


211400
Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [versie 01 - M01 Huidige situatie 2015], Geomilieu V2.61

211600

211800

Figuur 1 Overzicht rekenmodel huidige situatie



Figuur 2 Overzicht rekenmodel toekomstige situatie

Invoergegevens
Beoordelingspunten

Alcedo
20155079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	6,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
002	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	5,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
003	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
004	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
005	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	6,01	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
006	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	5,98	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
007	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	5,94	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
008	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	5,94	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
009	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
010	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
011	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
012	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	5,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
013	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	5,94	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	16,50	Ja
014	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	5,94	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	16,50	Ja
015	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	5,94	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	16,50	Ja
016	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	5,95	Relatief	--	--	--	10,50	13,50	16,50	Ja
017	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	5,95	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
018	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	5,95	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
019	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	5,94	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
020	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	5,94	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
021	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	5,98	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
022	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	5,95	Relatief	--	4,50	--	10,50	13,50	16,50	Ja
023	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	5,95	Relatief	--	4,50	--	10,50	13,50	16,50	Ja
024	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	5,94	Relatief	--	4,50	--	10,50	13,50	16,50	Ja
025	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	5,96	Relatief	--	4,50	--	10,50	13,50	16,50	Ja
026	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	5,95	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
028	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	5,94	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
029	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,58	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
030	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,48	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
031	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,47	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
032	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,47	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
033	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	7,56	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
034	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	7,48	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
035	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	7,47	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
036	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	7,47	Relatief	--	--	--	--	--	16,50	Ja
037	Doornenburg 203-245 woning 1 HGW 53 dB(A)	6,38	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
038	Doornenburg 203-245 woning 2 HGW 60 dB(A)	6,29	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
039	Doornenburg 203-245 woning 3 HGW 60 dB(A)	6,21	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
040	Doornenburg 203-245 woning 5 geen HGW	6,37	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
041	Doornenburg 203-245 woning 6 HGW 60 dB(A)	6,30	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
042	Doornenburg 203-245 woning 8 HGW 61 dB(A)	6,05	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
043	Doornenburg 203-245 woning 9 HGW 57 dB(A)	6,01	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
044	Doornenburg 203-245 woning 11 geen HGW	6,38	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
045	Doornenburg 203-245 woning 12 HGW 60 dB(A)	6,31	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
046	Doornenburg 203-245 woning 14 HGW 60 dB(A)	6,06	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
047	Doornenburg 203-245 woning 15 HGW 57 dB(A)	6,01	Relatief	--	--	7,50	--	--	--	Ja
048	Doornenburg 203-245 woning 17 HGW 53 dB(A)	6,37	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
049	Doornenburg 203-245 woning 18 HGW 60 dB(A)	6,28	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
050	Doornenburg 203-245 woning 19 HGW 60 dB(A)	6,18	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
051	Doornenburg 203-245 woning 20 HGW 60 dB(A)	6,07	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
052	Doornenburg 203-245 woning 21 HGW 57 dB(A)	6,01	Relatief	--	--	--	10,50	--	--	Ja
053	Doornenburg 203-245 woning 23 HGW 53 dB(A)	6,37	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
054	Doornenburg 203-245 woning 24 HGW 60 dB(A)	6,32	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
055	Doornenburg 203-245 woning 25 HGW 60 dB(A)	6,19	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
056	Doornenburg 203-245 woning 26 HGW 60 dB(A)	6,08	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
057	Doornenburg 203-245 woning 27 HGW 57 dB(A)	6,01	Relatief	--	--	--	--	13,50	--	Ja
058	Doornenburg 1-27 zuidgevel	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
059	Doornenburg 1-27 oostgevel	5,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
060	Doornenburg 1-27 noordgevel	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
061	Kranenburg 57-83 zuidgevel	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
062	Kranenburg 57-83 oostgevel	5,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
063	Doornenburg 270-384	6,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
064	Koggeschip	7,82	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
065	Koggeschip	7,82	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
066	Koggeschip	7,77	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Invoergegevens Beoordelingspunten

Alcedo
20155079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
067	Koggeschip	7,77	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
068	Koggeschip	7,77	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
069	Koggeschip	7,77	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
070	Koggeschip	7,77	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
071	Koggeschip	7,78	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
072	Waterlelie 14	7,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
073	Stationsweg 23 zuidgevel	7,03	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
074	Stationsweg 23 westgevel	6,94	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
075	Stationsweg 27	6,58	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
076	Ooatriksweg 2-70 zuidoostgevel	6,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
077	Ooatriksweg 2-70 zuidwestgevel	6,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
078	Ooatriksweg 2-70 noordwestgevel	6,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
079	Ooatriksweg 2-70 zuidwestgevel	6,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
080	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
081	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	6,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
082	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
083	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	6,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
084	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	6,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
085	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	6,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
086	Ooatriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	6,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
101	Vlinderparkweg 2-42	6,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
102	Vlinderparkweg 2-42	6,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
103	Vlinderparkweg 2-42	5,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
104	Vlinderparkweg 2-42	5,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
105	Vlinderparkweg 2-42	5,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
106	Colmschaterstraatweg 84	6,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
107	Colmschaterstraatweg 84	6,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
108	Colmschaterstraatweg 84A	6,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
109	Colmschaterstraatweg 84A	6,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
110	Ooatriksweg 1	6,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
111	Ooatriksweg 76	6,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
112	Colmschaterstraatweg 84B	6,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
113	Colmschaterstraatweg 86	6,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
114	Stationsweg 43	6,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Invoergegevens
Wegen huidige situatie 2015

Alcedo
20155079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep	
006	Oostriklaan (Holterweg-Han Hollanderplein) O	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	5900,50	6,69	3,43	0,75	95,35	97,79	95,25	3,89	1,93	4,04	0,76	0,29	0,71	Oostriklaan	
005	Oostriklaan (Han Hollanderplein-Holterweg) W	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	5900,50	6,69	3,43	0,75	95,35	97,79	95,25	3,89	1,93	4,04	0,76	0,29	0,71	Oostriklaan	
004	Oostriklaan (Han Hollanderplein-Oostriksweg)	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11230,00	6,69	3,43	0,75	95,36	97,79	95,27	3,91	1,94	4,06	0,73	0,27	0,67	Oostriklaan	
003	Oostriklaan (Oostriksweg - rotonde)	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11050,00	6,69	3,43	0,75	95,52	97,85	95,42	3,85	1,91	3,99	0,63	0,24	0,58	Oostriklaan	
002	Oostriklaan (Oostriksweg - rotonde) O	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5525,00	6,69	3,43	0,75	95,52	97,85	95,42	3,85	1,91	3,99	0,63	0,24	0,58	Oostriklaan	
001	Oostriklaan (Oostriksweg - rotonde) W	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5525,00	6,69	3,43	0,75	95,52	97,85	95,42	3,85	1,91	3,99	0,63	0,24	0,58	Oostriklaan	
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	45,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Stationsweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	58,00	7,10	2,60	0,55	98,27	98,53	97,82	1,56	1,32	1,96	0,17	0,15	0,22	lager dan 70km/h - overige wegen	
	P. Reichholtstraat	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	54,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	44,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	19,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	15,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Achterhoeksweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	238,00	7,10	2,54	0,58	86,92	88,75	84,01	9,57	8,23	11,70	3,51	3,02	4,29	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Achterhoeksweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	238,00	7,10	2,54	0,58	86,92	88,75	84,01	9,57	8,23	11,70	3,51	3,02	4,29	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Holterweg	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9099,00	6,48	3,50	1,02	88,33	94,70	86,51	7,97	4,15	9,26	3,70	1,15	4,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1394,00	6,96	3,14	0,49	85,27	93,38	88,78	12,69	6,08	10,06	2,05	0,55	1,16	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1394,00	6,96	3,14	0,49	85,27	93,38	88,78	12,69	6,08	10,06	2,05	0,55	1,16	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1153,00	7,20	2,49	0,45	52,82	75,16	62,02	30,56	19,03	27,35	16,63	5,81	10,62	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1153,00	7,20	2,49	0,45	52,82	75,16	62,02	30,56	19,03	27,35	16,63	5,81	10,62	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Salomonszegel	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2240,00	6,93	3,21	0,49	89,70	96,31	93,12	4,73	2,22	3,74	5,57	1,47	3,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Holterweg	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9099,00	6,48	3,50	1,02	88,33	94,70	86,51	7,97	4,15	9,26	3,70	1,15	4,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1394,00	6,96	3,14	0,49	85,27	93,38	88,78	12,69	6,08	10,06	2,05	0,55	1,16	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1394,00	6,96	3,14	0,49	85,27	93,38	88,78	12,69	6,08	10,06	2,05	0,55	1,16	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Flora	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1443,00	7,07	2,59	0,60	98,12	98,41	97,66	1,69	1,43	2,11	0,19	0,16	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Sworminksweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1480,00	7,07	2,59	0,60	98,17	98,46	97,71	1,65	1,39	2,06	0,18	0,15	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Vlinderparkweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	165,00	7,10	2,58	0,56	98,18	98,46	97,70	1,64	1,39	2,07	0,18	0,15	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Titus Brandsmaplein	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1026,00	7,08	2,58	0,59	98,92	99,09	98,64	0,97	0,82	1,22	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Batenburg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Batenburg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	829,00	7,08	2,60	0,58	98,91	99,08	98,63	0,98	0,83	1,23	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Sworminksweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1520,00	7,07	2,57	0,61	98,16	98,43	97,69	1,66	1,41	2,08	0,18	0,16	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Oostriksweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
	Oostriksweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	165,00	7,10	2,58	0,56	98,18	98,46	97,70	1,64	1,39	2,07	0,18	0,15	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Stationsweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	484,00	7,09	2,57	0,58	92,11	93,27	90,24	6,53	5,57	8,08	1,36	1,16	1,68	lager dan 70km/h - overige wegen	
	David Wijneveldtweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	36,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	15,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Oostriksweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	151,00	7,10	2,58	0,56	99,33	99,44	99,16	0,60	0,50	0,76	0,07	0,06	0,08	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Van Ravesteypad	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	68,00	7,10	2,60	0,55	98,52	98,76	98,13	1,33	1,12	1,68	0,15	0,12	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Oostriksweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	397,00	7,09	2,59	0,57	98,48	98,72	98,09	1,37	1,15	1,72	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen	
	David Wijneveldtweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	21,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
	David Wijneveldtweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	158,00	7,10	2,58	0,56	98,73	98,92	98,40	1,14	0,97	1,44	0,13	0,11	0,16	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4385,00	6,68	3,46	0,75	96,45	98,34	96,39	2,86	1,40	2,97	0,69	0,26	0,64	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4385,00	6,68	3,46	0,75	96,45	98,34	96,39	2,86	1,40	2,97	0,69	0,26	0,64	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Holterweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11196,00	6,70	3,40	0,75	92,57	96,49	92,48	5,56	2,80	5,78	1,87	0,72	1,74	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Holterweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11196,00	6,70	3,40	0,75	92,57	96,49	92,48	5,56	2,80	5,78	1,87	0,72	1,74	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Zwaluwenburg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Zwaluwenburg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3616,00	6,87	3,37	0,51	98,54	99,43	98,97	1,08	0,48	0,83	0,38	0,10	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen	
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4385,00	6,68	3,46	0,75	96,45	98,34	96,39	2,86	1,40	2,97	0,69	0,26	0,64	lager dan 70km/h - overige wegen	

Invoergegevens
Wegen huidige situatie 2015

Alcedo
2015079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2241,00	6,89	3,31	0,51	95,68	98,10	96,73	4,10	1,84	3,15	0,22	0,05	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11196,00	6,70	3,40	0,75	92,57	96,49	92,48	5,56	2,80	5,78	1,87	0,72	1,74	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4482,00	6,89	3,31	0,51	95,68	98,10	96,73	4,10	1,84	3,15	0,22	0,05	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3189,00	7,01	3,00	0,48	78,45	90,76	84,15	13,99	7,09	11,44	7,55	2,14	4,41	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	30	3189,00	7,01	3,00	0,48	78,45	90,76	84,15	13,99	7,09	11,44	7,55	2,14	4,41	lager dan 70km/h - overige wegen
Salomonszegel		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3547,00	6,95	3,17	0,49	87,74	95,09	91,27	7,94	3,76	6,29	4,32	1,15	2,44	lager dan 70km/h - overige wegen
Salomonszegel		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3547,00	6,95	3,17	0,49	87,74	95,09	91,27	7,94	3,76	6,29	4,32	1,15	2,44	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	2039,00	7,09	2,77	0,47	67,24	84,72	74,95	21,28	11,73	18,09	11,48	3,55	6,96	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1335,00	6,87	3,37	0,51	99,06	99,65	99,36	0,62	0,27	0,47	0,32	0,08	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpapierweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2321,00	6,88	3,34	0,51	97,51	99,02	98,23	1,86	0,82	1,42	0,63	0,16	0,35	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3189,00	7,01	3,00	0,48	78,45	90,76	84,15	13,99	7,09	11,44	7,55	2,14	4,41	lager dan 70km/h - overige wegen
Flora		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	1153,00	7,20	2,49	0,45	52,82	75,16	62,02	30,56	19,03	27,35	16,63	5,81	10,62	lager dan 70km/h - overige wegen
Flora		0,00	7,68	W9a	Elementverharding in keperverband	30	1153,00	7,20	2,49	0,45	52,82	75,16	62,02	30,56	19,03	27,35	16,63	5,81	10,62	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3189,00	7,01	3,00	0,48	78,45	90,76	84,15	13,99	7,09	11,44	7,55	2,14	4,41	lager dan 70km/h - overige wegen
Flora		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	2039,00	7,09	2,77	0,47	67,24	84,72	74,95	21,28	11,73	18,09	11,48	3,55	6,96	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpapierweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2321,00	6,88	3,34	0,51	97,51	99,02	98,23	1,86	0,82	1,42	0,63	0,16	0,35	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	7206,00	6,70	3,39	0,75	92,09	96,31	92,07	5,37	2,71	5,58	2,54	0,98	2,36	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	8468,00	6,47	3,55	1,02	91,36	96,12	89,96	6,04	3,08	7,06	2,59	0,79	2,98	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2338,00	6,87	3,37	0,51	99,33	99,72	99,51	0,55	0,25	0,43	0,11	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpapierweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2321,00	6,88	3,34	0,51	97,51	99,02	98,23	1,86	0,82	1,42	0,63	0,16	0,35	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpapierweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2321,00	6,88	3,34	0,51	97,51	99,02	98,23	1,86	0,82	1,42	0,63	0,16	0,35	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	6874,00	6,70	3,40	0,75	92,70	96,56	92,63	5,38	2,70	5,58	1,92	0,74	1,79	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6874,00	6,70	3,40	0,75	92,70	96,56	92,63	5,38	2,70	5,58	1,92	0,74	1,79	lager dan 70km/h - overige wegen
Batenburg		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	829,00	7,08	2,60	0,58	98,91	99,08	98,63	0,98	0,83	1,23	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Toutenburg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	463,00	7,09	2,59	0,57	98,91	99,09	98,63	0,98	0,82	1,23	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementverharding, niet in keperverband	30	74,00	7,10	2,60	0,55	98,64	98,86	98,29	1,22	1,03	1,54	0,14	0,11	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementverharding, niet in keperverband	30	195,00	7,10	2,58	0,56	98,97	99,13	98,70	0,93	0,78	1,17	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	708,00	7,08	2,60	0,58	98,87	99,04	98,58	1,02	0,86	1,28	0,11	0,10	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	202,00	7,10	2,58	0,56	98,51	98,74	98,12	1,34	1,13	1,69	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	95,00	7,10	2,58	0,56	97,89	98,21	97,33	1,90	1,61	2,40	0,21	0,18	0,27	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	333,00	7,09	2,61	0,56	98,79	98,98	98,48	1,09	0,92	1,37	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	333,00	7,09	2,61	0,56	98,79	98,98	98,48	1,09	0,92	1,37	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	183,00	7,10	2,58	0,56	98,90	99,08	98,61	0,99	0,83	1,25	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	140,00	7,10	2,58	0,56	97,84	98,18	97,29	1,94	1,64	2,44	0,22	0,18	0,27	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	291,00	7,09	2,61	0,56	97,93	98,24	97,40	1,86	1,58	2,34	0,21	0,18	0,26	lager dan 70km/h - overige wegen
Gele Iis		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	97,00	7,10	2,60	0,55	98,97	99,12	98,69	0,93	0,79	1,18	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
Waterlie		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	171,00	7,10	2,58	0,56	98,82	99,01	98,52	1,06	0,89	1,33	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1897,00	7,06	2,58	0,62	98,83	99,02	98,54	1,05	0,88	1,31	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2305,00	7,05	2,59	0,63	98,66	98,86	98,31	1,21	1,03	1,52	0,13	0,11	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	--	W9a	Elementverharding in keperverband	30	176,00	7,10	2,58	0,56	98,29	98,56	97,84	1,54	1,30	1,94	0,17	0,14	0,26	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	68,00	7,10	2,58	0,56	97,04	97,50	96,29	2,66	2,25	3,34	0,30	0,25	0,37	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	6874,00	6,70	3,40	0,75	92,70	96,56	92,63	5,38	2,70	5,58	1,92	0,74	1,79	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	7206,00	6,70	3,39	0,75	92,09	96,31	92,07	5,37	2,71	5,58	2,54	0,98	2,36	lager dan 70km/h - overige wegen

Invoergegevens

Wegen huidige situatie 2015

Alcedo
2015079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep	
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2241,00	6,89	3,31	0,51	95,68	98,10	96,73	4,10	1,84	3,15	0,22	0,05	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen	
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6874,00	6,70	3,40	0,75	92,70	96,56	92,63	5,38	2,70	5,58	1,92	0,74	1,79	lager dan 70km/h - overige wegen	
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9099,00	6,48	3,50	1,02	88,33	94,70	86,51	7,97	4,15	9,26	3,70	1,15	4,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
Colmschaterstraatweg		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	19,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	8468,00	6,47	3,55	1,02	91,36	96,12	89,96	6,04	3,08	7,06	2,59	0,79	2,98	lager dan 70km/h - overige wegen	
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9099,00	6,48	3,50	1,02	88,33	94,70	86,51	7,97	4,15	9,26	3,70	1,15	4,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
Leonard Springerlaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4385,00	6,68	3,46	0,75	96,45	98,34	96,39	2,86	1,40	2,97	0,69	0,26	0,64	lager dan 70km/h - overige wegen	
Swanenburg		0,00	6,37	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	71,00	7,10	2,60	0,55	98,59	98,81	98,21	1,27	1,07	1,61	0,14	0,12	0,18	lager dan 70km/h - overige wegen	
Swanenburg		0,00	6,37	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	98,00	7,10	2,58	0,56	97,94	98,27	97,42	1,85	1,56	2,32	0,21	0,17	0,26	lager dan 70km/h - overige wegen	
Lage Weteringsweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	8,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Slangenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	204,00	7,10	2,58	0,56	99,01	99,17	98,76	0,89	0,75	1,12	0,10	0,08	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen	
Vlinderparkweg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	82,50	7,10	2,58	0,56	98,18	98,46	97,70	1,64	1,39	2,07	0,18	0,15	0,23	lager dan 70km/h - overige wegen	
Leonard Springerlaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4385,00	6,68	3,46	0,75	96,45	98,34	96,39	2,86	1,40	2,97	0,69	0,26	0,64	lager dan 70km/h - overige wegen	
Swanenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	181,00	7,10	2,58	0,56	98,33	98,59	97,90	1,50	1,27	1,89	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen	
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	103,00	7,10	2,58	0,56	99,02	99,18	98,77	0,88	0,74	1,11	0,10	0,08	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen	
Colmschaterstraatweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	59,00	7,10	2,60	0,55	98,30	98,57	97,86	1,53	1,29	1,93	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen	
Wezel		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	90,00	7,10	2,60	0,55	98,89	99,06	98,59	1,00	0,85	1,27	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
Gele Iis		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	130,00	7,10	2,58	0,56	98,46	98,70	98,06	1,39	1,17	1,75	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen	
Waterliele		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	121,00	7,10	2,58	0,56	98,34	98,60	97,91	1,49	1,26	1,88	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen	
Van der Vlughtstraat		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	284,00	7,09	2,61	0,56	98,23	98,51	97,78	1,59	1,34	2,00	0,18	0,15	0,22	lager dan 70km/h - overige wegen	
Van Ravesteynpad		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	50,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Hermelij		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	531,00	7,09	2,59	0,57	98,49	98,72	98,10	1,36	1,15	1,71	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen	
Hermelij		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	440,00	7,09	2,59	0,57	98,86	99,03	98,57	1,03	0,87	1,29	0,11	0,10	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bonte salie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	25,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bereklaauw		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	63,00	7,10	2,60	0,55	98,40	98,66	97,99	1,44	1,21	1,81	0,16	0,13	0,20	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bereklaauw		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	63,00	7,10	2,60	0,55	98,40	98,66	97,99	1,44	1,21	1,81	0,16	0,13	0,20	lager dan 70km/h - overige wegen	
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1412,00	7,07	2,59	0,60	98,79	98,98	98,49	1,09	0,92	1,36	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen	
Oostrikplein		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	85,00	7,10	2,60	0,55	98,82	99,00	98,51	1,06	0,90	1,34	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bonte salie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	137,00	7,10	2,58	0,56	99,27	99,38	99,08	0,66	0,56	0,83	0,07	0,06	0,09	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bonte salie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	137,00	7,10	2,58	0,56	99,27	99,38	99,08	0,66	0,56	0,83	0,07	0,06	0,09	lager dan 70km/h - overige wegen	
Bonte salie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	69,00	7,10	2,60	0,55	98,54	98,77	98,17	1,31	1,11	1,65	0,15	0,12	0,18	lager dan 70km/h - overige wegen	
Gele Iis		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	90,00	7,10	2,60	0,55	98,89	99,06	98,59	1,00	0,85	1,27	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	269,00	7,10	2,56	0,57	91,79	92,99	89,83	6,72	5,74	8,32	1,49	1,27	1,85	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	162,00	7,10	2,58	0,56	95,66	96,32	94,57	3,91	3,31	4,89	0,43	0,37	0,54	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	8,18	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Waterliele		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	43,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Waterliele		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	43,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	301,00	7,10	2,56	0,57	93,66	94,61	92,11	5,71	4,85	7,10	0,63	0,54	0,79	lager dan 70km/h - overige wegen	
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	288,00	7,10	2,56	0,57	93,72	94,66	92,19	5,65	4,81	7,03	0,63	0,53	0,78	lager dan 70km/h - overige wegen	
Hermelij		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	8619,00	6,90	2,60	0,85	98,98	99,13	98,76	0,92	0,78	1,12	0,10	0,09	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen	
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	596,00	7,09	2,59	0,57	99,83	99,86	99,79	0,15	0,13	0,19	0,02	0,01	0,02	lager dan 70km/h - overige wegen	
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Van der Vlughtstraat		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	101,00	7,10	2,58	0,56	97,01	97,48	96,26	2,69	2,27	3,37	0,30	0,25	0,37	lager dan 70km/h - overige wegen	
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	596,00	7,09	2,59	0,57	99,83	99,86	99,79	0,15	0,13	0,19	0,02	0,01	0,02	lager dan 70km/h - overige wegen	
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	60,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen	
Eekhoorn		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen

Invoergegevens
Wegen huidige situatie 2015

Alcedo
20155079

Model: M01 Huidige situatie 2015
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep
	Hermelijn	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	8772,00	6,90	2,58	0,86	98,98	99,13	98,74	0,92	0,78	1,13	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
	Eekhoorn	0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	60,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen

Invoergegevens Wegen toekomstige situatie 2026

Alcedo
20155079

Model: M02 Toekomstige situatie 2026
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep
101	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	500,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	Colmschaterstraatweg
006	Oostriklaan (Holterweg-rotonde) W	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6717,50	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
005	Oostriklaan (rotonde-Holterweg) W	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6717,50	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
003	Oostriklaan (Holterweg-rotonde)	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	13435,00	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
002	Oostriklaan (Oostriksweg - rotonde) O	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6717,50	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
001	Oostriklaan (Osotriksweg - rotonde) W	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6717,50	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
004c	Oostriklaan (Holterweg-rotonde)	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	13435,00	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
004b	Oostriklaan (Holterweg-rotonde)	0,00	2,55	W0	Referentiewegdek	50	13435,00	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
004a	Oostriklaan (Holterweg-rotonde)	0,00	2,55	W0	Referentiewegdek	50	13435,00	6,68	3,45	0,75	96,24	98,22	96,17	3,12	1,54	3,24	0,64	0,24	0,59	Oostriklaan
	Holterweg	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9540,00	6,47	3,54	1,02	90,18	95,61	88,62	6,66	3,43	7,76	3,16	0,97	3,62	lager dan 70km/h - overige wegen
	Holterweg	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9540,00	6,47	3,54	1,02	90,18	95,61	88,62	6,66	3,43	7,76	3,16	0,97	3,62	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1233,00	6,95	3,15	0,49	85,21	93,35	88,75	12,68	6,08	10,06	2,11	0,57	1,19	lager dan 70km/h - overige wegen
	Achterhoekswe	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	238,00	7,10	2,54	0,58	86,92	88,75	84,01	9,57	8,23	11,70	3,51	3,02	4,29	lager dan 70km/h - overige wegen
	Stationsweg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	200,00	7,10	2,60	0,55	98,27	98,53	97,82	1,56	1,32	1,96	0,17	0,15	0,22	lager dan 70km/h - overige wegen
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	300,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1233,00	6,95	3,15	0,49	85,21	93,35	88,75	12,68	6,08	10,06	2,11	0,57	1,19	lager dan 70km/h - overige wegen
	Grote Ratelaar	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3354,00	6,99	3,04	0,49	81,34	92,17	86,45	12,14	6,02	9,79	6,52	1,81	3,76	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1981,00	7,08	2,81	0,47	69,32	85,92	76,71	19,97	10,82	16,84	10,70	3,26	6,45	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1106,00	7,18	2,53	0,46	54,92	76,67	64,06	29,32	17,93	25,95	15,76	5,40	9,99	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1106,00	7,18	2,53	0,46	54,92	76,67	64,06	29,32	17,93	25,95	15,76	5,40	9,99	lager dan 70km/h - overige wegen
	Flora	0,00	7,68	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1106,00	7,18	2,53	0,46	54,92	76,67	64,06	29,32	17,93	25,95	15,76	5,40	9,99	lager dan 70km/h - overige wegen
	Achterhoekswe	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	238,00	7,10	2,54	0,58	86,92	88,75	84,01	9,57	8,23	11,70	3,51	3,02	4,29	lager dan 70km/h - overige wegen
	Bonte salie	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	25,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
	Bonte salie	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	137,00	7,10	2,58	0,56	99,27	99,38	99,08	0,66	0,56	0,83	0,07	0,06	0,09	lager dan 70km/h - overige wegen
	Bonte salie	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	137,00	7,10	2,58	0,56	99,27	99,38	99,08	0,66	0,56	0,83	0,07	0,06	0,09	lager dan 70km/h - overige wegen
	Colmschaterstraatweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	59,00	7,10	2,60	0,55	98,30	98,57	97,86	1,53	1,29	1,93	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen
	Waterlelie	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	121,00	7,10	2,58	0,56	98,34	98,60	97,91	1,49	1,26	1,88	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen
	Gele lis	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	130,00	7,10	2,58	0,56	98,46	98,70	98,06	1,39	1,17	1,75	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen
	Gele lis	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	90,00	7,10	2,60	0,55	98,89	99,06	98,59	1,00	0,85	1,27	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
	Batenburg	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	829,00	7,08	2,60	0,58	98,91	99,08	98,63	0,98	0,83	1,23	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
	Batenburg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	829,00	7,08	2,60	0,58	98,91	99,08	98,63	0,98	0,83	1,23	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
	Titus Brandsmaplein	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	333,00	7,08	2,58	0,59	98,92	99,09	98,64	0,97	0,82	1,22	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
	Bonte salie	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	69,00	7,10	2,60	0,55	98,54	98,77	98,17	1,31	1,11	1,65	0,15	0,12	0,18	lager dan 70km/h - overige wegen
	Bereklaauw	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	63,00	7,10	2,60	0,55	98,40	98,66	97,99	1,44	1,21	1,81	0,16	0,13	0,20	lager dan 70km/h - overige wegen
	Oostrikplein	0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	85,00	7,10	2,60	0,55	98,82	99,00	98,51	1,06	0,90	1,34	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
	Holterweg	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	11219,00	6,70	3,41	0,75	93,86	97,11	93,79	4,57	2,29	4,74	1,58	0,60	1,47	lager dan 70km/h - overige wegen
	Salomonszegel	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3409,00	6,94	3,19	0,49	88,56	95,45	91,90	7,32	3,46	5,78	4,12	1,09	2,32	lager dan 70km/h - overige wegen
	Oostriklaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2286,50	6,89	3,31	0,51	96,17	98,32	97,11	3,62	1,62	2,78	0,21	0,05	0,11	lager dan 70km/h - overige wegen
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
	Leonard Springlerlaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
	Salomonszegel	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3409,00	6,94	3,19	0,49	88,56	95,45	91,90	7,32	3,46	5,78	4,12	1,09	2,32	lager dan 70km/h - overige wegen
	Oostriklaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	4573,00	6,89	3,31	0,51	96,17	98,32	97,11	3,62	1,62	2,78	0,21	0,05	0,11	lager dan 70km/h - overige wegen
	Grote Ratelaar	0,00	--	W11	Dunne deklagen A	30	3354,00	6,99	3,04	0,49	81,34	92,17	86,45	12,14	6,02	9,79	6,52	1,81	3,76	lager dan 70km/h - overige wegen
	Grote Ratelaar	0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3354,00	6,99	3,04	0,49	81,34	92,17	86,45	12,14	6,02	9,79	6,52	1,81	3,76	lager dan 70km/h - overige wegen
	Oostriklaan	0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen

Invoergegevens

Wegen toekomstige situatie 2026

Model: M02 Toekomstige situatie 2026
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Zwaluwenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpaperweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2330,00	6,88	3,34	0,51	97,75	99,11	98,41	1,65	0,73	1,26	0,61	0,16	0,33	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpaperweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2330,00	6,88	3,34	0,51	97,75	99,11	98,41	1,65	0,73	1,26	0,61	0,16	0,33	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpaperweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2330,00	6,88	3,34	0,51	97,75	99,11	98,41	1,65	0,73	1,26	0,61	0,16	0,33	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1542,00	6,87	3,37	0,51	99,26	99,73	99,49	0,48	0,21	0,37	0,26	0,06	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	1981,00	7,08	2,81	0,47	69,32	85,92	76,71	19,97	10,82	16,84	10,70	3,26	6,45	lager dan 70km/h - overige wegen
Grote Ratelaar		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3354,00	6,99	3,04	0,49	81,34	92,17	86,45	12,14	6,02	9,79	6,52	1,81	3,76	lager dan 70km/h - overige wegen
Veldpaperweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2330,00	6,88	3,34	0,51	97,75	99,11	98,41	1,65	0,73	1,26	0,61	0,16	0,33	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2313,00	6,87	3,37	0,51	99,37	99,74	99,55	0,53	0,23	0,40	0,10	0,03	0,06	lager dan 70km/h - overige wegen
Zwaluwenburg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	3582,00	6,87	3,37	0,51	98,65	99,47	99,04	1,04	0,46	0,79	0,32	0,08	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6984,00	6,70	3,41	0,75	93,95	97,17	93,89	4,43	2,21	4,59	1,62	0,62	1,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	6984,00	6,70	3,41	0,75	93,95	97,17	93,89	4,43	2,21	4,59	1,62	0,62	1,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	7288,00	6,70	3,40	0,75	93,36	96,93	93,34	4,44	2,23	4,62	2,20	0,84	2,04	lager dan 70km/h - overige wegen
Swanenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	181,00	7,10	2,58	0,56	98,33	98,59	97,90	1,50	1,27	1,89	0,17	0,14	0,21	lager dan 70km/h - overige wegen
Swanenburg		0,00	6,37	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	98,00	7,10	2,58	0,56	97,94	98,27	97,42	1,85	1,56	2,32	0,21	0,17	0,26	lager dan 70km/h - overige wegen
Swanenburg		0,00	6,37	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	71,00	7,10	2,60	0,55	98,59	98,81	98,21	1,27	1,07	1,61	0,14	0,12	0,18	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	7288,00	6,70	3,40	0,75	93,36	96,93	93,34	4,44	2,23	4,62	2,20	0,84	2,04	lager dan 70km/h - overige wegen
Stationsweg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	200,00	7,09	2,57	0,58	92,11	93,27	90,24	6,53	5,57	8,08	1,36	1,16	1,68	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	103,00	7,10	2,58	0,56	99,02	99,18	98,77	0,88	0,74	1,11	0,10	0,08	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen
Slangenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	204,00	7,10	2,58	0,56	99,01	99,17	98,76	0,89	0,75	1,12	0,10	0,08	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	333,00	7,09	2,61	0,56	98,79	98,98	98,48	1,09	0,92	1,37	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	333,00	7,09	2,61	0,56	98,79	98,98	98,48	1,09	0,92	1,37	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	74,00	7,10	2,60	0,55	98,64	98,86	98,29	1,22	1,03	1,54	0,14	0,11	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Lage Weteringsweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	8,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	95,00	7,10	2,58	0,56	97,89	98,21	97,33	1,90	1,61	2,40	0,21	0,18	0,27	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	202,00	7,10	2,58	0,56	98,51	98,74	98,12	1,34	1,13	1,69	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	6984,00	6,70	3,41	0,75	93,95	97,17	93,89	4,43	2,21	4,59	1,62	0,62	1,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Colmschaterstraatweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	300,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	Colmschaterstraatweg
Holterweg		0,00	--	W11	Dunne deklagen A	50	9053,00	6,46	3,60	1,01	92,97	96,89	91,80	4,88	2,47	5,71	2,15	0,65	2,49	lager dan 70km/h - overige wegen
Colmschaterstraatweg		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	19,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	9053,00	6,46	3,60	1,01	92,97	96,89	91,80	4,88	2,47	5,71	2,15	0,65	2,49	Oostriklaan
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	9540,00	6,47	3,54	1,02	90,18	95,61	88,62	6,66	3,43	7,76	3,16	0,97	3,62	Oostriklaan
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	9540,00	6,47	3,54	1,02	90,18	95,61	88,62	6,66	3,43	7,76	3,16	0,97	3,62	Oostriklaan
Oostriksweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	151,00	7,10	2,58	0,56	99,33	99,44	99,16	0,60	0,50	0,76	0,07	0,06	0,08	lager dan 70km/h - overige wegen
Colmschaterstraatweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	250,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	2286,50	6,89	3,31	0,51	96,17	98,32	97,11	3,62	1,62	2,78	0,21	0,05	0,11	lager dan 70km/h - overige wegen
Holterweg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	6984,00	6,70	3,41	0,75	93,95	97,17	93,89	4,43	2,21	4,59	1,62	0,62	1,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Leonard Springlerlaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Leonard Springlerlaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Leonard Springlerlaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	50	5103,50	6,68	3,46	0,75	97,21	98,69	97,16	2,24	1,10	2,33	0,55	0,21	0,51	lager dan 70km/h - overige wegen
Leonard Springlerlaan		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	60,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Eekhoorn		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	60,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Flora		0,00	8,18	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen

Invoergegevens
Wegen toekomstige situatie 2026

Alcedo
2015079

Model: M02 Toekomstige situatie 2026
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Groep
		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	162,00	7,10	2,58	0,56	95,66	96,32	94,57	3,91	3,31	4,89	0,43	0,37	0,54	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	8619,00	6,90	2,60	0,85	98,98	99,13	98,76	0,92	0,78	1,12	0,10	0,09	0,12	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	8772,00	6,90	2,58	0,86	98,98	99,13	98,74	0,92	0,78	1,13	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	440,00	7,09	2,59	0,57	98,86	99,03	98,57	1,03	0,87	1,29	0,11	0,10	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Hermelijn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	531,00	7,09	2,59	0,57	98,49	98,72	98,10	1,36	1,15	1,71	0,15	0,13	0,19	lager dan 70km/h - overige wegen
Wezel		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	90,00	7,10	2,60	0,55	98,89	99,06	98,59	1,00	0,85	1,27	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Wezel		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	596,00	7,09	2,59	0,57	99,83	99,86	99,79	0,15	0,13	0,19	0,02	0,01	0,02	lager dan 70km/h - overige wegen
Eekhoorn		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	596,00	7,09	2,59	0,57	99,83	99,86	99,79	0,15	0,13	0,19	0,02	0,01	0,02	lager dan 70km/h - overige wegen
Flora		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	288,00	7,10	2,56	0,57	93,72	94,66	92,19	5,65	4,81	7,03	0,63	0,53	0,78	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	2305,00	7,05	2,59	0,63	98,66	98,86	98,31	1,21	1,03	1,52	0,13	0,11	0,17	lager dan 70km/h - overige wegen
Oostriklaan		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	1897,00	7,06	2,58	0,62	98,83	99,02	98,54	1,05	0,88	1,31	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	68,00	7,10	2,58	0,56	97,04	97,50	96,29	2,66	2,25	3,34	0,30	0,25	0,37	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	708,00	7,08	2,60	0,58	98,87	99,04	98,58	1,02	0,86	1,28	0,11	0,10	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Titus Brandsmaplein		0,00	--	W9b	Elementenverharding, niet in keperverband	30	195,00	7,10	2,58	0,56	98,97	99,13	98,70	0,93	0,78	1,17	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	--	W0	Referentiewegdek	30	183,00	7,10	2,58	0,56	98,90	99,08	98,61	0,99	0,83	1,25	0,11	0,09	0,14	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	176,00	7,10	2,58	0,56	98,29	98,56	97,84	1,54	1,30	1,94	0,17	0,14	0,22	lager dan 70km/h - overige wegen
Gele Iis		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	97,00	7,10	2,60	0,55	98,97	99,12	98,69	0,93	0,79	1,18	0,10	0,09	0,13	lager dan 70km/h - overige wegen
Waterlelie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	43,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Waterlelie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	43,00	7,10	2,60	0,55	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	291,00	7,09	2,61	0,56	97,93	98,24	97,40	1,86	1,58	2,34	0,21	0,18	0,26	lager dan 70km/h - overige wegen
Gildenburg		0,00	6,33	W0	Referentiewegdek	30	140,00	7,10	2,58	0,56	97,84	98,18	97,29	1,94	1,64	2,44	0,22	0,18	0,27	lager dan 70km/h - overige wegen
Waterlelie		0,00	--	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	171,00	7,10	2,58	0,56	98,82	99,01	98,52	1,06	0,89	1,33	0,12	0,10	0,15	lager dan 70km/h - overige wegen

BIJLAGE 3 RECONSTRUCTIETOETS

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
001_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,5	59	0,03	59,03	49,09	49,09	49	48,94	49	-0,15	ja	nee
001_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,5	59	0,03	59,03	50,99	50,99	51	50,93	51	-0,06	ja	nee
001_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,5	59	0,03	59,03	51,21	51,21	51	51,35	51	0,14	ja	nee
001_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,5	59	0,03	59,03	51,20	51,20	51	51,48	51	0,28	ja	nee
001_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,5	59	0,03	59,03	50,94	50,94	51	51,59	52	0,65	ja	nee
002_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,5	59	0,03	59,03	53,11	53,11	53	53,43	53	0,32	ja	nee
002_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,5	59	0,03	59,03	54,54	54,54	55	54,92	55	0,38	ja	nee
002_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,5	59	0,03	59,03	54,62	54,62	55	55,12	55	0,50	ja	nee
002_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,5	59	0,03	59,03	54,51	54,51	55	55,10	55	0,59	ja	nee
002_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,5	59	0,03	59,03	54,26	54,26	54	55,01	55	0,75	ja	nee
003_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,5	59	0,03	59,03	55,89	55,89	56	56,50	56	0,61	ja	nee
003_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,5	59	0,03	59,03	56,52	56,52	57	57,18	57	0,66	ja	nee
003_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,5	59	0,03	59,03	56,47	56,47	56	57,20	57	0,73	ja	nee
003_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,5	59	0,03	59,03	56,23	56,23	56	57,01	57	0,78	ja	nee
003_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,5	59	0,03	59,03	55,87	55,87	56	56,75	57	0,88	ja	nee
004_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,5	59	0,03	59,03	56,85	56,85	57	57,61	58	0,76	ja	nee
004_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,5	59	0,03	59,03	57,55	57,55	58	58,32	58	0,77	ja	nee
004_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,5	59	0,03	59,03	57,48	57,48	57	58,29	58	0,81	ja	nee
004_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,5	59	0,03	59,03	57,24	57,24	57	58,13	58	0,89	ja	nee
004_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,5	59	0,03	59,03	56,90	56,90	57	57,88	58	0,98	ja	nee
005_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,03	58,03	50,86	50,86	51	51,62	52	0,76	ja	nee
006_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,03	58,03	53,89	53,89	54	54,72	55	0,83	ja	nee
007_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,03	58,03	55,31	55,31	55	56,23	56	0,92	ja	nee
008_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,03	58,03	56,46	56,46	56	57,47	57	1,01	ja	nee
009_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,5	61	0,04	61,04	56,27	56,27	56	57,05	57	0,78	ja	nee
009_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,5	61	0,03	61,03	56,89	56,89	57	57,73	58	0,84	ja	nee
009_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,5	61	0,03	61,03	56,85	56,85	57	57,70	58	0,85	ja	nee
010_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,5	61	0,03	61,03	59,04	59,04	59	59,91	60	0,87	ja	nee
010_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,5	61	0,03	61,03	59,43	59,43	59	60,32	60	0,89	ja	nee
010_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,5	61	0,03	61,03	59,18	59,18	59	60,11	60	0,93	ja	nee
011_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,5	61	0,03	61,03	59,18	59,18	59	60,07	60	0,89	ja	nee
011_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,5	61	0,03	61,03	59,53	59,53	60	60,42	60	0,89	ja	nee
011_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,5	61	0,03	61,03	59,28	59,28	59	60,20	60	0,92	ja	nee
012_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,5	61	0,03	61,03	56,49	56,49	56	57,35	57	0,86	ja	nee
012_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,5	61	0,03	61,03	57,04	57,04	57	57,92	58	0,88	ja	nee
012_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,5	61	0,03	61,03	56,99	56,99	57	57,87	58	0,88	ja	nee
013_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,5	60	0,03	60,03	56,69	56,69	57	57,49	57	0,80	ja	nee
013_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,5	60	0,03	60,03	56,34	56,34	56	57,19	57	0,85	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
013_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,5	60	0,03	60,03	55,94	55,94	56	56,83	57	0,89	ja	nee
014_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,5	60	0,03	60,03	58,76	58,76	59	59,74	60	0,98	ja	nee
014_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,5	60	0,03	60,03	58,26	58,26	58	59,29	59	1,03	ja	nee
014_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,5	60	0,03	60,03	57,74	57,74	58	58,81	59	1,07	ja	nee
015_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,5	60	0,03	60,03	58,84	58,84	59	59,80	60	0,96	ja	nee
015_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,5	60	0,03	60,03	58,34	58,34	58	59,32	59	0,98	ja	nee
015_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,5	60	0,03	60,03	57,82	57,82	58	58,84	59	1,02	ja	nee
016_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,5	60	0,03	60,03	56,74	56,74	57	57,71	58	0,97	ja	nee
016_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,5	60	0,03	60,03	56,36	56,36	56	57,35	57	0,99	ja	nee
016_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,5	60	0,03	60,03	55,94	55,94	56	56,96	57	1,02	ja	nee
017_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,5	56	0,04	56,04	51,20	51,20	51	52,16	52	0,96	ja	nee
018_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,5	56	0,04	56,04	53,95	53,95	54	54,93	55	0,98	ja	nee
019_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,5	56	0,04	56,04	53,49	53,49	53	54,42	54	0,93	ja	nee
020_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,5	56	0,03	56,03	52,83	52,83	53	53,75	54	0,92	ja	nee
021_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,5	56	0,03	56,03	50,00	50,00	50	50,89	51	0,89	ja	nee
022_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,5	57	0,03	57,03	52,33	52,33	52	53,25	53	0,92	ja	nee
022_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,5	57	0,03	57,03	52,33	52,33	52	53,24	53	0,91	ja	nee
022_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,5	57	0,03	57,03	52,07	52,07	52	52,99	53	0,92	ja	nee
022_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,5	57	0,03	57,03	51,88	51,88	52	52,81	53	0,93	ja	nee
023_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,5	57	0,03	57,03	55,30	55,30	55	56,28	56	0,98	ja	nee
023_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,5	57	0,03	57,03	55,17	55,17	55	56,14	56	0,97	ja	nee
023_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,5	57	0,03	57,03	54,95	54,95	55	55,92	56	0,97	ja	nee
023_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,5	57	0,03	57,03	54,70	54,70	55	55,68	56	0,98	ja	nee
024_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,5	57	0,03	57,03	54,25	54,25	54	55,20	55	0,95	ja	nee
024_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,5	57	0,02	57,02	54,06	54,06	54	55,00	55	0,94	ja	nee
024_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,5	57	0,03	57,03	53,83	53,83	54	54,77	55	0,94	ja	nee
024_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,5	57	0,03	57,03	53,56	53,56	54	54,49	54	0,93	ja	nee
025_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,5	57	0,03	57,03	52,07	52,07	52	52,95	53	0,88	ja	nee
025_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,5	57	0,03	57,03	52,03	52,03	52	52,91	53	0,88	ja	nee
025_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,5	57	0,02	57,02	51,87	51,87	52	52,76	53	0,89	ja	nee
025_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,5	57	0,02	57,02	51,67	51,67	52	52,56	53	0,89	ja	nee
026_C	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	7,5	58	0,03	58,03	52,79	52,79	53	53,76	54	0,97	ja	nee
028_C	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	7,5	58	0,03	58,03	52,39	52,39	52	53,26	53	0,87	ja	nee
029_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,5	59	0,00	59,00	58,46	58,46	58	49,01	49	-9,45	ja	nee
029_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,5	59	0,00	59,00	58,37	58,37	58	50,39	50	-7,98	ja	nee
029_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,5	59	-0,01	58,99	58,14	58,14	58	50,94	51	-7,20	ja	nee
029_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,5	59	0,00	59,00	57,85	57,85	58	51,29	51	-6,56	ja	nee
030_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,5	59	0,01	59,01	58,80	58,80	59	48,11	48	-10,69	ja	nee
030_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,5	59	0,01	59,01	58,70	58,70	59	49,56	50	-9,14	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructie-gebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
030_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,5	59	0,00	59,00	58,46	58,46	58	50,34	50	-8,12	ja	nee
030_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,5	59	0,01	59,01	58,14	58,14	58	50,71	51	-7,43	ja	nee
031_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,5	59	0,01	59,01	59,01	59,01	59	47,10	47	-11,91	ja	nee
031_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,5	59	0,02	59,02	58,91	58,91	59	48,57	49	-10,34	ja	nee
031_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,5	59	0,01	59,01	58,66	58,66	59	49,49	49	-9,17	ja	nee
031_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,5	59	0,02	59,02	58,32	58,32	58	50,09	50	-8,23	ja	nee
032_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,5	59	0,02	59,02	59,07	59,02	59	46,43	46	-12,59	ja	nee
032_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,5	59	0,01	59,01	58,96	58,96	59	47,75	48	-11,21	ja	nee
032_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,5	59	0,01	59,01	58,71	58,71	59	48,85	49	-9,86	ja	nee
032_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,5	59	0,01	59,01	58,37	58,37	58	49,44	49	-8,93	ja	nee
033_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,00	58,00	57,56	57,56	58	51,40	51	-6,16	ja	nee
034_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,01	58,01	57,83	57,83	58	50,94	51	-6,89	ja	nee
035_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,01	58,01	57,95	57,95	58	50,40	50	-7,55	ja	nee
036_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,5	58	0,01	58,01	58,00	58,00	58	50,00	50	-8,00	ja	nee
037_A	Doornenburg 203-245 woning 1 HGW 53 dB(A)	1,5	53	0,03	53,03	50,21	50,21	50	49,16	49	-1,05	ja	nee
038_A	Doornenburg 203-245 woning 2 HGW 60 dB(A)	1,5	60	0,03	60,03	57,21	57,21	57	58,46	58	1,25	ja	nee
039_A	Doornenburg 203-245 woning 3 HGW 60 dB(A)	1,5	60	0,03	60,03	57,28	57,28	57	58,33	58	1,05	ja	nee
040_B	Doornenburg 203-245 woning 5 geen HGW	4,5		0,03		51,90	51,90	52	51,51	52	-0,39	ja	nee
041_B	Doornenburg 203-245 woning 6 HGW 60 dB(A)	4,5	60	0,03	60,03	57,95	57,95	58	59,06	59	1,11	ja	nee
042_B	Doornenburg 203-245 woning 8 HGW 61 dB(A)	4,5	61	0,03	61,03	58,36	58,36	58	59,09	59	0,73	ja	nee
043_B	Doornenburg 203-245 woning 9 HGW 57 dB(A)	4,5	57	0,03	57,03	53,41	53,41	53	54,26	54	0,85	ja	nee
044_C	Doornenburg 203-245 woning 11 geen HGW	7,5		0,02		52,18	52,18	52	52,04	52	-0,14	ja	nee
045_C	Doornenburg 203-245 woning 12 HGW 60 dB(A)	7,5	60	0,02	60,02	57,93	57,93	58	59,09	59	1,16	ja	nee
046_C	Doornenburg 203-245 woning 14 HGW 60 dB(A)	7,5	60	0,03	60,03	58,37	58,37	58	59,03	59	0,66	ja	nee
047_C	Doornenburg 203-245 woning 15 HGW 57 dB(A)	7,5	57	0,03	57,03	53,70	53,70	54	54,58	55	0,88	ja	nee
048_D	Doornenburg 203-245 woning 17 HGW 53 dB(A)	10,5	53	0,02	53,02	52,25	52,25	52	52,62	53	0,37	ja	nee
049_D	Doornenburg 203-245 woning 18 HGW 60 dB(A)	10,5	60	0,03	60,03	57,82	57,82	58	58,86	59	1,04	ja	nee
050_D	Doornenburg 203-245 woning 19 HGW 60 dB(A)	10,5	60	0,03	60,03	57,94	57,94	58	58,89	59	0,95	ja	nee
051_D	Doornenburg 203-245 woning 20 HGW 60 dB(A)	10,5	60	0,03	60,03	58,22	58,22	58	58,78	59	0,56	ja	nee
052_D	Doornenburg 203-245 woning 21 HGW 57 dB(A)	10,5	57	0,03	57,03	53,97	53,97	54	54,79	55	0,82	ja	nee
053_E	Doornenburg 203-245 woning 23 HGW 53 dB(A)	13,5	53	0,02	53,02	52,30	52,30	52	52,88	53	0,58	ja	nee
054_E	Doornenburg 203-245 woning 24 HGW 60 dB(A)	13,5	60	0,02	60,02	57,49	57,49	57	58,51	59	1,02	ja	nee
055_E	Doornenburg 203-245 woning 25 HGW 60 dB(A)	13,5	60	0,02	60,02	57,45	57,45	57	58,40	58	0,95	ja	nee
056_E	Doornenburg 203-245 woning 26 HGW 60 dB(A)	13,5	60	0,02	60,02	57,95	57,95	58	58,41	58	0,46	ja	nee
057_E	Doornenburg 203-245 woning 27 HGW 57 dB(A)	13,5	57	0,03	57,03	53,50	53,50	54	54,37	54	0,87	ja	nee
058_A	Doornenburg 1-27 zuidgevel	1,5		0,03		52,49	52,49	52	53,13	53	0,64	ja	nee
058_B	Doornenburg 1-27 zuidgevel	4,5		0,03		53,64	53,64	54	54,26	54	0,62	ja	nee
058_C	Doornenburg 1-27 zuidgevel	7,5		0,03		53,81	53,81	54	54,40	54	0,59	ja	nee
058_D	Doornenburg 1-27 zuidgevel	10,5		0,03		53,79	53,79	54	54,30	54	0,51	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
058_E	Doornenburg 1-27 zuidgevel	13,5		0,03		53,62	53,62	54	54,15	54	0,53	ja	nee
059_A	Doornenburg 1-27 oostgevel	1,5		0,03		57,91	57,91	58	58,74	59	0,83	ja	nee
059_B	Doornenburg 1-27 oostgevel	4,5		0,03		58,52	58,52	59	59,31	59	0,79	ja	nee
059_C	Doornenburg 1-27 oostgevel	7,5		0,02		58,46	58,46	58	59,20	59	0,74	ja	nee
059_D	Doornenburg 1-27 oostgevel	10,5		0,03		58,25	58,25	58	58,94	59	0,69	ja	nee
059_E	Doornenburg 1-27 oostgevel	13,5		0,02		57,95	57,95	58	58,60	59	0,65	ja	nee
060_A	Doornenburg 1-27 noordgevel	1,5		0,03		54,43	54,43	54	55,41	55	0,98	ja	nee
060_B	Doornenburg 1-27 noordgevel	4,5		0,03		55,22	55,22	55	56,12	56	0,90	ja	nee
060_C	Doornenburg 1-27 noordgevel	7,5		0,03		55,17	55,17	55	56,07	56	0,90	ja	nee
060_D	Doornenburg 1-27 noordgevel	10,5		0,03		54,96	54,96	55	55,85	56	0,89	ja	nee
060_E	Doornenburg 1-27 noordgevel	13,5		0,03		54,68	54,68	55	55,55	56	0,87	ja	nee
061_A	Kranenburg 57-83 zuidgevel	1,5		0,03		51,67	51,67	52	52,37	52	0,70	ja	nee
061_B	Kranenburg 57-83 zuidgevel	4,5		0,03		52,96	52,96	53	53,67	54	0,71	ja	nee
061_C	Kranenburg 57-83 zuidgevel	7,5		0,03		53,21	53,21	53	53,90	54	0,69	ja	nee
061_D	Kranenburg 57-83 zuidgevel	10,5		0,03		53,19	53,19	53	53,82	54	0,63	ja	nee
061_E	Kranenburg 57-83 zuidgevel	13,5		0,03		53,06	53,06	53	53,65	54	0,59	ja	nee
062_A	Kranenburg 57-83 oostgevel	1,5		0,03		56,75	56,75	57	57,60	58	0,85	ja	nee
062_B	Kranenburg 57-83 oostgevel	4,5		0,03		57,48	57,48	57	58,30	58	0,82	ja	nee
062_C	Kranenburg 57-83 oostgevel	7,5		0,03		57,43	57,43	57	58,23	58	0,80	ja	nee
062_D	Kranenburg 57-83 oostgevel	10,5		0,03		57,21	57,21	57	58,00	58	0,79	ja	nee
062_E	Kranenburg 57-83 oostgevel	13,5		0,03		56,91	56,91	57	57,68	58	0,77	ja	nee
063_A	Doornenburg 270-384	1,5		0,03		44,32	48,00	48	45,30	45	-2,70	ja	nee
063_B	Doornenburg 270-384	4,5		0,03		46,94	48,00	48	47,05	47	-0,95	ja	nee
063_C	Doornenburg 270-384	7,5		0,03		48,74	48,74	49	47,87	48	-0,87	ja	nee
063_D	Doornenburg 270-384	10,5		0,03		49,35	49,35	49	48,41	48	-0,94	ja	nee
063_E	Doornenburg 270-384	13,5		0,02		49,52	49,52	50	48,83	49	-0,69	ja	nee
064_B	Koggeschip	4,5		-0,08		54,62	54,62	55	49,17	49	-5,45	ja	nee
064_C	Koggeschip	7,5		-0,08		54,18	54,18	54	49,25	49	-4,93	ja	nee
064_D	Koggeschip	10,5		-0,08		53,72	53,72	54	49,04	49	-4,68	ja	nee
064_E	Koggeschip	13,5		-0,08		53,24	53,24	53	49,01	49	-4,23	ja	nee
064_F	Koggeschip	16,5		-0,08		52,71	52,71	53	48,96	49	-3,75	ja	nee
065_B	Koggeschip	4,5		-0,07		57,00	57,00	57	50,76	51	-6,24	ja	nee
065_C	Koggeschip	7,5		-0,07		56,86	56,86	57	51,61	52	-5,25	ja	nee
065_D	Koggeschip	10,5		-0,07		56,59	56,59	57	51,85	52	-4,74	ja	nee
065_E	Koggeschip	13,5		-0,07		56,26	56,26	56	51,93	52	-4,33	ja	nee
065_F	Koggeschip	16,5		-0,06		55,90	55,90	56	51,99	52	-3,91	ja	nee
066_B	Koggeschip	4,5		-0,06		55,58	55,58	56	50,33	50	-5,25	ja	nee
066_C	Koggeschip	7,5		-0,06		55,52	55,52	56	51,34	51	-4,18	ja	nee
066_D	Koggeschip	10,5		-0,07		55,33	55,33	55	51,57	52	-3,76	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
066_E	Koggeschip	13,5		-0,07		55,09	55,09	55	51,66	52	-3,43	ja	nee
066_F	Koggeschip	16,5		-0,07		54,81	54,81	55	51,70	52	-3,11	ja	nee
067_B	Koggeschip	4,5		-0,06		56,01	56,01	56	50,71	51	-5,30	ja	nee
067_C	Koggeschip	7,5		-0,07		55,90	55,90	56	51,54	52	-4,36	ja	nee
067_D	Koggeschip	10,5		-0,07		55,65	55,65	56	51,65	52	-4,00	ja	nee
067_E	Koggeschip	13,5		-0,07		55,36	55,36	55	51,73	52	-3,63	ja	nee
067_F	Koggeschip	16,5		-0,07		55,04	55,04	55	51,79	52	-3,25	ja	nee
068_B	Koggeschip	4,5		-0,06		56,78	56,78	57	51,02	51	-5,76	ja	nee
068_C	Koggeschip	7,5		-0,05		56,64	56,64	57	51,83	52	-4,81	ja	nee
068_D	Koggeschip	10,5		-0,05		56,37	56,37	56	51,87	52	-4,50	ja	nee
068_E	Koggeschip	13,5		-0,05		56,05	56,05	56	51,97	52	-4,08	ja	nee
068_F	Koggeschip	16,5		-0,05		55,71	55,71	56	52,04	52	-3,67	ja	nee
069_B	Koggeschip	4,5		-0,04		57,25	57,25	57	50,91	51	-6,34	ja	nee
069_C	Koggeschip	7,5		-0,03		57,19	57,19	57	51,78	52	-5,41	ja	nee
069_D	Koggeschip	10,5		-0,04		56,95	56,95	57	51,98	52	-4,97	ja	nee
069_E	Koggeschip	13,5		-0,03		56,67	56,67	57	52,14	52	-4,53	ja	nee
069_F	Koggeschip	16,5		-0,03		56,34	56,34	56	52,27	52	-4,07	ja	nee
070_B	Koggeschip	4,5		-0,02		57,51	57,51	58	50,48	50	-7,03	ja	nee
070_C	Koggeschip	7,5		-0,02		57,44	57,44	57	51,49	51	-5,95	ja	nee
070_D	Koggeschip	10,5		-0,02		57,24	57,24	57	51,85	52	-5,39	ja	nee
070_E	Koggeschip	13,5		-0,03		56,95	56,95	57	52,01	52	-4,94	ja	nee
070_F	Koggeschip	16,5		-0,03		56,63	56,63	57	52,13	52	-4,50	ja	nee
071_B	Koggeschip	4,5		-0,07		45,83	48,00	48	41,78	42	-6,22	ja	nee
071_C	Koggeschip	7,5		-0,07		45,25	48,00	48	39,61	40	-8,39	ja	nee
071_D	Koggeschip	10,5		-0,06		44,68	48,00	48	38,03	38	-9,97	ja	nee
071_E	Koggeschip	13,5		-0,07		44,55	48,00	48	38,11	38	-9,89	ja	nee
071_F	Koggeschip	16,5		-0,06		44,31	48,00	48	38,21	38	-9,79	ja	nee
072_A	Waterlie 14	1,5		-0,01		29,64	48,00	48	32,08	32	-15,92	ja	nee
072_B	Waterlie 14	4,5		0,00		36,21	48,00	48	38,84	39	-9,16	ja	nee
072_C	Waterlie 14	7,5		0,00		36,31	48,00	48	39,18	39	-8,82	ja	nee
073_A	Stationsweg 23 zuidgevel	1,5		0,03		44,99	48,00	48	37,97	38	-10,03	ja	nee
073_B	Stationsweg 23 zuidgevel	4,5		0,03		46,80	48,00	48	38,90	39	-9,10	ja	nee
074_A	Stationsweg 23 westgevel	1,5		0,03		45,75	48,00	48	41,39	41	-6,61	ja	nee
074_B	Stationsweg 23 westgevel	4,5		0,02		47,49	48,00	48	42,54	43	-5,46	ja	nee
075_A	Stationsweg 27	1,5		0,03		38,72	48,00	48	39,57	40	-8,43	ja	nee
075_B	Stationsweg 27	4,5		0,03		40,03	48,00	48	40,73	41	-7,27	ja	nee
076_A	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	1,5		0,03		36,91	48,00	48	32,56	33	-15,44	ja	nee
076_B	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	4,5		0,02		38,06	48,00	48	33,48	33	-14,52	ja	nee
076_C	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	7,5		0,02		39,24	48,00	48	35,60	36	-12,40	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verskil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename ≥ 1,5 dB]
076_D	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	10,5		0,02		40,16	48,00	48	36,23	36	-11,77	ja	nee
076_E	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	13,5		0,02		40,20	48,00	48	36,94	37	-11,06	ja	nee
077_A	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	1,5		0,04		46,94	48,00	48	46,82	47	-1,18	ja	nee
077_B	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	4,5		0,03		48,92	48,92	49	48,83	49	-0,09	ja	nee
077_C	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	7,5		0,03		49,58	49,58	50	49,89	50	0,31	ja	nee
077_D	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	10,5		0,03		49,71	49,71	50	50,13	50	0,42	ja	nee
077_E	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	13,5		0,03		49,57	49,57	50	50,19	50	0,62	ja	nee
078_A	Ooostriksweg 2-70 noordwestgevel	1,5		0,04		46,25	48,00	48	46,50	46	-1,50	ja	nee
078_B	Ooostriksweg 2-70 noordwestgevel	4,5		0,04		48,23	48,23	48	48,63	49	0,40	ja	nee
078_C	Ooostriksweg 2-70 noordwestgevel	7,5		0,03		48,58	48,58	49	49,29	49	0,71	ja	nee
078_D	Ooostriksweg 2-70 noordwestgevel	10,5		0,03		48,65	48,65	49	49,52	50	0,87	ja	nee
078_E	Ooostriksweg 2-70 noordwestgevel	13,5		0,03		48,62	48,62	49	49,49	49	0,87	ja	nee
079_A	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	1,5		0,03		40,83	48,00	48	37,90	38	-10,10	ja	nee
079_B	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	4,5		0,02		42,41	48,00	48	39,24	39	-8,76	ja	nee
079_C	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	7,5		0,03		43,07	48,00	48	39,73	40	-8,27	ja	nee
080_A	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		57,68	57,68	58	43,04	43	-14,64	ja	nee
080_B	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,02		58,38	58,38	58	44,92	45	-13,46	ja	nee
080_C	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,02		58,23	58,23	58	45,63	46	-12,60	ja	nee
080_D	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,02		57,97	57,97	58	46,56	47	-11,41	ja	nee
080_E	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,03		57,63	57,63	58	47,38	47	-10,25	ja	nee
081_A	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		57,24	57,24	57	41,55	42	-15,69	ja	nee
081_B	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,02		57,84	57,84	58	43,60	44	-14,24	ja	nee
081_C	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,02		57,63	57,63	58	44,29	44	-13,34	ja	nee
081_D	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,03		57,32	57,32	57	44,22	44	-13,10	ja	nee
081_E	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,01		56,92	56,92	57	44,98	45	-11,94	ja	nee
082_A	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		54,45	54,45	54	39,76	40	-14,69	ja	nee
082_B	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,03		55,08	55,08	55	40,93	41	-14,15	ja	nee
082_C	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,01		55,00	55,00	55	41,67	42	-13,33	ja	nee
082_D	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,02		54,74	54,74	55	42,43	42	-12,31	ja	nee
082_E	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,02		54,41	54,41	54	43,17	43	-11,24	ja	nee
083_A	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		58,35	58,35	58	45,25	45	-13,10	ja	nee
083_B	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,02		58,90	58,90	59	47,99	48	-10,91	ja	nee
083_C	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,02		58,70	58,70	59	48,55	49	-10,15	ja	nee
083_D	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,02		58,29	58,29	58	48,58	49	-9,71	ja	nee
083_E	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,02		57,88	57,88	58	49,27	49	-8,61	ja	nee
084_A	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,02		57,83	57,83	58	40,32	40	-17,51	ja	nee
084_B	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,02		58,29	58,29	58	42,95	43	-15,34	ja	nee
084_C	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,02		58,07	58,07	58	44,95	45	-13,12	ja	nee
084_D	Ooostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,02		57,63	57,63	58	46,90	47	-10,73	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

Reconstructietoets Oostriklaan

Id	Omschrijving	Hoogte [m]	Hogere waarde Letm [dB(A)]	Verschil Letm-Lden [dB]	Hogere waarde [dB]	Voor reconstructie [dB]	Grenswaarde [dB]	Grenswaarde afgerond [dB]	Na reconstructie [dB]	Na reconstructie afgerond [dB]	Verschil na reconstructie/grenswaarde [dB]	Binnen reconstructiegebied?	Reconstructie? [toename \geq 1,5 dB]
084_E	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,03		57,14	57,14	57	48,02	48	-9,12	ja	nee
085_A	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		57,95	57,95	58	51,74	52	-6,21	ja	nee
085_B	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,02		58,32	58,32	58	54,04	54	-4,28	ja	nee
085_C	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,02		58,13	58,13	58	54,79	55	-3,34	ja	nee
085_D	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,02		57,69	57,69	58	54,98	55	-2,71	ja	nee
085_E	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,02		57,19	57,19	57	55,08	55	-2,11	ja	nee
086_A	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,5		0,03		52,23	52,23	52	51,74	52	-0,49	ja	nee
086_B	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,5		0,03		53,37	53,37	53	53,39	53	0,02	ja	nee
086_C	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,5		0,03		53,40	53,40	53	53,44	53	0,04	ja	nee
086_D	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,5		0,03		53,32	53,32	53	53,42	53	0,10	ja	nee
086_E	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,5		0,03		53,17	53,17	53	53,32	53	0,15	ja	nee

18-8-2015

Reconstructietoets (juni 2013)

Alcedo

BIJLAGE 4 RESULTATEN COLMSCHATERSTRAATWEG

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_B	Oostriksweg 76	4,50	40,03	35,67	28,92	39,81
110_B	Oostriksweg 1	4,50	39,90	35,54	28,79	39,68
111_A	Oostriksweg 76	1,50	39,83	35,47	28,72	39,61
110_C	Oostriksweg 1	7,50	39,62	35,26	28,51	39,40
111_C	Oostriksweg 76	7,50	39,59	35,23	28,48	39,37
110_A	Oostriksweg 1	1,50	39,56	35,20	28,45	39,34
101_B	Vlinderparkweg 2-42	4,50	39,52	35,16	28,41	39,30
101_A	Vlinderparkweg 2-42	1,50	39,32	34,96	28,21	39,10
101_C	Vlinderparkweg 2-42	7,50	39,11	34,75	28,00	38,89
102_B	Vlinderparkweg 2-42	4,50	39,10	34,74	27,99	38,88
109_B	Colmschaterstraatweg 84A	4,50	39,08	34,72	27,97	38,86
109_C	Colmschaterstraatweg 84A	7,50	38,93	34,57	27,82	38,71
102_C	Vlinderparkweg 2-42	7,50	38,92	34,56	27,81	38,70
102_A	Vlinderparkweg 2-42	1,50	38,64	34,28	27,53	38,42
109_A	Colmschaterstraatweg 84A	1,50	38,64	34,28	27,53	38,42
101_D	Vlinderparkweg 2-42	10,50	38,55	34,19	27,44	38,33
102_D	Vlinderparkweg 2-42	10,50	38,52	34,16	27,41	38,30
112_B	Colmschaterstraatweg 84B	4,50	38,24	33,88	27,13	38,02
102_E	Vlinderparkweg 2-42	13,50	38,05	33,69	26,94	37,83
112_C	Colmschaterstraatweg 84B	7,50	37,95	33,59	26,84	37,73
101_E	Vlinderparkweg 2-42	13,50	37,90	33,54	26,79	37,68
112_A	Colmschaterstraatweg 84B	1,50	37,90	33,54	26,79	37,68
102_F	Vlinderparkweg 2-42	16,50	37,56	33,20	26,45	37,34
101_F	Vlinderparkweg 2-42	16,50	37,22	32,86	26,11	37,00
107_B	Colmschaterstraatweg 84	4,50	37,07	32,71	25,96	36,85
107_C	Colmschaterstraatweg 84	7,50	36,84	32,48	25,73	36,62
113_B	Colmschaterstraatweg 86	4,50	36,76	32,40	25,65	36,54
113_C	Colmschaterstraatweg 86	7,50	36,63	32,27	25,52	36,41
108_B	Colmschaterstraatweg 84A	4,50	36,53	32,17	25,42	36,31
113_A	Colmschaterstraatweg 86	1,50	36,23	31,87	25,12	36,01
107_A	Colmschaterstraatweg 84	1,50	36,15	31,79	25,04	35,93
108_A	Colmschaterstraatweg 84A	1,50	36,08	31,72	24,97	35,86
108_C	Colmschaterstraatweg 84A	7,50	35,94	31,58	24,83	35,72
021_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,50	35,32	30,96	24,21	35,10
025_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,50	35,24	30,88	24,13	35,02
025_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,50	34,80	30,44	23,69	34,58
028_C	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	7,50	34,70	30,34	23,59	34,48
025_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,50	34,44	30,08	23,33	34,22
025_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,50	34,01	29,65	22,90	33,79
114_C	Sttionsweg 43	7,50	33,49	29,13	22,38	33,27
114_B	Sttionsweg 43	4,50	33,33	28,97	22,22	33,11
106_C	Colmschaterstraatweg 84	7,50	33,09	28,73	21,98	32,87
103_D	Vlinderparkweg 2-42	10,50	33,02	28,66	21,91	32,80
103_E	Vlinderparkweg 2-42	13,50	33,02	28,66	21,91	32,80
103_C	Vlinderparkweg 2-42	7,50	32,94	28,58	21,83	32,72
103_F	Vlinderparkweg 2-42	16,50	32,88	28,52	21,77	32,66
106_B	Colmschaterstraatweg 84	4,50	32,79	28,43	21,68	32,57
103_B	Vlinderparkweg 2-42	4,50	32,47	28,11	21,36	32,25
114_A	Sttionsweg 43	1,50	32,42	28,06	21,31	32,20
105_F	Vlinderparkweg 2-42	16,50	32,02	27,66	20,91	31,80
105_E	Vlinderparkweg 2-42	13,50	31,90	27,54	20,79	31,68
104_F	Vlinderparkweg 2-42	16,50	31,87	27,51	20,76	31,65
104_E	Vlinderparkweg 2-42	13,50	31,80	27,44	20,69	31,58
104_D	Vlinderparkweg 2-42	10,50	31,61	27,25	20,50	31,39
105_D	Vlinderparkweg 2-42	10,50	31,60	27,24	20,49	31,38
024_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,50	31,48	27,12	20,37	31,26
104_C	Vlinderparkweg 2-42	7,50	31,45	27,09	20,34	31,23
024_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,50	31,42	27,06	20,31	31,20
105_C	Vlinderparkweg 2-42	7,50	31,41	27,05	20,30	31,19
024_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,50	31,26	26,90	20,15	31,04

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
024_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,50	31,08	26,72	19,97	30,86
104_B	Vlinderparkweg 2-42	4,50	30,84	26,48	19,73	30,62
105_B	Vlinderparkweg 2-42	4,50	30,71	26,35	19,60	30,49
103_A	Vlinderparkweg 2-42	1,50	30,47	26,11	19,36	30,25
106_A	Colmschaterstraatweg 84	1,50	29,99	25,63	18,88	29,77
020_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,50	29,97	25,61	18,86	29,75
104_A	Vlinderparkweg 2-42	1,50	28,83	24,47	17,72	28,61
105_A	Vlinderparkweg 2-42	1,50	28,76	24,40	17,65	28,54
062_E	Kranenburg 57-83 oostgevel	13,50	26,72	22,36	15,61	26,50
062_D	Kranenburg 57-83 oostgevel	10,50	26,41	22,05	15,30	26,19
022_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,50	26,04	21,68	14,93	25,82
062_C	Kranenburg 57-83 oostgevel	7,50	25,70	21,34	14,59	25,48
023_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,50	25,60	21,24	14,49	25,38
023_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,50	25,45	21,09	14,34	25,23
022_E	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	13,50	25,40	21,04	14,29	25,18
023_F	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	16,50	25,38	21,02	14,27	25,16
023_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,50	25,19	20,83	14,08	24,97
022_D	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	10,50	24,70	20,34	13,59	24,48
062_B	Kranenburg 57-83 oostgevel	4,50	24,67	20,31	13,56	24,45
078_E	Oostriksweeg 2-70 noordwestgevel	13,50	24,60	20,24	13,49	24,38
078_D	Oostriksweeg 2-70 noordwestgevel	10,50	24,08	19,72	12,97	23,86
026_C	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:58 dB(A) 2e	7,50	23,67	19,31	12,56	23,45
062_A	Kranenburg 57-83 oostgevel	1,50	23,38	19,02	12,27	23,16
018_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,50	23,07	18,71	11,96	22,85
078_C	Oostriksweeg 2-70 noordwestgevel	7,50	22,91	18,55	11,80	22,69
060_E	Doornenburg 1-27 noordgevel	13,50	22,62	18,26	11,51	22,40
060_D	Doornenburg 1-27 noordgevel	10,50	21,97	17,61	10,86	21,75
022_B	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:57 dB(A) 1e, 3-5	4,50	21,85	17,49	10,74	21,63
078_B	Oostriksweeg 2-70 noordwestgevel	4,50	21,47	17,11	10,36	21,25
060_C	Doornenburg 1-27 noordgevel	7,50	21,17	16,81	10,06	20,95
059_E	Doornenburg 1-27 oostgevel	13,50	20,99	16,63	9,88	20,77
017_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,50	20,60	16,24	9,49	20,38
060_B	Doornenburg 1-27 noordgevel	4,50	20,39	16,03	9,28	20,17
059_D	Doornenburg 1-27 oostgevel	10,50	20,21	15,85	9,10	19,99
078_A	Oostriksweeg 2-70 noordwestgevel	1,50	19,96	15,60	8,85	19,74
061_E	Kranenburg 57-83 zuidgevel	13,50	19,51	15,15	8,40	19,29
056_E	Doornenburg 203-245 woning 26 HGW 60 dB(A)	13,50	19,41	15,05	8,30	19,19
059_C	Doornenburg 1-27 oostgevel	7,50	19,40	15,04	8,29	19,18
060_A	Doornenburg 1-27 noordgevel	1,50	19,20	14,84	8,09	18,98
086_E	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	13,50	19,05	14,69	7,94	18,83
061_D	Kranenburg 57-83 zuidgevel	10,50	18,78	14,42	7,67	18,56
051_D	Doornenburg 203-245 woning 20 HGW 60 dB(A)	10,50	18,76	14,40	7,65	18,54
059_B	Doornenburg 1-27 oostgevel	4,50	18,74	14,38	7,63	18,52
016_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,50	18,32	13,96	7,21	18,10
016_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,50	18,27	13,91	7,16	18,05
052_D	Doornenburg 203-245 woning 21 HGW 57 dB(A)	10,50	18,27	13,91	7,16	18,05
046_C	Doornenburg 203-245 woning 14 HGW 60 dB(A)	7,50	18,23	13,87	7,12	18,01
059_A	Doornenburg 1-27 oostgevel	1,50	18,19	13,83	7,08	17,97
016_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,50	17,81	13,45	6,70	17,59
061_C	Kranenburg 57-83 zuidgevel	7,50	17,76	13,40	6,65	17,54
057_E	Doornenburg 203-245 woning 27 HGW 57 dB(A)	13,50	17,63	13,27	6,52	17,41
019_A	Vlinderparkweg 2 t/m 42 HGW:56 dB(A) BG	1,50	17,47	13,11	6,36	17,25
043_B	Doornenburg 203-245 woning 9 HGW 57 dB(A)	4,50	17,18	12,82	6,07	16,96
061_B	Kranenburg 57-83 zuidgevel	4,50	17,16	12,80	6,05	16,94
047_C	Doornenburg 203-245 woning 15 HGW 57 dB(A)	7,50	17,10	12,74	5,99	16,88
042_B	Doornenburg 203-245 woning 8 HGW 61 dB(A)	4,50	17,03	12,67	5,92	16,81
061_A	Kranenburg 57-83 zuidgevel	1,50	16,92	12,56	5,81	16,70
086_D	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	10,50	16,89	12,53	5,78	16,67
012_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,50	16,88	12,52	5,77	16,66
015_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,50	16,78	12,42	5,67	16,56

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
015_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,50	16,59	12,23	5,48	16,37
012_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,50	16,14	11,78	5,03	15,92
015_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,50	15,93	11,57	4,82	15,71
012_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,50	15,24	10,88	4,13	15,02
011_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,50	15,18	10,82	4,07	14,96
054_E	Doornenburg 203-245 woning 24 HGW 60 dB(A)	13,50	15,08	10,72	3,97	14,86
055_E	Doornenburg 203-245 woning 25 HGW 60 dB(A)	13,50	14,92	10,56	3,81	14,70
014_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,50	14,86	10,50	3,75	14,64
014_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,50	14,83	10,47	3,72	14,61
086_C	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	7,50	14,79	10,43	3,68	14,57
011_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,50	14,63	10,27	3,52	14,41
008_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	14,31	9,95	3,20	14,09
011_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,50	14,26	9,90	3,15	14,04
014_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,50	14,09	9,73	2,98	13,87
049_D	Doornenburg 203-245 woning 18 HGW 60 dB(A)	10,50	13,87	9,51	2,76	13,65
050_D	Doornenburg 203-245 woning 19 HGW 60 dB(A)	10,50	13,84	9,48	2,73	13,62
086_B	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,50	13,45	9,09	2,34	13,23
004_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,50	13,40	9,04	2,29	13,18
010_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,50	13,09	8,73	1,98	12,87
086_A	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,50	12,95	8,59	1,84	12,73
004_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,50	12,88	8,52	1,77	12,66
058_E	Doornenburg 1-27 zuidgevel	13,50	12,78	8,42	1,67	12,56
010_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,50	12,52	8,16	1,41	12,30
004_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,50	12,37	8,01	1,26	12,15
004_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,50	12,09	7,73	0,98	11,87
010_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,50	11,98	7,62	0,87	11,76
007_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	11,96	7,60	0,85	11,74
058_D	Doornenburg 1-27 zuidgevel	10,50	11,85	7,49	0,74	11,63
004_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,50	11,64	7,28	0,53	11,42
041_B	Doornenburg 203-245 woning 6 HGW 60 dB(A)	4,50	11,45	7,09	0,34	11,23
003_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,50	11,38	7,02	0,27	11,16
038_A	Doornenburg 203-245 woning 2 HGW 60 dB(A)	1,50	11,19	6,83	0,08	10,97
045_C	Doornenburg 203-245 woning 12 HGW 60 dB(A)	7,50	11,06	6,70	-0,05	10,84
058_C	Doornenburg 1-27 zuidgevel	7,50	10,86	6,50	-0,25	10,64
003_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,50	10,83	6,47	-0,28	10,61
058_B	Doornenburg 1-27 zuidgevel	4,50	10,38	6,02	-0,73	10,16
003_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,50	10,35	5,99	-0,76	10,13
006_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	10,24	5,88	-0,87	10,02
039_A	Doornenburg 203-245 woning 3 HGW 60 dB(A)	1,50	10,21	5,85	-0,90	9,99
003_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,50	10,10	5,74	-1,01	9,88
002_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,50	9,77	5,41	-1,34	9,55
058_A	Doornenburg 1-27 zuidgevel	1,50	9,72	5,36	-1,39	9,50
003_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,50	9,57	5,21	-1,54	9,35
013_F	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	16,50	9,31	4,95	-1,80	9,09
002_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,50	9,21	4,85	-1,90	8,99
074_B	Stationsweg 23 westgevel	4,50	9,15	4,79	-1,96	8,93
002_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,50	8,81	4,45	-2,30	8,59
002_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,50	8,65	4,29	-2,46	8,43
013_E	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	13,50	8,58	4,22	-2,53	8,36
009_C	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	7,50	8,33	3,97	-2,78	8,11
074_A	Stationsweg 23 westgevel	1,50	8,10	3,74	-3,01	7,88
002_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,50	8,06	3,70	-3,05	7,84
009_B	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	4,50	8,01	3,65	-3,10	7,79
063_E	Doornenburg 270-384	13,50	7,90	3,54	-3,21	7,68
085_B	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	4,50	7,80	3,44	-3,31	7,58
009_A	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:61 dB(A) BG-2e	1,50	7,56	3,20	-3,55	7,34
013_D	Vlinderparkweg 44 t/m 75 HGW:60 dB(A) 3e-5e	10,50	7,23	2,87	-3,88	7,01
005_F	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	7,04	2,68	-4,07	6,82
085_A	Oostriksdwarsweg gezondheidszorgfunctie	1,50	6,94	2,58	-4,17	6,72
079_C	Oostriksweg 2-70 zuidwestgevel	7,50	6,51	2,15	-4,60	6,29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
063_D	Doornenburg 270-384	10,50	6,39	2,03	-4,72	6,17
076_E	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	13,50	6,32	1,96	-4,79	6,10
063_C	Doornenburg 270-384	7,50	5,63	1,27	-5,48	5,41
063_A	Doornenburg 270-384	1,50	5,29	0,93	-5,82	5,07
063_B	Doornenburg 270-384	4,50	5,20	0,84	-5,91	4,98
076_D	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	10,50	4,29	-0,07	-6,82	4,07
079_B	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	4,50	4,01	-0,35	-7,10	3,79
077_B	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	4,50	3,89	-0,47	-7,22	3,67
034_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	3,67	-0,69	-7,44	3,45
075_B	Stationsweg 27	4,50	3,04	-1,32	-8,07	2,82
080_B	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	4,50	2,97	-1,39	-8,14	2,75
082_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	2,86	-1,50	-8,25	2,64
080_A	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	1,50	2,57	-1,79	-8,54	2,35
079_A	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	1,50	2,21	-2,15	-8,90	1,99
077_A	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	1,50	2,16	-2,20	-8,95	1,94
083_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	2,10	-2,26	-9,01	1,88
076_C	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	7,50	2,01	-2,35	-9,10	1,79
036_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	1,80	-2,56	-9,31	1,58
075_A	Stationsweg 27	1,50	1,71	-2,65	-9,40	1,49
001_E	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	13,50	1,67	-2,69	-9,44	1,45
031_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,50	1,52	-2,84	-9,59	1,30
035_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	1,27	-3,09	-9,84	1,05
033_F	Karveel 11 t/m 69 HGW:58 dB(A) 5e	16,50	1,26	-3,10	-9,85	1,04
082_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	1,05	-3,31	-10,06	0,83
077_E	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	13,50	0,89	-3,47	-10,22	0,67
030_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,50	0,84	-3,52	-10,27	0,62
065_F	Koggeschip	16,50	0,73	-3,63	-10,38	0,51
031_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,50	0,61	-3,75	-10,50	0,39
084_B	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	4,50	0,43	-3,93	-10,68	0,21
085_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	0,30	-4,06	-10,81	0,08
076_B	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	4,50	0,29	-4,07	-10,82	0,07
080_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	0,17	-4,19	-10,94	-0,05
001_D	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	10,50	0,02	-4,34	-11,09	-0,20
065_E	Koggeschip	13,50	-0,20	-4,56	-11,31	-0,42
029_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,50	-0,22	-4,58	-11,33	-0,44
077_D	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	10,50	-0,31	-4,67	-11,42	-0,53
031_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,50	-0,42	-4,78	-11,53	-0,64
030_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,50	-0,74	-5,10	-11,85	-0,96
077_C	Ooostriksweg 2-70 zuidwestgevel	7,50	-0,94	-5,30	-12,05	-1,16
085_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	-0,98	-5,34	-12,09	-1,20
029_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,50	-1,12	-5,48	-12,23	-1,34
070_F	Koggeschip	16,50	-1,14	-5,50	-12,25	-1,36
081_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	-1,19	-5,55	-12,30	-1,41
001_C	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	7,50	-1,21	-5,57	-12,32	-1,43
085_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-1,23	-5,59	-12,34	-1,45
066_B	Koggeschip	4,50	-1,24	-5,60	-12,35	-1,46
073_B	Stationsweg 23 zuidgevel	4,50	-1,25	-5,61	-12,36	-1,47
082_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-1,35	-5,71	-12,46	-1,57
084_A	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	1,50	-1,39	-5,75	-12,50	-1,61
048_D	Doornenburg 203-245 woning 17 HGW 53 dB(A)	10,50	-1,44	-5,80	-12,55	-1,66
083_B	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	4,50	-1,44	-5,80	-12,55	-1,66
066_C	Koggeschip	7,50	-1,64	-6,00	-12,75	-1,86
080_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	-1,85	-6,21	-12,96	-2,07
084_E	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	13,50	-1,90	-6,26	-13,01	-2,12
066_D	Koggeschip	10,50	-1,91	-6,27	-13,02	-2,13
083_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	-2,00	-6,36	-13,11	-2,22
029_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,50	-2,09	-6,45	-13,20	-2,31
030_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,50	-2,15	-6,51	-13,26	-2,37
001_B	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	4,50	-2,17	-6,53	-13,28	-2,39
066_E	Koggeschip	13,50	-2,17	-6,53	-13,28	-2,39

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
082_B	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	4,50	-2,33	-6,69	-13,44	-2,55
066_F	Koggeschip	16,50	-2,40	-6,76	-13,51	-2,62
080_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-2,53	-6,89	-13,64	-2,75
031_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,50	-2,71	-7,07	-13,82	-2,93
083_A	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	1,50	-2,76	-7,12	-13,87	-2,98
069_F	Koggeschip	16,50	-2,96	-7,32	-14,07	-3,18
030_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,50	-3,00	-7,36	-14,11	-3,22
073_A	Stationsweg 23 zuidgevel	1,50	-3,14	-7,50	-14,25	-3,36
029_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,50	-3,59	-7,95	-14,70	-3,81
081_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	-3,62	-7,98	-14,73	-3,84
081_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-3,65	-8,01	-14,76	-3,87
083_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-3,65	-8,01	-14,76	-3,87
070_E	Koggeschip	13,50	-3,67	-8,03	-14,78	-3,89
076_A	Ooostriksweg 2-70 zuidoostgevel	1,50	-3,78	-8,14	-14,89	-4,00
082_A	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	1,50	-4,22	-8,58	-15,33	-4,44
081_B	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	4,50	-4,23	-8,59	-15,34	-4,45
065_D	Koggeschip	10,50	-4,25	-8,61	-15,36	-4,47
084_C	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	7,50	-4,35	-8,71	-15,46	-4,57
032_E	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	13,50	-4,41	-8,77	-15,52	-4,63
084_D	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	10,50	-4,96	-9,32	-16,07	-5,18
070_D	Koggeschip	10,50	-5,12	-9,48	-16,23	-5,34
069_E	Koggeschip	13,50	-5,22	-9,58	-16,33	-5,44
032_D	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	10,50	-5,43	-9,79	-16,54	-5,65
072_C	Waterlelie 14	7,50	-5,53	-9,89	-16,64	-5,75
037_A	Doornenburg 203-245 woning 1 HGW 53 dB(A)	1,50	-5,98	-10,34	-17,09	-6,20
072_B	Waterlelie 14	4,50	-5,99	-10,35	-17,10	-6,21
065_C	Koggeschip	7,50	-6,08	-10,44	-17,19	-6,30
070_C	Koggeschip	7,50	-6,15	-10,51	-17,26	-6,37
053_E	Doornenburg 203-245 woning 23 HGW 53 dB(A)	13,50	-6,31	-10,67	-17,42	-6,53
032_C	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	7,50	-6,32	-10,68	-17,43	-6,54
032_B	Karveel 11 t/m 69 HGW:59 dB(A) 1e-4e	4,50	-6,68	-11,04	-17,79	-6,90
069_D	Koggeschip	10,50	-6,70	-11,06	-17,81	-6,92
040_B	Doornenburg 203-245 woning 5 geen HGW	4,50	-6,88	-11,24	-17,99	-7,10
069_B	Koggeschip	4,50	-6,95	-11,31	-18,06	-7,17
070_B	Koggeschip	4,50	-6,96	-11,32	-18,07	-7,18
065_B	Koggeschip	4,50	-6,97	-11,33	-18,08	-7,19
081_A	Ooostriksdwarweg gezondheidszorgfunctie	1,50	-6,97	-11,33	-18,08	-7,19
072_A	Waterlelie 14	1,50	-7,05	-11,41	-18,16	-7,27
069_C	Koggeschip	7,50	-7,77	-12,13	-18,88	-7,99
068_B	Koggeschip	4,50	-8,60	-12,96	-19,71	-8,82
071_D	Koggeschip	10,50	-8,65	-13,01	-19,76	-8,87
064_B	Koggeschip	4,50	-8,66	-13,02	-19,77	-8,88
001_A	Vlinderparkweg 76 t/m 106 HGW:59 dB(A) BG-4e	1,50	-9,75	-14,11	-20,86	-9,97
071_C	Koggeschip	7,50	-10,28	-14,64	-21,39	-10,50
067_B	Koggeschip	4,50	-10,38	-14,74	-21,49	-10,60
071_B	Koggeschip	4,50	-11,00	-15,36	-22,11	-11,22
067_F	Koggeschip	16,50	-11,43	-15,79	-22,54	-11,65
068_F	Koggeschip	16,50	-11,47	-15,83	-22,58	-11,69
067_E	Koggeschip	13,50	-11,84	-16,20	-22,95	-12,06
068_E	Koggeschip	13,50	-11,93	-16,29	-23,04	-12,15
067_D	Koggeschip	10,50	-12,41	-16,77	-23,52	-12,63
068_D	Koggeschip	10,50	-12,61	-16,97	-23,72	-12,83
067_C	Koggeschip	7,50	-12,65	-17,01	-23,76	-12,87
068_C	Koggeschip	7,50	-12,90	-17,26	-24,01	-13,12
071_E	Koggeschip	13,50	-13,90	-18,26	-25,01	-14,12
044_C	Doornenburg 203-245 woning 11 geen HGW	7,50	-14,40	-18,76	-25,51	-14,62
064_C	Koggeschip	7,50	--	--	--	--
064_D	Koggeschip	10,50	--	--	--	--
064_E	Koggeschip	13,50	--	--	--	--
064_F	Koggeschip	16,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten wegverkeerslawaai Colmschaterstraatweg toekomstige situatie
Inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g Wgh

Alcedo
20155079

Rapport: Resultatentabel
Model: M02 Toekomstige situatie 2026
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Colmschaterstraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
071_F	Koggeschip	16,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Bijlage 3 Ecologische quickscan natuurtoets

quickscan natuurtoets

Titel

**Quickscan natuurtoets Oostriklaan, De-
venter**

Subtitel

Inventarisatie en beoordeling in het kader van natuurwetgeving en -
beleid

Oprachtgever

Gemeente Deventer

Status

Definitief



Emmastraat 16
8011 AG Zwolle

T (038) 423 64 64
E info@ecogroen.nl
I www.ecogroen.nl

Colofon

Titel

Quickscan natuurtoets Oostriklaan, Deventer

Subtitel

Inventarisatie en beoordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid

Projectcode	Datum	Status
14-421	9 februari 2015	Definitief

Auteur(s)

A. (Adriaan) de Gelder

Eindredactie

M.A. (Martin) Heinen

Opdrachtgever

Gemeente Deventer

A. (Adriaan) de Gelder (2015). Quickscan natuurtoets Oostriklaan, Deventer.
Rapport 14-421. EcoGroen Advies bv Zwolle.

© EcoGroen Advies (2015)

Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, mits onder vermelding van bron en status.

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding en doelstelling	6
1.2 Huidige situatie en voorgenomen ontwikkelingen	6
1.3 Algemene opzet onderzoek	7
2. Gebiedsbescherming	8
2.1 Natuurbeschermingswet	8
2.2 Ecologische hoofdstructuur	8
2.3 Overige natuurgebieden	9
3. Flora- en faunawet	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Onderzoeksmethode	10
3.3 Flora	10
3.4 Vleermuizen	10
3.5 Grondgebonden zoogdieren	12
3.6 Broedvogels	12
3.7 Amfibieën	13
3.8 Overige soortgroepen	13
4. Geraadpleegde bronnen	14
Bijlagen	
1 - Samenvatting natuurwetgeving	

Samenvatting

Aanleiding en doelstelling van dit onderzoek

In opdracht van gemeente Deventer heeft Ecogroen een quickscan natuurtoets uitgevoerd ten behoeve van een ruimtelijke onderbouwing voor de voorgenomen realisatie van een onderdoorgang bij de spoorwegovergang ter hoogte van de Oostriklaan in Deventer.

Het onderzoek is gebaseerd op een veldbezoek op 21 januari 2015 en een inventarisatie van bekende verspreidingsgegevens. De consequenties van de beoogde ruimtelijke ingrepen op de aanwezige natuurwaarden zijn getoetst aan de Flora- en faunawet en de vigerende gebiedsgerichte natuurbescherming.

Effectbeoordeling beschermde gebieden

De plannen hebben geen schade aan Natura 2000- en EHS-gebieden tot gevolg. Ook worden geen bijzondere natuurwaarden buiten de EHS aangetast door de plannen. Een vervolgetraject in het kader van de Natuurbeschermingswet en EHS-beleid is dan ook niet noodzakelijk.

Beschermde soorten

- In de bomen en bebouwing zijn geen ruimten aangetroffen die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Schade aan (onmisbare) vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen wordt niet verwacht;
- In het plangebied en binnen de invloedssfeer van de plannen zijn geen jaarrond beschermde broedlocaties aangetroffen. Wel zijn diverse broedvogels zoals Houtduif, Vink, Roodborst, Merel, Winterkoning en Spreeuw broedend te verwachten;
- Verblijfplaatsen van zwaar beschermde grondgebonden zoogdieren zijn niet aangetroffen en te verwachten binnen de invloedssfeer van de plannen. Wel zijn vaste verblijfplaatsen van enkele algemeen voorkomende, laag beschermde, zoogdiersoorten (Ff-wet tabel 1) te verwachten;
- Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied kan voortplanting van amfibieën worden uitgesloten. Wel zijn enkele algemene en laag beschermde amfibieën overwinterend te verwachten in de strooisellaag onder bomen en struiken;
- In het plangebied zijn geen reptielen of beschermde vissen en ongewervelden aangetoond of te verwachten.

Eindconclusies en aanbevelingen

- Een vervolgetraject in het kader van de Natuurbeschermingswet en EHS-beleid is niet noodzakelijk;
- Er zijn geen beperkingen met betrekking tot beschermde flora en fauna met uitzondering van broedvogels;
- Voor alle vogels geldt dat werkzaamheden die in gebruik zijnde broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen altijd voorkomen dienen te worden. Voor het broedseizoen wordt geen stan-

daardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Het ontzien van broedvogels is voor de meeste soorten mogelijk door de uitvoering in elk geval op te starten in de periode voor half maart en na half juli. Hierbij in acht te nemen dat een soort als Houtduif tot half november kan broeden;

- Voor aanwezige en te verwachten laag beschermde zoogdier- en amfibieënsoorten geldt, bij ruimtelijke ingrepen, vrijstelling van de verbodsartikelen van de Flora- en faunawet. Het nemen van verplichte vervolgstappen is voor deze soorten in deze situatie dan ook niet aan de orde.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

In opdracht van gemeente Deventer heeft Ecogroen een quickscan natuurtoets uitgevoerd ten behoeve van een ruimtelijke onderbouwing voor de voorgenomen realisatie van een onderdoorgang bij de spoorwegovergang ter hoogte van de Oostriklaan in Deventer.

De Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid verplichten vooraf te toetsen of ruimtelijke ingrepen of activiteiten niet conflicteren met aanwezige beschermde plant- en diersoorten en habitats. In het voorliggende onderzoek vindt, ten behoeve van de onderbouwing van de ruimtelijke planvorming, een toetsing plaats aan de Flora- en faunawet en gebiedsgerichte natuurbescherming. Een toelichting op de genoemde wetgeving is gegeven in bijlage 1.

1.2 Huidige situatie en voorgenomen ontwikkelingen

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Deventer ter hoogte van station Deventer-Colmschate. Binnen de grenzen van het plangebied liggen infrastructuur, een spoorwegovergang, met bomen beplante wegbermen, verharding, enkele bosjes, bebouwing en grasland (zie figuur 1). Op de locatie van de spoorwegovergang bij de Oostriklaan zijn plannen om een onderdoorgang te maken, waarbij het station mogelijk wordt heringericht.



Figuur 1: Ligging plangebied (binnen rode lijn). Bron luchtfoto: World Imagery ESRI

1.3 Algemene opzet onderzoek

De voorliggende quickscan natuurtoets is gebaseerd op één locatiebezoek, bekende verspreidingsgegevens (zie hoofdstuk 4 Geraadpleegde bronnen) en ecologische principes. Uit de verzamelde informatie volgt een korte beschrijving van de verwachte effecten van de ruimtelijke ingreep op beschermde gebieden (hoofdstuk 2) en soorten (hoofdstuk 3). Daarnaast is beschreven welke mitigerende (verzachtende of inpassings-) maatregelen eventueel nodig zijn om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. Indien aanvullend onderzoek nodig is, is dit ook aangegeven.

2. Gebiedsbescherming

2.1 Natuurbeschermingswet

In de **Natuurbeschermingswet 1998** (Nb-wet) is de bescherming van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000-gebieden) en Beschermd Natuurmonumenten ondergebracht. Beoordeeld dient te worden of ingrepen/activiteiten in of in de nabijheid van deze gebieden significant negatieve effecten kunnen hebben op de aangewezen waarden en instandhoudingsdoelen van deze gebieden.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat beschermd is onder de Natuurbeschermingswet. Het dichtstbij gelegen is het Natura 2000-gebied 'Rijntakken' op een afstand van ruim 3 kilometer ten oosten van het plangebied. Op grond van de grote afstand en de aard van de ingreep kan worden gesteld dat er geen schade aan kwalificerende soorten of habitats te verwachten is. Het nemen van vervolgstappen is niet aan de orde.

2.2 Ecologische hoofdstructuur

De bescherming van de **Ecologische Hoofdstructuur** (EHS) komt voort uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor nieuwe ontwikkelingen binnen de groene contouren van de EHS geldt een 'nee, tenzij'-afweging. Dit houdt kortweg in dat significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet toegestaan is, tenzij er sprake is van het ontbreken van reële alternatieven en redenen van groot openbaar belang. Wanneer niet teruggevallen kan worden op het tenzij-gedeelte van het beschermingskader, zal aangetoond moeten worden dat door de plannen de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet significant aangetast worden.

Uit de Atlas van Overijssel blijkt dat ten oosten van het plangebied op ruim 1 kilometer EHS is gelegen (bestaande natuur). Tussen het plangebied en het dichtstbij gelegen EHS-gebied bevindt zich onder andere bebouwing, infrastructuur en grasland. Negatieve effecten op het functioneren van de EHS zijn niet aan de orde. Het nemen van vervolgstappen is niet noodzakelijk.

2.3 Overige natuurgebieden

Buiten de bescherming van de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur bevinden zich ook natuurgebieden beschermd middels provinciaal beleid, veelal beschreven in Omgevingsplannen of Streekplannen. In dit provinciale beleid is de bescherming van bijvoorbeeld ganzenfoeragegebied en weidevogelgebied uitgewerkt.

Het plangebied ligt niet in gebieden met bijzondere natuurwaarden buiten de EHS. Er is geen sprake van ganzenfoeragegebied of weidevogelgebied in het plangebied.

3. Flora- en faunawet

3.1 Inleiding

De **Flora- en faunawet** verplicht om bij ruimtelijke ingrepen of andere nieuwe activiteiten, na te gaan of er negatieve effecten kunnen optreden op exemplaren of het leefgebied van beschermde plant- en diersoorten. Optredende negatieve effecten dienen zo veel mogelijk vermeden of geminimaliseerd te worden. Voor schade aan strikt beschermde soorten kan het noodzakelijk zijn om een ontheffing aan te vragen bij de Rijksdienst voor Ondernemend Neerland (RvO) van het Ministerie van Economische Zaken.

3.2 Onderzoeksmethode

Voorliggende ecologische beoordeling is gebaseerd op een locatiebezoek op 21 januari 2015. Tijdens dit veldbezoek is aandacht besteed aan de beschermde soorten binnen de Flora- en faunawet en vooral aan de juridisch zwaarder beschermde soorten (tabel 2- en 3-soorten). In combinatie met de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens (zie hoofdstuk 4 Geraadpleegde bronnen) en expert judgement is vervolgens een uitspraak gedaan over mogelijk aanwezige beschermde soorten. In onderstaande paragrafen worden de onderzochte soortengroepen beschreven die in het plangebied en de directe omgeving zijn aangetroffen en te verwachten.

3.3 Flora

In het plangebied zijn plantensoorten van droge en ruderaal omstandigheden aanwezig. In de bermen en stukken grasland zijn droge graslandsoorten als Madelief, Veldzuring, Gewoon duizendblad en Straatgras aangetroffen. Als wegbegeleidende bomen zijn vooral Zomereiken aanwezig. De bosjes bevatten soorten van struweel en bos zoals Gewone esdoorn, Hazelaar, Grote brandnetel en Hondsdraf.

Er zijn geen beschermde plantensoorten of plantensoorten van de Rode Lijst aangetroffen. Gezien de aangetroffen soortensamenstelling en de terreingesteldheid worden deze ook niet verwacht. Het nemen van vervolgstappen ten aanzien van de soortgroep flora is zodoende niet aan de orde.

3.4 Vleermuizen

Het is belangrijk om voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkelingen duidelijkheid te hebben over het al of niet voorkomen van vleermuizen. Alle vleermuizen zijn opgenomen in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en tabel 3 van de Flora- en faunawet en daardoor strikt beschermd. In de praktijk houdt deze beschermingsstatus in dat vaste verblijfplaatsen van vleermuizen niet verstoord of vernietigd mogen worden en dat in geval van onvermijdelijke schade (mogelijk) ontheffing aangevraagd moet worden bij het ministerie van EZ.

Potentiële vaste verblijfplaatsen

Verblijfplaatsen bevinden zich in donkere ruimten in bomen, huizen, kelders, et cetera. In het plangebied ontbreekt geschikte bebouwing. De bomen in het plangebied hebben geen holten/spletten die als vaste verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Gericht aanvullend onderzoek naar vleermuizen is niet noodzakelijk.

Potentiële vliegroutes

Van veel vleermuissoorten is bekend dat zij gedurende lange tijd gebruik kunnen maken van dezelfde structuren voor de oriëntatie en daarlangs van hun verblijfplaats naar de foerageergebieden trekken. Vanwege dit traditiegetrouwe gedrag van vleermuizen vormen bepaalde lijnvormige structuren (bijvoorbeeld rijen woningen, watergangen en bomenrijen) een belangrijk onderdeel van een vliegroute. Wanneer alternatieve structuren ontbreken zijn dergelijke structuren 'onmisbaar' en zodoende beschermd.

Geschikte lijnvormige elementen zijn in het plangebied zeer beperkt aanwezig. Wel zijn de wegbegeleidende bomen mogelijk beperkt onderdeel van een vliegroute voor sommige vleermuizen. Gezien de aard van de werkzaamheden en de aanwezigheid van potentiële vliegroutes in de directe omgeving is er geen sprake van schade aan een onmisbare vliegroute.

Foerageergebieden

Vleermuizen foerageren op locaties waar insecten aanwezig zijn, bijvoorbeeld langs randen van bossen en bomenrijen of boven water. Foerageergebied van vleermuizen geniet binnen de Flora- en faunawetgeving echter geen juridische bescherming, tenzij het onmisbaar is voor het voortbestaan van een populatie.

De aanwezige bosjes en wegbegeleidende bomen worden mogelijk gebruikt als foerageergebied door vleermuizen. Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden zijn er geen negatieve effecten te verwachten op foerageergebieden van vleermuizen. In de omgeving blijft voldoende geschikt habitat voorhanden.

3.5 Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied zijn vaste verblijfplaatsen van laag beschermde, kleine grondgebonden zoogdiersoorten aangetroffen en/of te verwachten, zoals Egel, Huisspitsmuis, Bosspitsmuis *spec.*, Bosmuis, Rosse woelmuis en Mol (Ff-wet tabel 1). Op basis van bekende verspreidingsgegevens en het ontbreken van sporen en/of geschikt leefgebied van zwaarder beschermde zoogdieren (zoals Steenmarter en Eekhoorn) kunnen vaste verblijfplaatsen van deze soorten worden uitgesloten.

Bij de geplande ingrepen kunnen enkele exemplaren en verblijfplaatsen van laag beschermde grondgebonden zoogdieren verloren gaan. Voor laag beschermde kleine zoogdieren geldt automatisch vrijstelling van de verbodsartikelen uit de Flora- en faunawet, waardoor het nemen van vervolgstappen voor deze zoogdieren niet aan de orde is.

Schade aan de algemene en laag beschermde zoogdieren kan - indien de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door werkzaamheden zoveel mogelijk uit te voeren buiten de voortplantingsperiode (maart - augustus). De minst schadelijke periode is september - november (mits vorstvrij).

3.6 Broedvogels

Aangezien dit onderzoek een quickscan betreft, is geen broedvogelinventarisatie uitgevoerd. Op basis van veldwaarnemingen, de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens en expert judgement is echter wel een goede uitspraak te doen over de te verwachten soorten.

Broedvogels met jaarrond beschermde nestplaatsen

Van veel broedvogels zijn nesten alleen gedurende het broedseizoen beschermd. Nestlocaties kunnen dan buiten het broedseizoen zonder overtreding van de Flora- en faunawet verwijderd worden. Voor een aantal broedvogelsoorten geldt echter dat de nestlocaties inclusief de functionele omgeving jaarrond beschermd zijn (zie kader 3.1).

In het plangebied zijn geen jaarrond beschermde vogelnesten aangetroffen of te verwachten. Geschikte broedlocaties ontbreken. Door de aanwezigheid van bos, struweel en grasland in het plangebied is broedbiotoop aanwezig voor algemene vogelsoorten van dergelijke biotopen zoals Houtduif, Spreeuw, Vink, Zwarte roodstaart, Roodborst, Winterkoning en Merel.

Kader 3.1 Broedvogels met jaarrond beschermde nestplaatsen

Onder jaarrond beschermde nesten van broedvogels wordt verstaan: in functie zijnde nesten van de Ooievaar, Boomvalk, Buizerd, Havik, Ransuil, Roek, Wespandief, Zwarte wouw, Slechtvalk, Sperwer, Steenuil, Kerkuil, Oehoe, Gierzwaluw, Grote gele kwikstaart en Huismus. Voor sommige andere soorten geldt dat de nesten jaarrond beschermd zijn als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Overige broedvogels

Alle broedvogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd en mogen in deze periode niet verstoord of geschaad worden. Voor verstoring tijdens het broedseizoen van een vogel wordt geen ontheffing verleend. Als broedseizoen wordt gehanteerd: periode van nestbouw, periode van broed op de eieren en de periode dat de jongen op het nest gevoerd worden. Voor de meeste soorten kan de periode tussen half maart en half juli worden aangehouden als broedseizoen. Er wordt echter geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen, maar het is van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Indien op een locatie geen broedende/nestelende vogels aanwezig zijn, mag het aanwezige geschikte broedbiotoop ook tijdens het broedseizoen verwijderd worden.

3.7 Amfibieën

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied kan voortplanting van amfibieën worden uitgesloten. Wel zijn enkele algemene en laag beschermde amfibieën (Ff-wet tabel 1) zoals Kleine watersalamander, Gewone pad en Bruine kikker overwinterend te verwachten in de strooisellaag onder bomen en struiken. Het betreft hier laag beschermde soorten waarvoor in deze situatie automatisch een vrijstelling geldt van de verbodsartikelen van de Flora- en faunawet.

Juridisch zwaarder beschermde amfibieën worden vanwege het ontbreken van geschikt biotoop en op basis van bekende verspreidingsgegevens niet verwacht in het onderzoeksgebied (RAVON en waarneming.nl).

Bij de realisatie van de plannen kunnen exemplaren en verblijfplaatsen van genoemde laag beschermde amfibieënsoorten verloren gaan. Voor deze soorten geldt echter automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet, waardoor het nemen van vervolgstappen voor deze soorten niet aan de orde is. Schade aan genoemde algemene en laag beschermde amfibieën kan - indien de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door werkzaamheden zoveel mogelijk uit te voeren buiten de overwinteringsperiode. De minst schadelijke periode is september - november (mits vorstvrij)

3.8 Overige soortgroepen

In het plangebied zijn geen reptielen of beschermde vissen en ongewervelden aangetroffen of te verwachten. Wegens de afwezigheid van geschikt biotoop ontbreken geschikte voortplantingslocaties voor deze soortgroepen. Deze zijn dan ook niet te verwachten.

4. Geraadpleegde bronnen

Literatuur

Bekker J.P, P. Twisk & A. Diepenbeek (2010). Veldgids Europese zoogdieren. Uitgegeven door de KNNV en VZZ.

Broekhuizen S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk & J.B.M. Thissen (1992). Atlas van de Nederlandse zoogdieren. KNNV Uitgeverij, Utrecht.

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (2009). De amfibieën en reptielen van Nederland. – Nederlandse fauna 9. nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European invertebrate survey – Nederland, Leiden.

Dienst Regelingen (2009). Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep.

Ministerie van I&M (2012). Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Ministerie van LNV (2004). Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en fauna.

Ministerie van LNV (2006). Handreiking Flora- en faunawet. Voor werkzaamheden en activiteiten in het kader van bestendig gebruik, bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling. Dienst Landelijk gebied.

Ministerie van LNV (2009). Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 28 augustus 2009, 25344, houdende vaststelling van geactualiseerde Rode lijsten flora en fauna.

Internet

Atlas van Overijssel (http://gisopenbaar.overijssel.nl/viewer/app/atlasvanoverijssel_basis/v1)

Gebiedendatabase Natura 2000 (<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000>)

Ministerie van EZ (<http://mineleni.nederlandsesoorten.nl>)

Ravon.nl (website met soortinformatie over reptielen, amfibieën en vissen)

Telmee.nl (website met soortenwaarnemingen in Nederland)

Waarneming.nl (website met soortenwaarnemingen in Nederland)

Bijlagen

1 - Samenvatting natuurwetgeving

Flora- en faunawet

Inleiding

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Onder de Flora- en faunawet zijn ongeveer 500 soorten in Nederland aangewezen als beschermde dier- of plantensoort. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn.

De Flora- en faunawet kent een groot aantal verbodsbepalingen die samenhangen met ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten. Zo is het verboden beschermde inheemse planten te plukken of te beschadigen en geldt voor beschermde dieren een verbod op het doden, verwonden en opzettelijk verontrusten. Ook is het verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde inheemse dieren te beschadigen of te verstoren of eieren te rapen of te vernielen. De verbodsbepalingen betreffende planten op hun groeiplaats zijn opgenomen in artikel 8. De verbodsbepalingen betreffende dieren in hun natuurlijke leefomgeving zijn vermeld in artikel 9 tot en met 12.

Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van de minister van Economische Zaken (EZ), of, in geval van beheer en schadebestrijding, van Gedeputeerde Staten van de provincies.

Beschermde dier- en plantensoorten

Beschermde inheemse planten- en diersoorten zijn bij algemene maatregel van bestuur aangewezen. Het zijn soorten die van nature in Nederland voorkomen en die in hun voortbestaan worden bedreigd of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd. Ook zijn soorten aangewezen die niet noodzakelijkerwijs in hun voortbestaan worden bedreigd, maar wel bescherming genieten ter voorkoming van overmatige benutting.

De volgende diersoorten zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet:

- 1 Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *zoogdieren*, met uitzondering van gedomesticeerde dieren en met uitzondering van de zwarte rat, de bruine rat en de huismuis;
- 2 Alle van nature op het Europese grondgebied van de Lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten *vogels* met uitzondering van gedomesticeerde vogels;
- 3 Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *amfibieën en reptielen*;
- 4 Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *vissen*, met uitzondering van de soorten waarop de Visserijwet 1963 van toepassing is;
- 5 Een aantal ongewervelden (o.a. *insecten, libellen en kevers*) die in hun voortbestaan bedreigd zijn of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd.

Er zijn drie beschermingsregimes van kracht, mede afhankelijk van de zeldzaamheid van de soort en de status in Europese richtlijnen. Van licht naar zwaar beschermd zijn de soorten opgenomen op Tabel 1, 2

of 3. Voor vogels gelden specifieke eisen, met name tijdens het broedseizoen. Bij ruimtelijke ingrepen geldt automatisch vrijstelling voor soorten van Tabel 1 waardoor de meeste aandacht gevraagd is voor soorten van Tabel 2/3 en voor vogels.

Wijze van toetsing en beoordeling

Gaat u een ruimtelijke ingreep uitvoeren, zijn beschermde soorten aanwezig en is er sprake van overtreding van een verbodsbepaling uit de Flora- en faunawet, dan dient u een ontheffingsaanvraag in te dienen bij de RVO. Hierbij worden de volgende vragen gesteld:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats aangetast?
- Is er een bij wet genoemd belang? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Is er een andere bevredigende oplossing? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

RVO beoordeelt of het bij wet genoemd belang zwaarder weegt dan het overtreden van de verbodsbepaling(en). Voor Tabel 2-soorten gelden minder zware eisen en kan een door het ministerie goedgekeurde gedragscode ook uitkomst bieden. De gedragscode moet wel van toepassing zijn op uw activiteit en u moet kunnen aantonen dat u precies zo werkt als in de gedragscode staat. Voor Bijlage 1-soorten uit Tabel 3 krijgt u alleen ontheffing wanneer sprake is van een bij wet genoemd belang. Bij een ruimtelijke ingreep betreft het meestal één van de onderstaande vier belangen:

Bescherming van flora en fauna (b)

Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)

Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e)

Uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j)

Voor vogels en soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn geldt dat u in bepaalde gevallen alleen ontheffing kunt krijgen op grond van een bij wet genoemd belang uit respectievelijk de Vogelrichtlijn¹ en de Habitatrichtlijn.

Rode lijsten

Los van de Flora- en faunawet heeft de toenmalige Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ter uitvoering van de bepalingen in artikelen 1 en 3 van het Verdrag van Bern een aantal Rode Lijsten voor bedreigde en kwetsbare soorten dieren en planten gepubliceerd². Voor soorten van de Rode Lijsten heeft de overheid zich verplicht onderzoek en werkzaamheden te bevorderen die nodig zijn voor bescherming en beheer. Het voorkomen van een soort op de Rode Lijst heeft geen wettelijke beschermingsstatus tot gevolg. Opname op de Rode Lijst zegt alleen iets over de zeldzaamheid en populatieontwikkelingen van de betreffende soorten.

¹ In de Vogelrichtlijn worden alleen de belangen b en d én de veiligheid van het luchtverkeer (belang c) genoemd.

² Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en fauna en Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 28 augustus 2009, 25344, houdende vaststelling van geactualiseerde Rode lijsten flora en fauna.

Natuurbeschermingswet 1998

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op Natura 2000 gebieden in Nederland en verankert een deel van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de nationale wetgeving. Natura 2000 bestaat uit een netwerk van Europese natuurgebieden. Het vormt de basis van het Europese natuurbeleid. Natura 2000 is gericht op de instandhouding en ontwikkeling van soorten en ecosystemen die voor Europa belangrijk zijn.

Nederland regelt aan de hand van een vergunningenstelsel de zorgvuldige afweging rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EZ. Daarnaast stelt Nederland voor al haar Natura 2000-gebieden beheerplannen op waarin de te beschermen waarden, de zogeheten instandhoudingdoelen, nader worden uitgewerkt in ruimte, tijd en omvang.

In voorgaand wettelijk kader zijn alleen de meest relevante onderdelen van de wetgeving vereenvoudigd weergegeven. Aan deze tekst kunnen derhalve geen rechten worden ontleend. Voor meer achtergronden en de oorspronkelijke wetsteksten.

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze planregels wordt verstaan onder:

1.1 *plan:*

het bestemmingsplan Onderdoorgang spoor Oostriklaan met identificatienummer NL.IMRO.0150.P321-VG01 van de gemeente Deventer;

1.2 *bestemmingsplan:*

de geometrische bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 *aanbouw:*

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

1.4 *aanduiding:*

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

1.5 *aanduidingsgrens:*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 *bebouwing:*

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

1.7 *bebouwingspercentage:*

een in de planregels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van de nader in de planregels omschreven gronden aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd;

1.8 *bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen*

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.9 *bestemmingsgrens:*

de grens van een bestemmingsvlak.

1.10 *bestemmingsvlak:*

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 *bevoegd gezag*

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

1.12 *bijbehorend bouwwerk*

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak

1.13 *bijgebouw:*

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

1.14 *bouwen:*

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

1.15 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.16 bouwperceel:

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

1.17 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.18 bouwvlak:

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

1.19 bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.20 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren, en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.21 dienstverlening:

het bedrijfsmatig verrichten van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen;

1.22 erf:

een al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw, en in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw;

1.23 gebouw:

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

1.24 hoofdgebouw:

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.25 overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.26 overkapping:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder dan wel met ten hoogste één wand;

1.27 pand

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is;

1.28 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van die hoofdingang, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;
- c. voor overige situaties geldt dat deze specifiek in deze planregels zijn geregeld.

1.29 prostitutie:

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

1.30 seksinrichting:

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

1.31 Staat van horeca-activiteiten

een in de bijlage(n) opgenomen en van de planregels deel uitmakende lijst van horecabedrijven;

1.32 weg:

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

1.33 Wet ruimtelijke ordening:

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

1.34 wijziging:

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

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens:

tussen de zijdelingse grenzen van een bouwperceel en een bepaald punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd)gebouw, waar die afstand het kortst is.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen. Indien peil niet eenduidig te bepalen is, geldt dat de bouwhoogte bepaald wordt door te meten vanaf een in de planregels opgenomen punt.

2.3 de diepte van een aan- of uitbouw:

de diepte van een aan- of uitbouw wordt loodrecht vanaf de gevel van het hoofdgebouw, waaraan de aan- of uitbouw wordt gebouwd, gemeten.

2.4 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

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

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

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

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

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

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van fietsenstallingen en overkappingen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

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

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 4 Verkeer - Railverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. het railverkeer;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - voorzieningen openbaar vervoerstation': voorzieningen ten behoeve van een openbaar vervoerstation, waaronder perrons, horecabedrijven die in de van deze planregels deel uitmakende Bijlage 1 Staat van horeca-activiteiten zijn aangeduid als categorie 2b of 3a, detailhandel, dienstverlening, onderhoud en beheer, fietsenstalling met aan de stallingsfunctie gerelateerde en ondergeschikte functies;

alsmede voor

- c. wegen, voet- en rijwielpaden;

met de daarbijbehorende

- d. kunstwerken;
- e. groenvoorzieningen;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. watergangen en andere waterpartijen;
- i. bruggen, duikers en faunapassages.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

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

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen mogen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bouwlak' worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage per bouwlak mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' is aangeduid;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' mag de bouwhoogte van gebouwen, waaronder een liftschaft en gemeten vanaf het perron, niet meer bedragen dan is aangeduid;

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van fietsenstallingen en overkappingen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van overkappingen ter plaatse van de aanduiding 'bouwlak' niet meer dan 5 m bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte gemeten wordt vanaf het perron;

- c. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 m bedragen;
- d. de bouwhoogte van viaducten en bruggen gemeten vanaf de bovenste spoorstaaf mag niet meer dan 6,5 m bedragen;
- e. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het (rail)verkeer, mag niet meer dan 15 m gemeten vanaf de bovenste spoorstaaf, bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 4.1 wordt in ieder geval gerekend:

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 5 Leiding - Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. een waterleiding;

met de daarbij behorende

- b. voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 5.2.1 worden toegestaan dat de in de desbetreffende andere bestemming genoemde bouwwerken mogen worden gebouwd.

5.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in artikel 5.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. hierdoor geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding;
- b. ter zake daarvan vooraf een schriftelijk positief advies van de betreffende leidingbeheerder is verkregen.

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

5.4.1 Vergunningplicht

Behoudens het bepaalde in 5.4.2 is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen en verharden van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;

- c. het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
- d. het aanleggen van geluid- en andere wallen;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen.

5.4.2 *Uitzonderingen*

Het in artikel 5.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken en werkzaamheden:

- a. werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. werken en werkzaamheden, waarmee op grond van een omgevingsvergunning is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan;
- c. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan, indien daarvoor geen omgevingsvergunning vereist was.

5.4.3 *Toepassingsvoorwaarden*

Werken en werkzaamheden als bedoeld in 5.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. door de uitvoering daarvan, dan wel de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding, en
- b. ter zake daarvan vooraf een schriftelijk positief advies van de betreffende leidingbeheerder is verkregen.

Artikel 6 Waarde - Archeologie - 2

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische verwachtingswaarden.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Vaststelling archeologische waarde

- a. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw is verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- b. Deze verplichting geldt uitsluitend als de bodemingreep **groter** is dan **2500 m²** en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld.
- c. Als de bodemingreep **groter** is dan **1000 m²**, **kleiner** is dan **2500 m²**, en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld kan door het bevoegd gezag een voorschrift als bedoeld in artikel 31.2.3onder d aan de vergunning worden verbonden.

6.2.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in het vorige lid is niet van toepassing als:

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

6.2.3 Voorwaarden

Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorschriften verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties;
- d. de verplichting tot het bieden van gelegenheid tot een archeologische waarneming door het bevoegd gezag tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, als de bodemingreep **groter** is dan **1000 m²**, kleiner is dan **2500 m²**, en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld.

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

6.3.1 *Vergunningplicht*

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren, waarbij sprake is van een bodemingreep die **groter** is dan **1000 m²** en een bodemverstoring die **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld:

- a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- b. het verlagen van de bodem of het afgraven van gronden;
- c. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en grondbewerkingen;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- e. het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- f. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- g. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen;
- h. het uitvoeren van sloopwerkzaamheden met een bodemversturende werking.

6.3.2 *Uitzonderingen vergunningplicht*

Het in artikel 31.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

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

6.3.3 *Toelaatbaarheid*

- a. De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 31.3.1 kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.
- b. Ter uitvoering van het gestelde onder a is de aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 31.3.1 verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- c. Het bepaalde onder b is niet van toepassing:
 1. als de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag al voldoende vaststaat;
 2. als de grondingreep **groter** is dan **1000 m²** en kleiner is dan **2500 m²**, met in achtneming van het bepaalde onder 31.3.4 onder a.

6.3.4 Voorwaarden

- a. Als de bodemingreep groter is dan 1000 m² en kleiner is dan 2500 m², kan aan de vergunning het voorschrift worden verbonden tot het bieden van gelegenheid voor een archeologische waarneming tijdens de werkzaamheden.
- b. Als uit het in artikel 31.3.3 onder b genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;

Artikel 7 Waarde - Archeologie - 3

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische verwachtingswaarden.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Vaststelling archeologische waarde

- a. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw is verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- b. Deze verplichting geldt uitsluitend als de bodemingreep **groter** is dan **500 m²** en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld.
- c. Als de bodemingreep **groter** is dan **200 m²**, **kleiner** is dan **500 m²**, en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld kan door het bevoegd gezag een voorschrift als bedoeld in artikel 32.2.3 onder d aan de vergunning worden verbonden.

7.2.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in het vorige lid is niet van toepassing als:

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

7.2.3 Voorwaarden

Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorschriften verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties;
- d. de verplichting tot het bieden van gelegenheid tot een archeologische waarneming door het bevoegd gezag tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, als de bodemingreep **groter** is dan **200 m²**, **kleiner** is dan **500 m²**, en **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld

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

7.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren, waarbij sprake is van een bodemingreep die **groter** is dan **200 m²** en een bodemverstoring die **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld:

- a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- b. het verlagen van de bodem of het afgraven van gronden;
- c. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en grondbewerkingen;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- e. het aanleggen of verharderen van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- f. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- g. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen;
- h. het uitvoeren van sloopwerkzaamheden met een bodemversturende werking.

7.3.2 Uitzonderingen vergunningplicht

Het in artikel 32.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

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

7.3.3 Toelaatbaarheid

- a. De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 32.3.1 kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.
- b. Ter uitvoering van het gestelde onder a is de aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 32.3.1 verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- c. Het bepaalde onder b is niet van toepassing:
 1. als de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag al voldoende vaststaat;
 2. als de grondingreep **groter** is dan **200 m²** en **kleiner** is dan **500 m²**, met in achtneming van het bepaalde onder 32.3.4 onder a.

7.3.4 Voorwaarden

- a. Als de bodemingreep **groter** is dan **200 m²** en **kleiner** is dan **500 m²**, kan aan de vergunning het voorschrift worden verbonden tot het bieden van gelegenheid voor een archeologische waarneming tijdens de werkzaamheden.
- b. Als uit het in artikel 32.3.3 onder b genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties.

Artikel 8 Waarde - Archeologie - 4

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische verwachtingswaarden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Vaststelling archeologische waarde

- a. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw is verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- b. Deze verplichting geldt uitsluitend als de bodemingreep groter is dan 200 m² en dieper is dan 0,50 m onder maaiveld.
- c. **Als de bodemingreep groter is dan 100 m², kleiner is dan 200 m², en dieper is dan 0,50 m onder maaiveld kan door het bevoegd gezag een voorschrift als bedoeld in artikel 33.2.3 onder d aan de vergunning worden verbonden.**

8.2.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in het vorige lid is niet van toepassing als:

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

8.2.3 Voorwaarden

Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorschriften verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties;
- d. de verplichting tot het bieden van de gelegenheid tot een archeologische waarneming door het bevoegd gezag tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, als de bodemingreep **groter** is dan **100 m²**, **kleiner** is dan **200 m²**, en dieper is dan **0,50 m** onder maaiveld.

8.3 *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*

8.3.1 *Vergunningplicht*

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren, waarbij sprake is van een bodemingreep die **groter** is dan **100 m²** en een bodemverstoring die **dieper** is dan **0,50 m** onder maaiveld:

- a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- b. het verlagen van de bodem of het afgraven van gronden;
- c. het uitvoeren van graafwerkzaamheden en grondbewerkingen;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- e. het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- f. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- g. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen;
- h. het uitvoeren van sloopwerkzaamheden met een bodemversturende werking.

8.3.2 *Uitzonderingen vergunningplicht*

Het in artikel 33.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

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

8.3.3 *Toelaatbaarheid*

- a. De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 33.3.1 kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.
- b. Ter uitvoering van het gestelde onder a is de aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 33.3.1 verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
- c. Het bepaalde onder b is niet van toepassing:
 1. als de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag al voldoende vaststaat;
 2. als de grondingreep **groter** is dan **100 m²** en **kleiner** is dan **200 m²**, met in achtneming van het bepaalde onder 33.3.4 onder a.

8.3.4 Voorwaarden

- a. Als de bodemingreep **groter** is dan **100 m²** en **kleiner** is dan **200 m²**, kan aan de vergunning het oorschrift worden verbonden tot het bieden van gelegenheid voor een archeologische waarneming tijdens de werkzaamheden.
- b. Als uit het in artikel 33.3.3 onder b genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten of archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij die voorschriften te stellen kwalificaties.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbelregel

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

Artikel 10 Algemene bouwregels

10.1 Bestaande afstanden en maten

In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand van bouwwerken, die rechtens tot stand zijn gekomen, minder dan wel meer bedraagt dan in of krachtens het bepaalde in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven respectievelijk toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand in afwijking daarvan als minimaal voorgeschreven respectievelijk maximaal toegestaan.

10.2 Parkeren

10.2.1 Gebruiksregels

Het gebruik van bouwwerken ten behoeve van de in Hoofdstuk 2 genoemde functies is alleen toegestaan indien wordt voldaan aan de in Bijlage 2 Parkeernormen gestelde parkeernormen en het op grond van deze parkeernormen vereiste aantal parkeerplaatsen in stand wordt gehouden.

10.2.2 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 10.2.1, teneinde functies toe te staan waarvoor in Bijlage 2 Parkeernormen geen parkeernorm is gesteld;
- b. de in lid 10.2.1 gestelde parkeernormen.

10.2.3 Toepassingsvoorwaarden

Afwijken als bedoeld in lid 10.2.2 is alleen mogelijk indien naar het oordeel van het bevoegd gezag op andere wijze in adequate parkeergelegenheid of de parkeerbehoefte wordt voorzien en voor zover geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.

10.2.4 Verbinden voorschriften

Het bevoegd gezag kan een voorschrift aan de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 10.2.2 verbinden, inhoudende de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

11.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend:

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

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

12.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

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

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

13.1 Bevoegdheid

13.1.1 Wijziging bestemmings- en bouwlakken

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

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

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

14.1.1 Algemeen

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

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

14.1.2 Bevoegdheid

Het bevoegd gezag kan eenmalig, in afwijking van het bepaalde in artikel 14.1.1, een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 14.1.1 met maximaal 10%.

14.1.3 Uitzondering

Artikel 14.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht ten aanzien van het gebruik

14.2.1 Algemeen

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

14.2.2 Verbod verandering gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 14.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

14.2.3 Verbod hervatting strijdig gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 14.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

14.2.4 Uitzondering

Artikel 14.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als 'Regels van het bestemmingsplan Onderdoorgang spoor Oostriklaan'.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van horeca-activiteiten

Bijlage 2

Staat van horeca-activiteiten

Categorie 1:

Grootschalige vormen van horeca-activiteiten (met een oppervlakte van 200 m² en meer) waar in hoofdzaak alcoholische drank wordt verstrekt en waarvan de exploitatie in het algemeen meer aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaakt en meer druk op de openbare orde met zich meebrengt. Hierbij wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- categorie 1a: discotheken, dancings, nachtclubs;
- categorie 1b: gecombineerd eten/drinken/dansen (met kleine dansvloer van maximaal 50 m²)

Categorie 2:

Categorie 2 maakt onderscheid tussen twee subcategorieën:

- categorie 2a: vormen van horeca die zich qua exploitatie richten op drankenverstrekking (café, bars, besloten feestzaal) welke doorgaans minder druk op de omgeving veroorzaken en
- categorie 2b: vormen van horeca-activiteiten waar in hoofdzaak maaltijden worden verstrekt en waarvan de exploitatie doorgaans geen aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaakt: restaurants, hotels, pensions, bodega's.

Categorie 3:

Vormen van horeca-activiteiten waarvan de exploitatie normaliter géén aantasting van het woon- en leefklimaat kan veroorzaken en geen druk op de openbare orde met zich mee kan brengen. Categorie 3 maakt onderscheid tussen twee subcategorieën:

- categorie 3a. vormen van zelfstandige horeca die zich qua exploitatie en qua openingstijden richten op de winkelactiviteiten
- categorie 3b. overige facilitaire/ondersteunende horeca als ondersteuning aan de andere hoofdfunctie

Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Het onderscheid tussen de categorieën wordt primair gebaseerd op de in het algemeen te verwachten effecten op het woon- en leefklimaat. Daarnaast speelt ook de omvang van het bedrijf en de vorm van exploitatie een rol.

Categorie 1:

In de 'zwaarste' categorie 1 zijn de te verwachten (negatieve) effecten het grootst. Er wordt op grond van de bedrijfskenmerken een verschil gemaakt tussen grootschalige (over)last gevende disco's/partycentra e.d. enerzijds (categorie 1a) en grootschalige moderne eet/drink/dansgelegenheden (1b) anderzijds. In Deventer blijkt een grens van ongeveer 200 m² bruikbaar om de mate van grootschaligheid te typeren. Opgemerkt wordt dat deze oppervlaktemaat alleen gehanteerd wordt voor bedrijven waar drankverstrekking hoofdzaak is of een combinatie van drankverstrekking met eten en dansen het concept en de exploitatie bepaalt.

Categorie 2:

In categorie 2 vallen de kleinschaliger 'traditionele' drankenverstrekkers (categorie 2a) en zaken waar hoofdzakelijk maaltijden (of overnachting) worden verstrekt (2b), zoals overwegend restaurants, hotels, pensions etc. In de laatste groep 2b treffen we qua oppervlakte zowel grotere als kleinere bedrijven. Het oppervlakte criterium speelt geen rol zolang drankverstrekking geen hoofdzaak is of nadrukkelijk onderdeel van het concept en de exploitatie is.

Categorie 3

Deze categorie omvat overige horeca bedrijven die in het algemeen geen aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaken, zoals horeca die zich qua exploitatie en qua openingstijden richt op de winkelactiviteiten (als zelfstandige lunchrooms etc. in winkelgebied is categorie 3a) en winkel- en andere functies ondersteunende horeca die onderdeel uitmaken van de betreffende functie (horeca in musea, sportkantines, in buurthuizen, kerken etc. is categorie 3b).

Bijlage 2 Parkeernormen

Deze parkeernormen zijn vastgesteld in de 'Nota Parkeernormen Deventer 2013, auto en fiets' op 02 oktober 2013.

Voor toepassing van de normen zie: 'Beleidsregel parkeernormen Deventer 2013'. Deze beleidsregel bevat richtlijnen (regels) voor de wijze waarop burgemeester en wethouders uitvoering geven aan artikel 2.5.30 en 2.5.30a van de Bouwverordening.

Parkeernormen auto per functie per stedelijke zone

Functie	Eenheid	Centrum	Eerste schil centrum	Tweede schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	aandeel bezoekers
Hoofdgroep Wonen							
Koop, vrijstaand	woningen	1,4	1,4	1,7	2,1	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee - onder- een- kap	woningen	1,4	1,4	1,6	2	2,2	0,3 pp per woning
Koop, tussen/ hoek	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2	0,3 pp per woning
Koop, etage, duur	woningen	1,3	1,3	1,5	1,9	2,1	0,3 pp per woning
Koop, etage, midden	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Koop, etage, goedkoop	woningen	1	1	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huurhuis, vrije sector	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2	0,3 pp per woning
Huurhuis, sociale huur	woningen	1	1	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huur, etage, duur	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Huur, etage, midden/ goedkoop	woningen	0,9	0,9	1	1,3	1,4	0,3 pp per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	woningen	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	woningen	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning en serviceflat	woningen	0,4	0,4	1	1,1	1,2	0,3 pp per woning
Hoofdgroep Werken							
Kantoor (zonder baliefunctie)	100m2 bvo	1,1	1,1	1,5	1,7	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100m2 bvo	1,4	1,4	1,8	2,3	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (1)	100m2 bvo	1,2	1,2	1,7	2,2	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (2)	100m2 bvo	0,6	0,6	0,7	1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw (3)	100m2 bvo	0,9	0,9	1,3	1,6	2	
Hoofdgroep winkelen en boodschappen							
Buurtsupermarkt	100m2 bvo	1,7	1,7	2,5	3,4	5,7	89%
Discountsupermarkt	100m2 bvo	2,9	2,9	4,6	6,5	9,7	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100m2 bvo	2,8	2,8	4,4	5,4	6,9	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100m2 bvo	3,2	3,2	3,8	4,9	7,9	93%
Grote supermarkt	100m2 bvo	5,4	5,4	6,5	7,7	8,8	84%
Groothandel in levensmiddelen	100m2 bvo	5,7	5,7	6	6,4	7,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads) centrum (50.000 - 100.000 inwoners)	100m2 bvo	3,4	3,4	nvt	nvt	nvt	92%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads) centrum (100.000 - 175.000 inwoners)	100m2 bvo	3,5	3,5	nvt	nvt	nvt	96%
Buurt - en dorpscentrum	100m2 bvo	nvt	nvt	2,9	3,7	nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	100m2 bvo	nvt	nvt	3,5	4,5	nvt	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100m2 bvo	nvt	nvt	4,1	5,1	nvt	79%
Wijkcentrum (groot)	100m2 bvo	nvt	nvt	4,5	5,7	nvt	81%
Stadsdeelcentrum	100m2 bvo	nvt	nvt	5	6,3	nvt	85%
Weekmarkt (bij klein wijk- , buurt - en dorpscentrum)							
Kringloopwinkel	100m2 bvo	0,5	0,5	1,1	1,7	2,3	89%
Bruin - en witgoedzaken	100m2 bvo	3,3	3,3	5,3	7,4	9,3	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100m2 bvo	1	1	1,5	1,7	2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot (circa 25.000m2 bvo))	100m2 bvo	2,5	2,5	3,6	4,8	5,2	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	100m2 bvo	1,4	1,4	1,8	2,3	2,5	93%

Winkelboulevard	100m2 bvo	2,7	2,7	3,3	4	4,6	94%
Outletcentrum	100m2 bvo	7,1	7,1	8,3	9,6	10,4	94%
Bouwmarkt	100m2 bvo	1,1	1,1	1,7	2,3	2,5	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 bvo	1,7	1,7	2,1	2,6	2,9	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 bvo	1,7	1,7	2,1	2,6	2,9	89%
Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning							
Bibliotheek	100m2 bvo	0,4	0,4	0,7	1,1	1,4	97%
Museum							
Bioscoop (4)	100m2 bvo	2,8	2,8	7,5	11	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis (5)	100m2 bvo	2,3	2,3	4,9	7,7	9,9	97%
Theater/ schouwburg (6)	100m2 bvo	6,6	6,6	7,5	9,8	12	87%
Vlakvloertheater (7)	100m2bvo	5,4	5,4	6	8	10	87%
Musicaltheater (8)	100m2 bvo	2,6	2,6	3,2	3,9	5,1	86%
Casino	100m2 bvo	5,1	5,1	5,8	6,5	8	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,4	1,4	2,1	2,8	2,8	89%
Biljart-/ snookercentrum	per tafel	0,8	0,8	1	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100m2 bvo	1,4	1,4	3,6	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/ sportschool (9)	100m2 bvo	1,2	1,2	3,2	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum (9)	100m2 bvo	1,5	1,5	4,2	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100m2 bvo	nvt	nvt	nvt	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	100m2 bvo	2,2	2,2	4,3	6,6	7,3	99%
Sporthal (10)	100m2 bvo	1,3	1,3	1,9	2,7	3,5	96%
Sportzaal (10)	100m2 bvo	1	1	1,8	2,7	3,6	94%
Tennishal	100m2 bvo	0,2	0,2	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	100m2 bvo	1,4	1,4	2,2	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	8	8	10,1	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	6,5	6,5	9,6	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs							
Sportveld							
Stadion							
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100m2 bvo	1	1	1,3	1,7	2,1	98%
Kunstijsbaan (400meter)	100m2 bvo	1,6	1,6	1,9	2,4	2,8	98%
Ski - en snowboardhal							
Jachthaven							
Golfoefencentrum (circa 6 ha)	centrum	34	34	42	51	56	93%
Golfbaan (18 holes, circa 60-70 ha))	18 holes, 60ha	65	65	79	96	118	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100m2 bvo	2,7	2,7	3,5	4,4	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100m2 bvo	3,1	3,1	4,1	5,3	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100m2 bvo	3,4	3,4	4,4	5,5	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)							
Manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	nvt	nvt	0,4	90%
Dierenpark							
Attractie - en pretpark							
Volkstuin	per 10 tuinen	1	1	1,2	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)							
Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie							
Camping (kampeerterrein) (11)	standplaatsen	nvt	nvt	nvt	nvt	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalows	nvt	nvt	nvt	1,6	2,1	91%

1* hotel	per 10 kamers	0,3	0,3	0,7	2,3	4,5	77%
2** hotel	per 10 kamers	1,2	1,2	2	3,9	6,3	80%
3*** hotel	per 10 kamers	1,8	1,8	2,9	4,7	6,8	77%
4**** hotel	per 10 kamers	2,9	2,9	4,6	6,8	9	73%
5 ***** hotel	per 10 kamers	4,5	4,5	7,2	10,1	12,6	65%
Café/ bar/ cafetaria (12)	100m2 bvo	6	6	7	8	8	90%
Restaurant (12)	100m2 bvo	10	10	12	16	16	80%
Fastfoodrestaurant							
Discotheek	100m2 bvo	5,5	5,5	11,7	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw							
Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen							
Huisartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,8	1,8	2,3	3	3,3	57%
Apotheek (normvestiging 150m2)	per apotheek	2,1	2,1	2,6	3,2	5,8	45%
Fysiotherapiepraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,1	1,1	1,4	1,8	2	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,2	1,2	1,5	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,1	1,1	1,5	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,4	1,4	1,9	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,4	1,4	1,8	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (13)	100 m2 bvo	1,3	1,3	1,5	1,7	2	29%
Crematorium	gelijktijdige plechtigheden	nvt	nvt	nvt	30	30	99%
Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheden	nvt	nvt	nvt	32	32	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,5	1,5	2,1	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,2	nvt	
Verpleeg - en verzorgingstehuis							
Hoofdgroep onderwijs							
Kinderdagverblijf (crèche) (14)	per 100 m2 bvo	0,8	0,8	1	1,2	1,5	0%
Basisonderwijs (15)	per leslokaal	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	
Middelbare school (15)	per 100 leerlingen	2,9	2,9	3,8	4,3	4,9	11%
ROC (15)	per 100 leerlingen	3,8	3,8	4,6	5,2	5,9	7%
Hogeschool (15)	per 100 studenten	7,4	7,4	8,5	9,5	10,9	72%
Universiteit (15)	per 100 studenten	10,6	10,6	12,8	14,7	16,8	48%
Avondonderwijs (15)	per 10 studenten	3,6	3,6	4,8	6	10,5	95%

(1) en (2) is exclusief vrachtwagenparkeren

(3) Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

(4) 1 Zitplaats is circa 3m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 8,4 parkeerplaatsen. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een evt. overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Norm betreft drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.

(5) 1 Zitplaats is circa 3m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 6,9 parkeerplaatsen. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een evt. overlap tussen twee voorstellingen (+205). Norm betreft de drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.

(6) 100 Zitplaatsen is 300m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 19,6 parkeerplaatsen

(7) Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 16,2 parkeerplaatsen. Daarbij is het uitgangspunt dat de stoelen aard en nagelvast zijn

(8) 100 Zitplaatsen is 840m2 bvo.

(9) Fitnessstudio/ sportschool is circa 750m2 bvo, voor overgrote deel alleen fitnessapparaten. Fitnesscentrum is grotere multifunctioneel centrum (>1500m2 bvo) met breed pakket aan activiteiten (individuele training als groepstrainingen)

(10) Bij grotere aantallen bezoekers is de norm te laag (bijvoorbeeld als een sporthal gebruikt wordt door hoog spelende amateurs)

(11) Exclusief 10% voor gasten van bezoekers

(12) Deze norm is gebaseerd op ervaringscijfers van de gemeente Utrecht, hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken, zie uitgangspunt 3.4.

(13) Norm geldt voor een gemiddelde ziekenhuis. Zie richtlijnen CROW voor een gedetailleerde parkeerberekening.

(14) Exclusief kiss en ride, zie voor berekening kiss en ride de rekentool van het crow: www.crow.nl

(15) Bezoekers zijn leerlingen/ studenten

Parkeernormen fiets per functie per stedelijke zone

Funcie	Per	Centrum	Eerste schil centrum	Tweede schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Opmerking
Wonen							
Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen							
Werken							
Kantoor (personeel)	100m2 bvo	1,9	1,9	1,3	1,2	0,7	
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	minimaal 10
Winkels							
Winkelcentrum	100m2 bvo	3,0	3,0	2,8	2,7	2,7	
Supermarkt	100m2 bvo	3,2	3,2	3,0	2,9	2,9	
Bouwmarkt	100m2 bvo	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
Tuincentrum	100m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	
Vrije tijd							
Fastfoodrestaurant	locatie	31,9	31,9	30,5	10,0	5,0	
Restaurant (eenvoudig)	100m2 bvo	19,8	19,8	18,9	18,0	15,0	bv. Pannenkoeken - huis. Terras meetellen
Restaurant (luke)	100m2 bvo	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Bibliotheek	100m2 bvo	3,3	3,3	3,2	3,0	3,0	
Bioscoop	100m2 bvo	8,6	8,6	4,5	1,4	1,4	
Fitness	100m2 bvo	5,5	5,5	3,9	2,0	2,0	
Museum	100m2 bvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	
Sporthal	100m2 bvo	2,8	2,8	2,6	2,5	2,5	
Sportveld	ha netto terrein	67,1	67,1	64,1	61,0	61,0	
Sportzaal	100m2 bvo	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Stadion	maatwerk						
Stedelijk evenementen	100 bezoekers	35,2	35,2	33,6	32,0	nvt	
Theater	100 zitplaatsen	26,4	26,4	22,1	18,0	18,0	
Zwembad (openlucht)	100m2 bassin	30,8	30,8	29,4	28,0	28,0	
Zwembad (overdekt)	100m2 bassin	22,0	22,0	21,0	20,0	20,0	
Zorg							
Apotheek (bezoekers)	locatie	7,7	7,7	7,4	7,0	7,0	
Apotheek (medewerkers)	locatie	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Begraafplaats/ crematorium	gelijktijdige plechtigheid	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100m2 bvo	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
Kerk/ moskee	100 zitplaatsen	44,0	44,0	42,0	40,0	40,0	
Ziekenhuis (bezoekers)	100m2 bvo	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	

Ziekenhuis (medewerkers)	100m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	
Onderwijs							
Basischool leerlingen	10 leerlingen						
	< 250 leerlingen	4,7	4,7	4,5	4,3	4,3	
	250 tot 500 leerlingen	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	
	> 500 leerlingen	6,8	6,8	6,5	6,2	6,2	
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
Middelbare school leerlingen	100m2 bvo	15,4	15,4	14,7	14,0	14,0	
Middelbare school medewerkers	100m2 bvo	0,7	0,7	0,5	0,4	0,4	
ROC leerlingen	100m2 bvo	13,2	13,2	12,6	12,0	12,0	
ROC medewerkers	100m2 bvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	