

Parkeerterrein de Worp

Plantype: bestemmingsplan

Naam: Parkeerterrein de Worp

IMRO-idn: NL.IMRO.0150.P336-VG01

Procedurestatus: vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Geldend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	11
2.1 Beschrijving huidige situatie	11
2.2 Beschrijving toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Rijksbeleid	17
3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid	25
3.4 Gemeentelijk beleid	33
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden	39
4.1 Landschappelijke kwaliteit	39
4.2 Cultuurhistorie en monumenten	39
4.3 Archeologie	40
4.4 Milieu-aspecten	44
4.5 Leidingen en kabels	51
4.6 Verkeer en Ontsluiting	52
4.7 Waterhuishouding	53
4.8 Sociale veiligheid	54
Hoofdstuk 5 Planopzet en juridische aspecten	57
5.1 Inleiding	57
5.2 RO Standaarden 2012	57
5.3 Planopzet	57
5.4 Handhaving	61
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	63
6.1 Inleiding	63
6.2 Economische uitvoerbaarheid	63
6.3 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	64
Bijlagen bij de toelichting	67
Bijlage 1 Raadsmededeling	69

Bijlage 2	Haalbaarheidsstudie	73
Bijlage 3	Inrichtingsplan	107
Bijlage 4	Bomen effect analyse	109
Bijlage 5	Besluit aanwijzing Beschermd stadsgezicht Deventer	139
Bijlage 6	Advies Archeologie	165
Bijlage 7	Verkeersonderzoek	181
Bijlage 8	Natuurtoets	203
Bijlage 9	Aanpassingen nav vooroverleg	253
	Planregels	255
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	257
Artikel 1	Begrippen	257
Artikel 2	Wijze van meten	262
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	263
Artikel 3	Groen	263
Artikel 4	Natuur	264
Artikel 5	Verkeer - Verblijfsgebied	267
Artikel 6	Waarde - Archeologie - 4	269
Artikel 7	Waarde - Archeologie - 5	272
Artikel 8	Waarde - Beschermd stadsgezicht	275
Artikel 9	Waterstaat - Waterstaatkundige functie	277
Hoofdstuk 3	Algemene regels	279
Artikel 10	Anti-dubbeltelregel	279
Artikel 11	Algemene bouwregels	280
Artikel 12	Algemene gebruiksregels	281
Artikel 13	Algemene aanduidingsregels	282
Artikel 14	Algemene afwijkingsregels	284
Artikel 15	Algemene wijzigingsregels	285
Artikel 16	Overige regels	286
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	287
Artikel 17	Overgangsrecht	287
Artikel 18	Slotregel	289
	Bijlagen bij de regels	291

Bijlage 1 Inrichtingsplan

291

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tijdens de raadsvergadering van 11 november 2015 is de motie "Parkeren op de Worp" aangenomen. Deze motie stelt dat op de Worp goede mogelijkheden liggen voor parkeren die meer en beter gebruikt kunnen worden dan nu het geval is. De gemeenteraad heeft het college van burgemeester en wethouders opgedragen om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om extra onbetaald parkeren op de Worp mogelijk te maken op grondgebied van de gemeente Deventer en wat de kosten daarvan zijn.

Naar aanleiding van de motie is een Haalbaarheidsstudie uitgevoerd. De studie geeft inzicht in randvoorwaarden, gebruiks(on)mogelijkheden en de ruimtelijke en financiële consequenties van de ontwikkeling.

Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat de Melksterweide zich goed leent voor het realiseren van een permanente parkeervoorziening. Het parkeren is echter in strijd met de gebruiksregels zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier".

Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken zijn is een ruimtelijke procedure noodzakelijk. Om deze reden is het voorliggende bestemmingsplan Parkeerterrein de Worp opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

1.2.1 Ligging en begrenzing

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



Globale ligging plangebied "Parkeerterrein de Worp"

Het plangebied "Parkeerterrein de Worp" betreft de gehele Melksterweide, inclusief het deel van de Bolwerksweg en de Twelloseweg. Slechts in een deel van het plangebied vindt er een functiewijziging plaats. Alleen het deel dat in onderstaande foto blauw gearceerd is weergegeven, verandert juridisch-planologisch van functie. Er is voor gekozen om het plangebied gelijk te houden met de begrenzing van het inrichtingsplan (zie paragraaf 2.2).

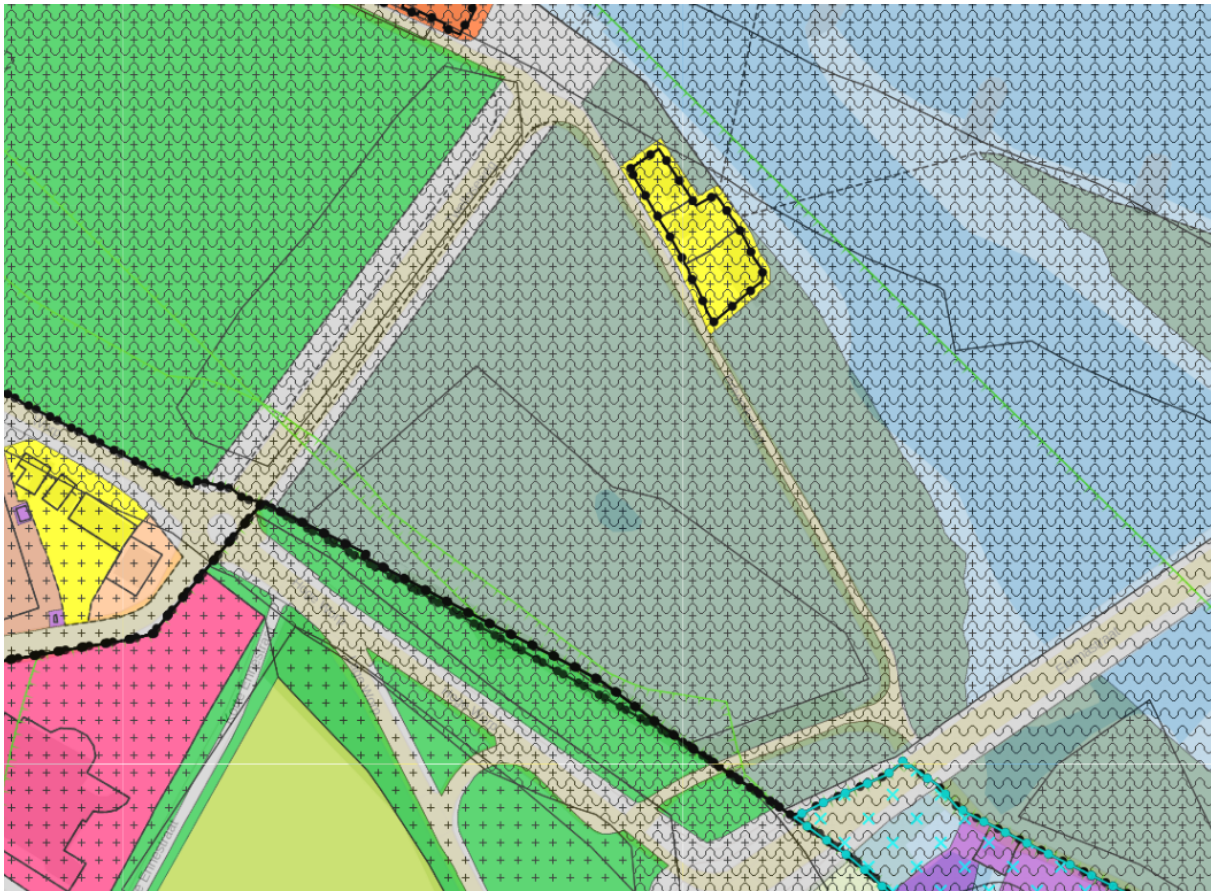
De begrenzing van het plangebied "Parkeerterrein de Worp" is in de volgende figuur weergegeven.



Begrenzing plangebied "Parkeerterrein de Worp" (rood omlind)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied zoals hierboven beschreven geldt het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier, vastgesteld op 25 mei 2011.



fragment uit huidig bestemmingsplan 'Ruimte voor de Rivier'

In het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier is binnen dit plangebied de bestemming 'Natuur' aanwezig. Het aanleggen van parkeerplaatsen past niet binnen deze bestemming. Met dit bestemmingsplan 'Parkeerterrein de Worp' wordt het parkeerterrein juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. De bestemmingen in het overige deel van het plangebied, waaronder Verkeer-Verblijfsgebied en Natuur worden ongewijzigd overgenomen.

1.4 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. In hoofdstuk 3 is het beleidskader opgenomen dat van toepassing is op dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de randvoorwaarden zoals milieu-aspecten en waterhuishouding. 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

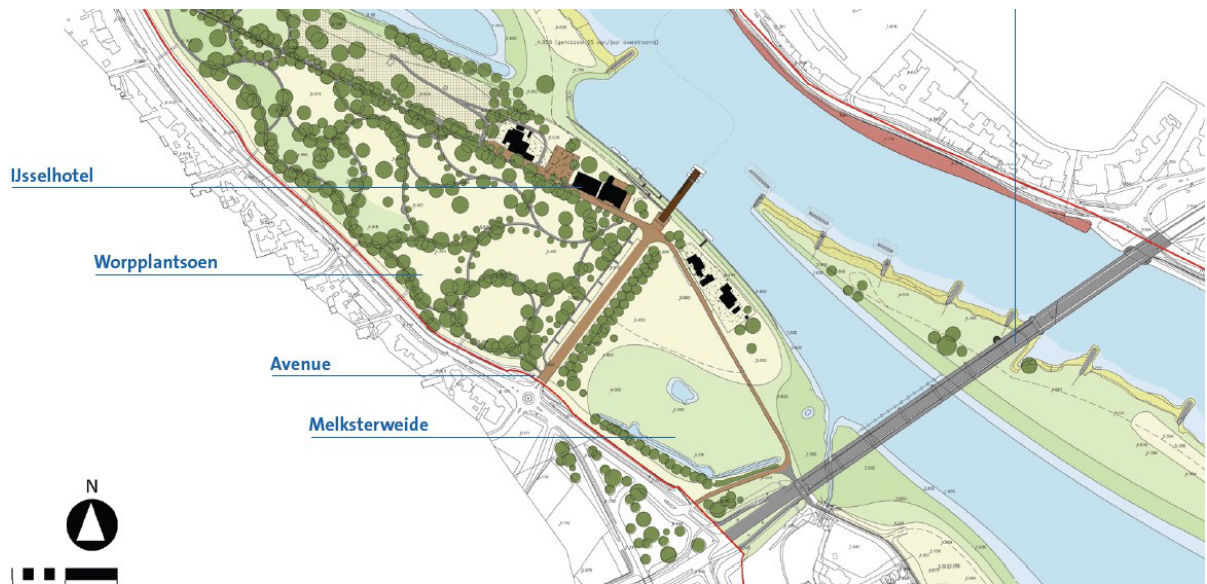
2.1 Beschrijving huidige situatie



Luchtfoto

Ruimtelijke structuur: De Worp en het Worplantsoen

De Worp en het Worplantsoen vormen de groene overzijde van het historische IJsselfront van Deventer en maken deel uit van het Beschermd Stadsgezicht (gebied tussen Wilhelminabrug en de spoorbrug). De gesloten groene IJsseloever vormt een contrastrijke verbinding naar de naastgelegen open deelgebieden Bolwerksweide en Ossenwaard. De ruimtelijke structuur van Worp en Worpfront is kleinschalig en complex door de opeenvolging van open en dichte gebieden, verschillen tussen hoog en laag, de aanwezigheid van de woningen en het IJsselhotel met de verschillen in architectuur en uitstraling. Bepalend voor de uiterwaarden van de IJssel bij Deventer is de ligging in de directe nabijheid van de historische stad. Zowel visueel als functioneel is er een sterke relatie tussen de stad en haar uiterwaarden. De uiterwaarden vormen een onlosmakelijk onderdeel van het stadsfront van Deventer. De Melksterweide is een relatief laaggelegen gebied van de uiterwaarden.



Fragment uit het Inrichtingsplan Ruimte voor de Rivier

Functionele structuur

De Melksterweide wordt momenteel gebruikt voor het weiden van het typische Brandrode rund.

In het gebied langs de Avenue (Twelloseweg) zijn thans circa 115 onbetaalde parkeerplekken. Het Ijsselhotel en Camping De Worp hebben een aantal eigen parkeerplaatsen. In het gebied wordt ook veelvuldig in de bermen van de Bolwerksweg en onderaan het talud van de Wilhelminabrug geparkeerd. Parkeren in de berm is toegestaan. Dit leidt echter tot een "blikkenbeeld" en veel kapot gereden bermen en onveilige situaties voor bijvoorbeeld fietsers en gebruikers van de wandelroutes (Hanzestedenpad). Tijdens grote evenementen zoals Deventer op Stelten en de Deventer Boekenmarkt fungeert de Melksterweide als tijdelijke parkeervoorziening.

2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Haalbaarheidsstudie

In de Haalbaarheidsstudie zijn uitgangspunten opgenomen voor het parkeervoorstel Melksterweide:

De kwaliteit van het gebied tussen de bruggen (beschermd gezicht) is afhankelijk van de openheid en groene, natte karakter van de uiterwaarden, waaronder de Melksterweide. Om de kwaliteiten, naast de ontwikkeling van een (permanente) parkeervoorziening zoveel mogelijk te behouden is het van belang om:

- De parkeerfunctie te koppelen aan het bestaande parkeren langs de Avenue met behoud van de groenstrook tussen de bomen en het vrijwaren van de boomkroon van de 2e rij linden,
- Alleen het hogere gedeelte, in de luwte van de woningen te gebruiken voor een parkeervoorziening zodat ophoging niet nodig is en het zicht vanaf de Wilhelminabrug op de parkeerlocatie beperkt is. Dit komt overeen met de huidige locatie tijdens evenementen.
- Nieuwe parkeerplaatsen mogen niet tot overlast (congestie) op De Worp of de Wilhelminabrug leiden.
- Er mogen geen onoverkomelijke gevolgen zijn naar aanleiding van de externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied.

Door de concentratie van parkeren langs de Avenue kan het overige gebied een kwaliteitsverbetering doormaken. In dat gebied liggen mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Deze ruimtelijke kwaliteitswinst zit in:

- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten van de Melksterweide door slechts inwilling te geven aan een deel van de Melksterweide als parkeervoorziening;
- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten door geen verlichting te plaatsen en in de materialisering grotendeels te kiezen voor een groen beeld (bijvoorbeeld door gebruik grasbetonstenen);
- Parkeren op 1 locatie te concentreren en daarmee het parkeren in de bermen (Bolwerksweg en talud Wilhelminabrug) onmogelijk te maken door middel van inrichtingsmaatregelen;
- Niet parkeren onder de boomkronen vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden (benodigde ruimte is bestaande ruimte + circa 4 meter). In een boom effect analyse wordt onderzocht wat de definitieve minimale afstand moet zijn;
- De natuurwaarde van de Melksterweide te vergroten door voor het overige deel van de Melksterweide een dusdanig beheer in te voeren dat stroomdalflora zich kan ontwikkelen;
- Eventuele beplanting voor de inpassing toe te passen die de doorstroming niet belemmert en past bij het uiterwaardenlandschap;
- Verbetering van de beeldkwaliteit door de Bolwerksweg deze deels in te richten als langzaam verkeerroute voor fietsers en voetgangers. Dit zal de veiligheid ten goede komen;
- Het ontmoedigen van het parkeren langs de Avenue, waardoor de cultuurhistorische waarde van deze laan beter zichtbaar wordt.

Alternatieve locaties

In de Haalbaarheidsstudie is ook kort gekeken naar enkele alternatieve locaties. Omdat het gaat om een parkeerterrein voor circa 350 parkeerplaatsen zijn veel locaties afgevalen vanwege de omvang of de afstand tot de binnenstad.

De opdracht betreft het vinden van een geschikte locatie voor een parkeervoorziening ten behoeve van het zuidelijke deel van de binnenstad. In dit deel van de binnenstad is een hoge parkeerdruk waar een oplossing voor gevonden moet worden (zie ook paragraaf 3.2.4). Het ligt dan ook niet voor de hand om alternatieve locaties te zoeken die niet aan de zuidkant of zuidwestkant van de binnenstad gelegen zijn.

De locatie grenzend aan het bowlingcentrum is een van de beste alternatieve locaties. Deze locatie is in eigendom van de gemeente Deventer en zou dan ook herontwikkeld kunnen worden. Echter zou er dan een andere plek gevonden moeten worden voor de volkstuinen. Het plaatsen van de volkstuinen in de Melksterweide is wat betreft de ligging in het buitendijks gebied geen geschikte functie. Een ander nadeel van de locatie van de volkstuinen als parkeerterrein is de afstand tot aan de binnenstad van Deventer. Mensen zullen de Hoge Worp moeten oversteken en zo richting de Wilhelminabrug of het veerpont moeten lopen. Dit gaat om een afstand van 300 tot 500 meter, waarbij de oversteek ook kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Tevens is de locatie weliswaar in eigendom van de gemeente Deventer, maar valt het gebied binnen de gemeentegrens van de gemeente Voorst. De ruimtelijke procedure zou dan ook door de gemeente Voorst doorlopen moeten worden. De verkeersontsluiting biedt op deze locatie ook geen voordelen, de aanrijroute zal ook voornamelijk via de Twelloseweg zijn.

Gebleden is dat de Melksterweide zich het beste leent voor de permanente parkeervoorziening. De locatie ligt op een loopafstand van 100 tot 250 meter tot de veerpont, is in gemeentelijke eigendom en is ook al vaker in gebruik als tijdelijke parkeervoorziening.

Inrichtingsplan

De uitgangspunten en voorwaarden uit de haalbaarheidsstudie zijn verwerkt in een inrichtingsvoorstel.

Naar aanleiding van inspraakreacties op het inrichtingsvoorstel en de zienswijzen tegen het bestemmingsplan is het inrichtingsvoorstel aangepast tot een inrichtingsplan (zie ook bijlage Bijlage 3 Inrichtingsplan). De aanpassingen in het inrichtingsplan zijn ook verwerkt in onderhavig bestemmingsplan.

Parkeerterrein

Het parkeerterrein wordt aangelegd op een afstand van acht meter uit de stamvoet van de bomen langs de Avenue. Dichter bij deze bomen kan het aanleggen van een verharding met een diep cunet schadelijk zijn voor de bomen (zie ook Bijlage 4 Bomen effect analyse). De ruimte die voor het nieuwe parkeerterrein wordt gebruikt biedt plaats aan circa 327 plaatsen voor personenauto's. Hiervan worden 222 parkeerplaatsen in verharding aangelegd. Dit betreft 2 rijbanen met aan weerskanten parkeerplaatsen. Aansluitend zal een strook als grasland behouden blijven welke als reservestrook gebruikt kan worden en waar ruimte is voor 1 rijbaan met aan weerskanten in totaal circa 105 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen langs de Avenue (Twelloseweg) blijven behouden. Dit betreft circa 115 plaatsen.

De mogelijkheid tot het parkeren langs de Bolwerksweg en het talud verdwijnt, daarbij gaat het om circa 85 parkeerplaatsen. Het parkeren op deze locaties zal onmogelijk worden gemaakt. Er zal een verkeersbesluit genomen worden om een parkeerverbod in te stellen op de Bolwerksweg. Het deel van de Bolwerksweg parallel aan de IJssel zal grotendeels ingesteld worden als fietspad. Naast het verkeersbesluit zullen ook fysieke maatregelen uitgevoerd worden zoals het plaatsen van een afscheiding of het graven van een greppel.

Groen

In het plangebied blijft veel aandacht voor de bestaande groenstructuur en natuurwaarden. De bomenlaan langs de Avenue blijft behouden. Om de in- en uitrit mogelijk te maken wordt één boom in het zuidwesten gekapt. Ter compensatie van het aanleggen van het parkeerterrein wordt geïnvesteerd in landschappelijke en natuurlijke elementen in het overige deel van de Melksterweide. Het gaat hierbij om de aanplant van solitaire meidoorn en/of sleedoorn, maar ook om het aanscherpen van de begrazingsintensiteit. Ook op het parkeerterrein zelf zullen enkele meidoorns en/of sleedoorns aangeplant worden. Tussen de Bolwerksweg en het nieuwe parkeerterrein zal een berm aanwezig blijven van circa 8 meter.

Met de materiaalkeuze voor het verharden van de parkeerplaatsen en rijbanen zal zo veel mogelijk worden getracht het terrein een groene uitstraling te laten houden.

Ontsluiting

De ontsluiting van het parkeerterrein zal plaatsvinden via een zuidoostelijke in- en uitrit. Hiermee wordt gestimuleerd dat het nieuwe parkeerterrein gevuld wordt alvorens geparkeerd wordt langs de Avenue (Twelloseweg). Ook wordt hiermee autoverkeer richting de 'ganzevoet' zo veel mogelijk voorkomen, waardoor dit deel van de locatie aantrekkelijker wordt voor voetgangers en fietsers.

Voor voetgangers komt er een pad in het noorden van het terrein, in de richting van de veerpont.

De Bolwerksweg wordt (deels) een fietspad. Hierdoor zal de veiligheid op deze weg toenemen. De Bolwerksweg maakt namelijk deel uit van de landelijke Hanzefietsroute (LF3) van Kampen naar Millingen en is ook onderdeel van de wandelroute Hanzestedepad.

Aanrijroute parkeerterrein De Worp

Verkeer vanaf de stad gebruikt nu de Hoge Worp (eenrichtingsverkeer) als aanrijroute. Verkeer vanaf

richting Terwolde komt via de Worp. Voor verkeer vanaf Twello en Wilp is zowel links- als rechtsafslaan voor de Wilhelminabrug op dit moment niet mogelijk, waardoor dit verkeer geen gebruik kan maken van het aanrijden via de Lage of de Hoge Worp. Dit verkeer neemt de Twelloseweg om de parkeerplaats te bereiken.

Vertrekkend verkeer parkeerterrein De Worp

Verkeer richting Deventer gaat via de Lage Worp. Verkeer richting Terwolde slaat op de rotonde direct rechtsaf. Verkeer richting Apeldoorn- Twello en Wilp steekt de rotonde veelal recht over en rijdt via de Twelloseweg naar de Rijksstraatweg.

Gezien de toename van verkeer op de Twelloseweg is ook gekeken of een alternatieve ontsluiting via de Lage Worp (eenrichtingsverkeer) mogelijkheden biedt. Na de onderdoorgang van de brug kan men de Rijksstraatweg oversteken om richting Apeldoorn te rijden. Deze mogelijkheid bestaat in de huidige situatie al, maar wordt weinig gebruikt omdat het niet de kortste route is, men moet de rotonde driekwart rond en rijdt daarmee ten opzichte van de Twelloseweg een eind om. Het oversteken van de Rijksstraatweg is bovendien lastig, men moet twee verkeersstromen door, zowel naar als vanaf de brug. Zeker op drukke momenten is dat een lastige opgave. Ook is deze oversteek onveiliger dan de route via de Twelloseweg vanwege het ontbreken van een verkeersregelinstantie. Onveiliger voor de automobilisten zelf, maar ook voor kruisend fietsverkeer.

Omdat een substantiële toename van het linksafslaan vanaf de Lage Worp op de drukke Rijksstraatweg richting Apeldoorn, waarbij een vrij liggend fietspad moet worden gekruist, niet verkeersveilig wordt geacht, en dit ook niet de kortste verbinding betreft, is in het gebruikte verkeersmodel niet met deze mogelijkheid gerekend.

Het mogelijk maken van een verkeersveiligere ontsluiting voor verkeer van of naar Twello - Apeldoorn via de Lage Worp vraagt om (ingrijpende) inrichtingsmaatregelen, die niet als wenselijk worden gezien op deze locatie. Bovendien verandert de meest logische route via de Twelloseweg hierdoor niet.

Hoofdstuk 3 **Beleidskader**

3.1 Inleiding

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

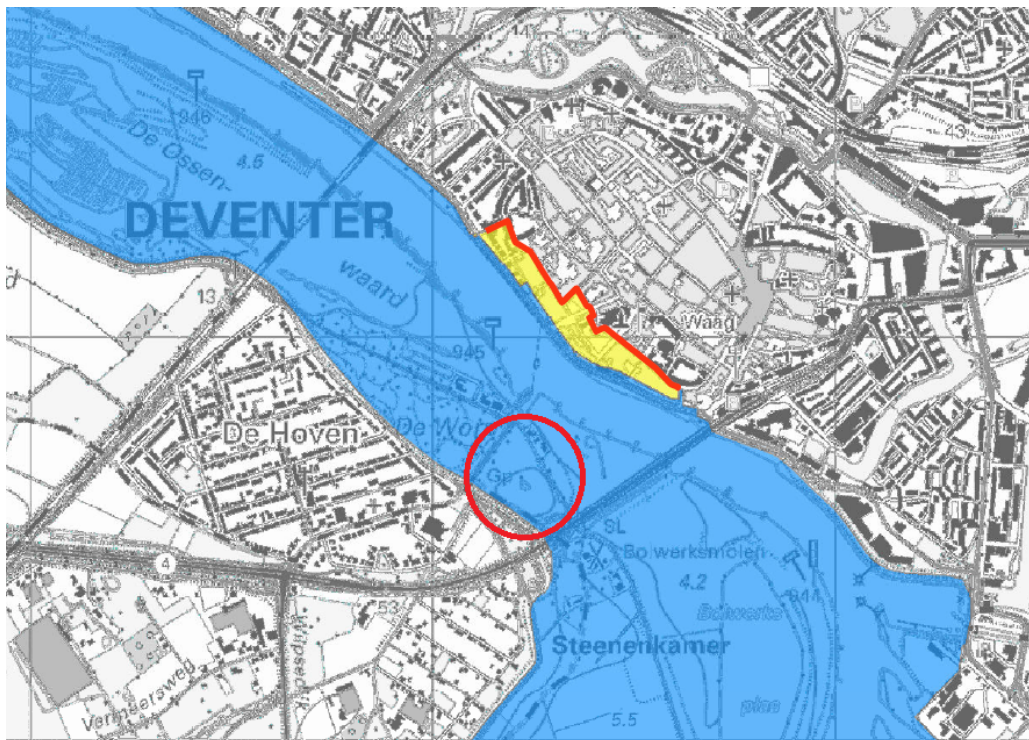
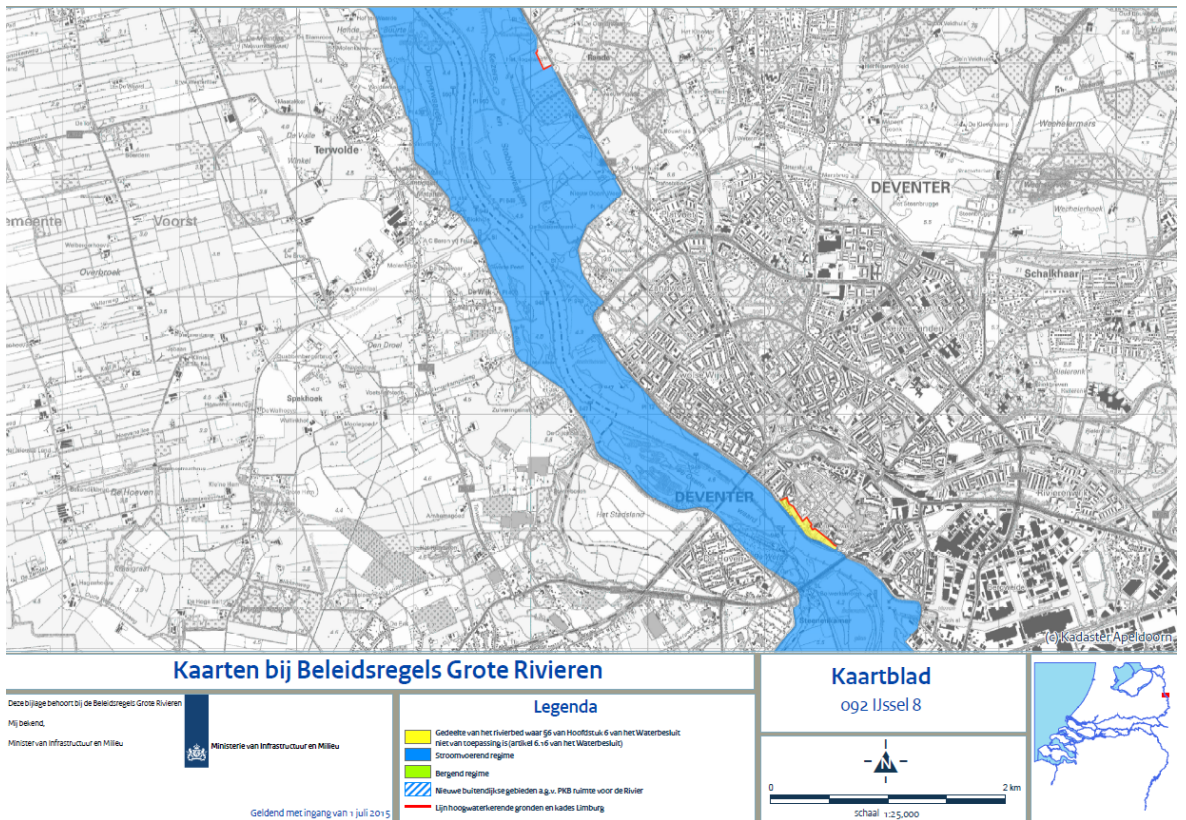
3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *De Beleidslijn Grote rivieren*

De Beleidslijn grote rivieren (de opvolger van de Beleidslijn Ruimte voor de rivier) is erop gericht de veiligheid tegen overstromingen te waarborgen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. De Beleidslijn heeft als doel de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed van de grote rivieren te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging feitelijk onmogelijk maken. De Beleidslijn is het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierbed en is aan de orde bij de concrete regulering van afzonderlijke activiteiten via de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving.

De Beleidslijn Grote rivieren formuleert een aantal algemene rivierkundige voorwaarden voor nieuwe activiteiten in het rivierbed met ruimtelijke gevolgen. De nadere uitwerking van de Beleidslijn Grote rivieren vindt plaats langs twee lijnen:

1. de concrete regulering van afzonderlijke activiteiten via de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving (Waterbesluit en beleidsregels Grote Rivieren) en
2. de ruimtelijke doorwerking van het beleid via de Wro / Barro.



3.2.2 **Waterwetgeving**

Het Waterbesluit vormt samen met de Waterregeling een uitwerking van bepalingen van de Waterwet. De Waterwet maakt het mogelijk of schrijft voor dat bepaalde onderwerpen worden uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur (bijvoorbeeld het Waterbesluit), een ministeriële regeling (bijvoorbeeld de Waterregeling) of in regelgeving van decentrale overheden. Dit waarborgt de samenhang tussen verschillende aspecten van het waterbeheer en bevordert ook de overzichtelijkheid van de waterbeheerregelgeving. Bij het opstellen van het Waterbesluit is prioriteit gegeven aan die gevallen waarin de wet nadere regeling voorschrijft. Daarnaast is voor de gevallen waarin nadere regeling kan plaatsvinden het uitgangspunt gekozen om het accent vooral te leggen op 'codificeren', in plaats van 'modificeren' van bestaande regelgeving. Hierbij is het uitgangspunt uiteraard dat gestreefd wordt naar zo min mogelijk regels met een zo laag mogelijke regeldruk. Belangrijke onderwerpen in het Waterbesluit zijn:

- de landelijke rangorde bij watertekorten, de zogenaamde verdringingsreeks: verdringingsreeks bij watertekorten;
- de toedeling van oppervlaktewaterlichamen en waterkeringen in beheer bij het Rijk: rijkswateren en regionale wateren;
- de procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren: beheerplannen;
- enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's;
- de vergunningplicht en algemene regels voor het gebruik van rijkswaterstaatswerken: gebruik maken van een waterstaatswerk;
- de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan: een watervergunning aanvragen.

Het Waterbesluit geeft in artikel 6.12, eerste lid, als hoofdregel dat voor activiteiten in het rivierbed een vergunning als bedoeld in artikel 6.5 van de Waterwet is vereist. In artikel 6.12, tweede lid, van het Waterbesluit, is een aantal uitzonderingen op die regel geformuleerd. Voor gevallen waarin er geen vergunningplicht is bevat het Waterbesluit algemene regels. Daar waar voor activiteiten in het rivierbed een watervergunning vereist is (of algemene regels gelden), gelden ook de in de Beleidslijn grote rivieren opgenomen Beleidsregels grote rivieren als afwegingskader voor deze vergunningverlening. Ter verduidelijking van deze relatie is in artikel 2.4.2 van het Barro een koppeling gelegd met de waterregelgeving.

3.2.3 **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:

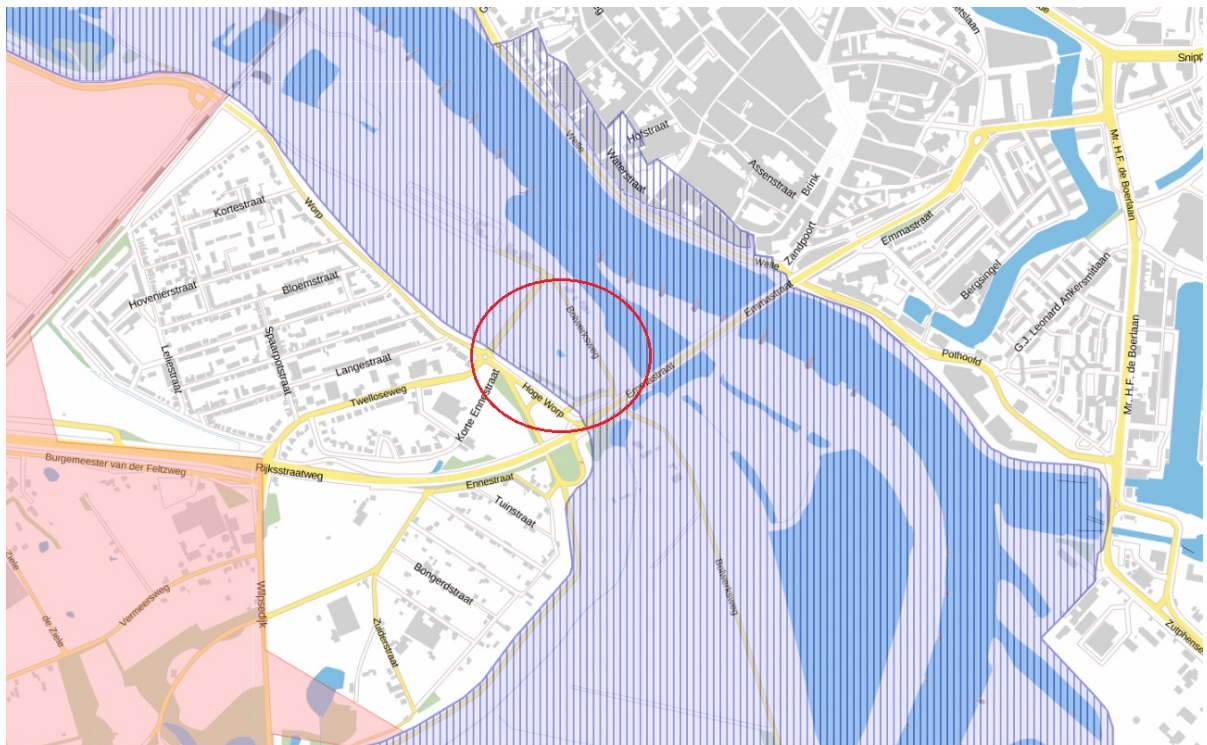
- Mainport ontwikkeling Rotterdam,
- Kustfundament,
- Grote rivieren,
- Waddenzee en Waddengebied,
- Defensie,
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde,
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen,
- Elektriciteitsvoorziening,

- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen,
- Ecologische hoofdstructuur,
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament,
- IJselmeergebied 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. Op 18 mei 2016 is een wijziging van de Barro vastgesteld voor onder andere de Grote Rivieren.

Grote rivieren

Het plangebied 'Parkeerterrein de Worp' is op de kaart 'Grote rivieren' (opgenomen als bijlage bij het Barro) aangewezen als 'Rivierbed' en 'Stroomvoerend deel rivierbed'.



fragment van de kaart 'Grote rivieren', behorend bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, incl. wijziging (Barro)

In artikel 2.4.3 van het Barro is voor ontwikkelingen binnen het rivierbed bepaald in welke gevallen nieuwe bestemmingen aangewezen mogen worden binnen het rivierbed. In artikel 2.4.4 van het Barro is voor ontwikkelingen binnen het stroomvoerend deel van het rivierbed bepaald voor welke activiteiten het bestemmingsplan gewijzigd kan worden.

Deze artikelen zijn ingevolge artikel 2.4.2 van het Barro alleen van toepassing indien ook artikel 6.12, eerste lid, dan wel artikel 6.15 van het Waterbesluit van toepassing zijn. In deze artikelen is bepaald dat een vergunning nodig is om in, op, boven, over of onder een oppervlaktewaterlichaam werken te maken of te behouden of vaste substanties of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen.

Indien geen vergunning nodig is, dient zorg gedragen te worden voor een zodanige situering en

uitvoering van de handelingen dat geen nadelige gevolgen optreden voor het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam of het bijbehorende kunstwerk, overeenkomstig de daaraan toegekende functies en voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam.

Verder dient voorkomen te worden dat feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit van het oppervlaktewaterlichaam ontstaan. Ten slotte mag er een zo gering mogelijke waterstandsverhoging of afname van het bergend vermogen van het oppervlaktewaterlichaam ten gevolge van het gebruik plaatsvinden.

De wijzigingen die het bestemmingsplan 'Parkeerterrein de Worp' mogelijk maakt te opzichte van het voorgaande bestemmingsplan, betreffen het realiseren van verharding ten behoeve van de parkeerplaats alsmede het realiseren van een terreinafscheiding. Ingevolge artikel 2.4.2 van het Barro zijn de bepalingen zoals genoemd in artikel 2.4.3 en 2.4.4 van toepassing.

Ingevolge artikel 2.4.3 van het Barro kunnen nieuwe bestemmingen worden opgenomen in het rivierbed als er sprake is van: een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft, geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier, een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.

Het plangebied ligt tevens binnen het stroomvoerend deel van het rivierbed, hierbinnen zijn alleen bestemmingsplanwijziging mogelijk als het gaat om een van de in de Barro benoemde activiteiten.

Het doel van de regels die in het Barro zijn opgenomen, is het voorkomen van obstructies in het stroomvoerend deel van het Rivierbed. In overleg met Rijkswaterstaat zijn zowel de rijksregels vanuit het ruimtelijk spoor (Barro) als het waterspoor (Waterwet) besproken. Van belang is dat de functie die in het stroomvoerend deel van de rivier gevestigd wordt, geen gevolgen heeft voor de doorstroomfunctie van het gebied. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de Waterwet hiertoe mogelijkheden biedt. Gelezen artikel 6.5 van de Waterwet is het verboden zonder daartoe strekkende vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk of een daartoe behorende beschermingszone door, anders dan in overeenstemming met de functie, daarin werken te maken of te behouden. Het aanleggen van een parkeerterrein is daarmee een vergunningsplichtige activiteit. In het Waterbesluit, artikel 6.12, wordt vervolgens aangegeven dat bij ministeriële regeling activiteiten van ondergeschikt belang voor de veilige en doelmatige functievervulling van het oppervlaktewaterlichaam of een bijbehorend kunstwerk aangewezen kunnen worden. Deze activiteiten zijn volgens de Waterregeling artikel 6.11 onder andere het gelijkvloers op het maaiveldniveau aanbrengen van verhardingen en recreatieve voorzieningen, niet zijnde een bouwwerk (lid i.) of andere activiteiten die vanwege de aard, beperkte omvang of korte duur naar het oordeel van de beheerder geen nadelige invloed hebben op het waterstaatkundige beheer (lid l.). Gezien de Waterwet is er dan ook ruimte voor het uitvoeren van activiteiten zoals het aanleggen van een parkeerterrein.

Ecologische Hoofdstructuur

In titel 2.10 Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot de Ecologische hoofdstructuur. Bepaald is dat in een provinciale verordening regels worden gesteld in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. In deze verordening wordt onder andere als regel gesteld dat met ruimtelijke ontwikkelingen geen activiteiten mogelijk worden gemaakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden.

Het plangebied is conform de provinciale omgevingsverordening van vóór 1 mei 2017 aangewezen als Ecologische hoofdstructuur, waarbij er nog geen sprake is van bestaande natuur, maar als 'te realiseren' natuur (te verwerven en/of in te richten).

Op 12 april hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' en

de Omgevingsverordening vastgesteld. De plannen zijn op 1 mei 2017 in werking getreden. In deze nieuwe verordening is het gebied niet meer aangewezen als Ecologische hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland).

In paragraaf 3.3.1 en 4.4.5 wordt ingegaan op de EHS.

Primaire waterkeringen buiten het kustfundament

In titel 2.11. van het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot primaire waterkeringen en bijbehorende beschermingszones buiten het kustfundament.

In artikel 2.11.2. van het Barro is bepaald dat gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, in een bestemmingsplan worden bestemd met de 'waterkering'. Gronden die deel uitmaken van een beschermingszone van de waterkering krijgen de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk', indien de primaire waterkering een dijk is. In de overige gevallen wordt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - waterstaatswerk' opgenomen.

In artikel 2.11.3. zijn regels opgenomen die binnen de bestemmingen danwel gebiedsaanduidingen moeten worden opgenomen. Bepaald is dat binnen de bestemming 'waterkering' alsmede binnen de gebiedsaanduidingen wel wijzigingen mogen plaatsvinden, maar dat door deze wijzigingen geen belemmeringen mogen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering.

3.2.4 Ladder duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening 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.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is blijkens de geschiedenis van totstandkoming van deze bepaling beoogd zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De ladder duurzame verstedelijking is geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen, maar bewerkstelligt dat de wens om in een nieuwe stedelijke ontwikkeling te voorzien aan de hand van het toetsingskader van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro nadrukkelijk in de plantoelichting wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied en met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging met betrekking tot die ontwikkeling.

Het bestemmingsplan voorziet in een (semi)verharding van gronden met een oppervlak van ongeveer 6600 m² voor de beoogde parkeerplaats en daarmee in een wijziging van de agrarische functie (bestemming Natuur) naar de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied.

Gelet op de voorziene wijziging van de functie van de gronden naar een parkeerplaats alsmede de aanzienlijke omvang van die parkeerplaats is het aannemelijk dat de ontwikkeling aangemerkt kan worden als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro.

a. De stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte

In het Ambitiedocument voor de binnenstad Bericht aan de Stad (2010) is vastgelegd dat we een stad willen zijn die de moeite waard is om er te wonen, te werken en te recreëren. Deventer ontwikkelt, groeit en heeft ambities. Voldoende parkeerplaatsen zijn een voorwaarde voor nieuwe (toekomstige) ontwikkelingen als nieuwe centrumfuncties, wonen boven winkels (zie Parkeerbeleidsplan 2013), inbreidingslocaties in de binnenstad en het streven naar een autoluwe binnenstad. Nieuwe parkeerplaatsen zijn nodig wanneer het bestaande parkeeraanbod ontoereikend is om tegemoet te komen aan de toegenomen parkeerbehoefte.

Dit bestemmingsplan wordt opgesteld om tegemoet te komen aan de behoefte aan parkeermogelijkheden voor zowel bezoekers van de binnenstad, bezoekers van De Worp en omgeving en bewoners van De Hoven.

Bezoekers binnenstad

Speerpunt van het beleid voor een aantrekkelijke (historische) binnenstad is een autoluwere binnenstad met minder geparkeerde voertuigen op de pleinen en minder zoekverkeer. Het uiteindelijk beoogde effect is dat door een samenhangend pakket van maatregelen er een aantrekkelijke binnenstad ontstaat die (extra) bezoekers trekt. De bezoekers leiden weer tot meer levendigheid en kansen, hetgeen de economische vitaliteit versterkt.

Over de gehele binnenstad gezien is er volgens de Parkeermonitor 2016 voldoende parkeercapaciteit, echter deze capaciteit is scheef verdeeld over de stad. Ook is niet elke plek acceptabel als parkeerplek uitgaande van de doellocatie (bestemming). In het parkeerbeleidsplan 2013 zijn de acceptabele loopafstanden opgenomen en is opgenomen wanneer er in een bepaald gebied sprake is van onvoldoende parkeerruimte waardoor het zoeken naar een vrije plek (te) veel tijd in beslag neemt.

In het zuidelijke gedeelte van de binnenstad is de parkeerdruk zo hoog, dat er wel gesproken kan worden van een parkeerprobleem.

Op het moment dat het Grote Kerkhof autovrij wordt gemaakt, betekent dit dat er hier circa 110 parkeerplekken komen te vervallen. Het Grote Kerkhof ligt in een gebied dat op meerdere momenten in de week een hogere bezettingsgraad kent. Ontwikkelingen die de binnenstad autoluwer maken, zoals het autovrij maken van pleinen, vragen om alternatieve parkeerlocaties op acceptabele loopafstand van de functies in dit gedeelte van de binnenstad.

Planologisch is er in dit deel van de binnenstad geen ruimte meer voor de opvang van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen, terwijl de dynamiek van de stad daar wel om vraagt. In het parkeerbeleid is gekozen voor parkeervoorzieningen op terreinen aan de randen van de binnenstad. Voor het zuidelijke deel van de binnenstad zijn hiervoor locaties in het Sluiskwartier (Raambuurt) en op de Worp aangewezen.

De plannen voor het Sluiskwartier zijn in ontwikkeling. Het is afhankelijk van de besluitvorming omtrent deze plannen of er in het Sluiskwartier extra parkeerplaatsen ten behoeve van de binnenstad gerealiseerd kunnen worden.

De Worp is aangewezen als geschikte parkeerlocatie voor opvang van het tekort in de binnenstad

vanwege de bereikbaarheid via de veerpont en de Wilhelminabrug, en ligt op acceptabele loopafstand tot de functies in de binnenstad. De uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de Worp biedt daarnaast ook mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen (toevoeging functies en/of autoluwer maken binnenstad).

Bezoekers en bewoners van de Worp en De Hoven

In de huidige situatie kennen de bestaande parkeerplaatsen op de Worp regelmatig een hoge parkeerdruk. Naast het gebruik door bezoekers van de binnenstad die via het veerpont of de brug oversteken, wordt er ook geparkeerd voor activiteiten in en in de omgeving van het Worpplantsoen en de uiterwaarden van de IJssel. Vanuit de wijk de Hoven is in 2011 door een bewonerswerkgroep aangegeven dat in de wijk een tekort aan parkeerplaatsen wordt ervaren, met name gedurende het weekend. Aan de gemeente is het verzoek gedaan om met oplossingen voor dit probleem te komen.

De aanleg van deze parkeervoorziening zien wij als oplossing voor de parkeerdruk in de wijk De Hoven.

b. De behoefte kan niet worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied

De parkeercapaciteit in de binnenstad neemt af, door toename van functies en het autovrij maken van het Grote Kerkhof. Deels wordt dit opgevangen door het parkeren slimmer te organiseren, maar het aanleggen van nieuwe plaatsen blijft noodzakelijk.

Zoals geconstateerd is de parkeerdruk in het zuiden van de binnenstad het hoogst. Op deze locatie zal dan ook gezocht moeten worden naar oplossingen. In het bestaand stedelijk gebied zijn er geen geschikte locaties aanwezig, waardoor is gekeken naar poort van de stad in het zuid-oosten, de Worp.

De locatie die in het stedelijk gebied in beeld is voor het realiseren van parkeervoorzieningen zijn gelegen in het Sluiskwartier, waar op dit moment de politieke discussie wordt gevoerd over de capaciteit in dit gebied. Mede afhankelijk van het realiseren van parkeercapaciteit in het Sluiskwartier is het al dan niet behouden van de garage onder de Wilhelminabrug. Deze discussie neemt overigens niet weg dat er behoefte blijft bestaan aan extra parkeercapaciteit, welke daarom is gezocht op onderhavige locatie aan de Worp.

Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp levert zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer. Het beoogde parkeerterrein is al tijdelijk in gebruik bij evenementen en heeft haar strategische ligging in de westelijke aanrijroute naar de binnenstad bewezen. De parkeerplaats biedt de mogelijkheid voor een overstap op het veerpont, dat afmeert in de binnenstad. De herinrichting van de Melksterweide en het tegen gaan van wildparkeren in de bermen kan voor een groot deel van het gebied samengaan met het behoud of het versterken van aanwezige landschappelijke en ecologische waarden. Een groot deel van de Melksterweide heeft de potentie om zich te kwalitatief te ontwikkelen tot stroomdalgrasland. Een uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de Worp komt ten goede aan de toeristische en recreatieve potenties van Deventer. De aansluiting met het voetgangerspont over de IJssel biedt ook hiervoor een grote kans.

c De locatie is passend ontsloten

Gezien de functie van het terrein als parkeerplaats voor bezoekers van de stad is het noodzakelijk dat het terrein goed bereikbaar is voor voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Autoverkeer vanaf de stadskant komt aan via de Wilhelminabrug, afslag Hoge Worp. Vanaf Apeldoorn komt het autoverkeer vanaf het kruispunt Rijksstraatweg-Twelloseweg.

De binnenstad is te voet te bereiken via het voetveer of over een van de bruggen. De locatie is vanaf de westkant van de IJssel goed bereikbaar vanaf de Twelloseweg (Avenue).

Ook met de fiets is de locatie goed te bereiken, de Bolwerksweg maakt zelfs deel uit van een

landelijke fietsroute (Hanzeroute LF3).

Geconcludeerd kan worden dat de locatie passend is ontsloten.

3.2.5 Conclusie Rijksbeleid

Vanuit Rijkswaterstaat is aangegeven dat de verharding van de parkeerplaats een meldingsplichtige activiteit op grond van de Waterregeling is, onder voorwaarde dat voldaan wordt aan artikel 6.11 lid f. en/of i. Deze voorwaarden zijn dat verharding zoveel mogelijk op maaiveldniveau aangelegd wordt en er niet meer dan 50m³ grond opgebracht wordt.

Volgens Rijkswaterstaat kan de beplanting worden toegestaan op grond van de Beleidsregels grote rivieren onder artikel 3.d (rivierkundig van ondergeschikt belang).

Voor de aanleg van de parkeerplaatsen geldt dat deze geen invloed hebben op de aspecten uit artikel 2.4.3 van het Barro. De ontwikkeling van de parkeerplaatsen heeft geen invloed op de stroomfunctie van het rivierbed.

Voor alle maatregelen in het plangebied geldt dat er altijd sprake is van een zorgplicht of maatwerkmaatregelen. In de waterwetvergunning kunnen deze maatregelen als voorwaarden worden opgenomen.

De wijzigingen van het bestemmingsplan hebben geen gevolgen voor de afvoercapaciteit, veiligheid of doelmatig gebruik van het oppervlaktelichaam. De wijzigingen hebben eveneens geen gevolgen voor de waterstand. Er is geen sprake van aantasting van waterbelangen.

Voor wat betreft de ecologische waarden zijn er in onderhavig plan geen negatieve gevolgen op de wezenlijke kenmerken en waarden (nader beschreven in paragraaf 4.4.5).

De Worp is een dijk welke is aangemerkt als primaire waterkering. In het plangebied ligt een klein deel van de beschermingszone van de primaire waterkering. Dit deel van deze zone is aangeduid middels een gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - dijk'. In deze aanduiding is bepaald dat niet gebouwd mag worden zonder toestemming van de beheerder van de waterkering. Ook geldt een omgevingsvergunningsplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden. Aan de hand van deze regels kan de stabiliteit van de waterkering gegarandeerd worden.

Tot slot is in de paragraaf over de ladder voor duurzame verstedelijking aangetoond dat er een behoefte bestaat aan dit parkeerterrein en dat deze locatie daarvoor passend is.

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan voor het aanleggen van een parkeerterrein voldoet aan de regels en voorwaarden die gesteld worden op rijksniveau.

3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2009

Omgevingsvisie Overijssel

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 Overijssel



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.

In 2016 heeft een ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie Overijssel (13 september 2016) ter inzage gelegen. Inmiddels hebben Provinciale Staten op 12 april de Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' en de Omgevingsverordening vastgesteld. De plannen zijn op 1 mei 2017 in werking getreden.

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.

In de nieuwe Omgevingsvisie Overijssel 2017 zijn eveneens generieke beleidskeuzes opgenomen. Deze worden benoemd als de zogenaamde 'Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze ladder omvat beleidskeuzes die gelden voor heel Overijssel en die van toepassing zijn op nagenoeg alle

thema's en locaties. Het betreft integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Naast de generieke beleidskeuzes gelden ook gebiedsspecifieke beleidskeuzes. Deze zijn in ontwerp van de omgevingsvisie niet veel anders dan in de huidige omgevingsvisie. Het betreft reserveringen voor waterveiligheid en beperking wateroverlast, drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS), waaronder de Nationale Parken en een groot deel van de Natura 2000-gebieden in Overijssel), de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

Voor het plangebied zijn de beleidskeuzes omtrent de boringsvrije zone drinkwatervoorziening (zie paragraaf 7.2.2 en zie paragraaf 10.6.1.4.7 van de nieuwe Omgevingsvisie) van toepassing. Hier wordt nader op ingegaan bij de onderstaande paragraaf over de omgevingsverordening.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft het aanleggen van een parkeerplaats. Er worden geen gebouwen opgericht. Het plan zal geen consequenties hebben voor de bescherming van de drinkwatervoorziening. 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 Groene omgeving. In de huidige visie ligt het plangebied voor het grootste deel in de zone 'Ondernemen met natuur en water', waarbij geldt dat het gebied is aangewezen als 'Nieuw te realiseren natuur' en voor een klein deel geldt 'Buitengebied accent veelzijdige gebruiksruiimte, mixlandschap'.

In de nieuwe Omgevingsvisie 2017 is de Melksterweide gewijzigd opgenomen en valt het geheel in de zone 'Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap'.

Binnen het mixlandschap is er ruimte voor landbouw, landschapontwikkeling, natuur, cultuurhistorie, vrije tijd, wonen en overige bedrijvigheid. In dit perspectief worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw, maar ook van andere sectoren zoals recreatie, nog nadrukkelijker verbonden met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke elementen.

In de nieuwe Omgevingsvisie 2017 is de strekking van het beleid grotendeels hetzelfde gebleven, het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied is de basis in het ontwikkelingsperspectief. De ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, maar ook die voor de andere sectoren, worden in dit ontwikkelingsperspectief nadrukkelijk verbonden met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschapselementen. Het waterbeheer richt zich op optimale condities voor de lokaal aanwezige functies, rekening houdend met de klimaatopgave en de kenmerken van het watersysteem.

De aanleg van de parkeervoorziening zorgt ervoor dat de binnenstad van Deventer goed bereikbaar blijft, wat ten goede komt aan het economisch belang. Met de inrichting van de parkeerplaats en de nabije omgeving wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de natuurlijke en landschappelijke waarden. Er zullen diverse landschapselementen in het plangebied aangelegd worden, waaronder met name de aanplant van solitaire meidoorn en/of sleedoorn. De aanplant van deze landschapselementen gaat, vanwege de ligging in het stroomvoerend deel van het Rivierbed, in overleg met Rijkswaterstaat.

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 het rivierengebied, oeverwallen en komgronden. De oeverwallen langs met name de IJssel zijn de hogere gronden langs de rivier; ze bestaan uit zand en

leemhoudend materiaal, dat door de rivier ooit is afgezet. Van nature zijn deze gronden de drager van rijke en hele afwisselende loofbossen (hardhoutoibos) met een weelderige struikenlaag. Het zandige materiaal van de oeverwallen verwaaide in de omgeving van de oeverwal hier en daar tot 'rivierduinen' en langs de Vecht tot duinen. Door de voedselrijkdom van de gronden en de regelmatige overstromingen, zijn deze gronden al eeuwenlang als wei- en hooiland in gebruik. De bijbehorende ambitie is de oeverwallen weer als ruimtelijk herkenbare structuren langs de rivieren te ontwikkelen. In het winterbed kunnen alle - nu vaak losse en op zich zelf staande - water- en natuur projecten samenhangende, ruimtelijke continue structuren worden. De beleefbaarheid en zichtbaarheid van het water, de natuurlijke dynamiek in relatie tot de cultuurhistorie zijn daarbij een belangrijk uitgangspunt. In de nieuwe Omgevingsvisie 2017 zijn de ambities voor de ontwikkeling van de natuurlijke laag gelijk gebleven.

Normgevende uitspraken binnen dit gebied zijn dat de rivieren, uiterwaarden, rivierdalen en directe omgeving van insnijdende rivieren een beschermende bestemmingsregeling krijgen, gericht op instandhouding van een robuust watersysteem, de waterkwaliteit, ruimte voor water en de natuurkwaliteit. Door het opnemen van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' worden deze waterbelangen gewaarborgd.

Richtinggevend betreft de uitspraak dat als ontwikkelingen plaats vinden in het winterbed, deze bij moeten dragen aan vergroting van de ruimte voor de rivier, de rivier-dynamiek, hermeandering en/of vast houden van water en aan het versterken van een open en afwisselend dynamisch landschap van geulen of meanders, open vlaktes en zachthoutoibos.

De ontwikkeling van de ruimte langs de rivier is opgenomen in het inrichtingsplan Ruimte voor de Rivier. In het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier is reeds aangekondigd dat de Melksterweide als parkeerterrein ingericht zou worden. Het parkeerterrein staat de ambitie om de het gebied langs de rivier verder te kunnen ontwikkelen niet in de weg.

- ii. laag van het agrarisch cultuurlandschap: het plangebied wordt in de laag van het agrarisch cultuurlandschap aangeduid als 'rivierenlandschap - rivier en uiterwaarden'. Deze gebieden kennen een open, reliëfrijk winterbed met wei- en hooiland, geulen en opgaand oibos. Deze kenmerken komen ook terug in het plangebied Parkeerterrein de Worp. Binnen het rivierlandschap geldt een ambitie om de contrasten tussen het dynamische natuurlijke winterbed, de kleinschalige oeverwallen met dorpen, boomgaarden en beplantingen en lage grote open komgronden met verspreide erven op duintjes te vergroten en meer beleefbaar te maken. In de nieuwe Omgevingsvisie 2017 zijn de ambities voor de ontwikkeling van de laag van het agrarisch cultuurlandschap nagenoeg gelijk gebleven.

Normgevende uitspraken vanuit het gebiedskenmerk zijn dat het winterbed een beschermende bestemmingsregeling moet krijgen, gericht op doorstroming van de rivier en instandhouding en versterking van natuur- en agrarische cultuurwaarden. In het winterbed zijn geen, danwel plaatselijk zeer beperkte, aangepaste bebouwingsmogelijkheden. Voor het parkeerterrein geldt dat het gehele plangebied een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' kent, waarmee de waterbelangen in het gebied gewaarborgd worden. De dijk zal als scherpe grens tussen het domein van de rivier en de omliggende gebieden als monumentaal ruimtelijk element gehandhaafd moeten blijven. In het plangebied ligt een deel van de dijk, door het plan wordt de dijk niet aangetast.

Richtinggevende punten binnen het rivierengebied zijn dat als ontwikkelingen plaats vinden in het winterbed, dat deze moeten bijdragen aan een dynamisch landschap van hoofdgeul en nevengeulen en aan recreatieve toegankelijkheid. Het parkeerterrein wordt aangelegd om de rand van Deventer aantrekkelijk bereikbaar te maken, waarna men met het veerpont de historische binnenstad kan bezoeken.

Het aanleggen van het parkeerterrein staat de wenselijke ontwikkeling van het gebied niet in de weg. De ontwikkeling is niet in strijd met de normatieve en richtinggevende uitspraken binnen de beschrijving van het rivierenlandschap.

- iii. stedelijke laag: het plangebied wordt in de stedelijke laag niet aangeduid.
- iv. lust- en leisurelaag: in deze laag is het plangebied niet opgenomen. Wel is de Bolwerksweg aangewezen als 'recreatieve route'. Binnen deze laag is de ambitie om de beleving, betekenis en kwaliteit van de leefomgeving te versterken. Aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden dienen zoveel mogelijk te worden behouden en beleefd door mensen dankzij informatie, gebruik en ontwikkeling. Deze waarden vertellen daarmee het verhaal van de ontstaansgeschiedenis van het Overijsselse landschap. Gebiedskenmerken, monumentaliteit en ruimtelijke expressie van grote ensembles kunnen vergroot worden. Tot slot is het wenselijk om de beleefbaarheid en toegankelijkheid van het landschap te vergroten.
- In het inrichtingsplan (zie paragraaf 2.2) is beschreven dat de Bolwerksweg deels afgesloten zal worden voor autoverkeer. Hiermee wordt de recreatieve route voor fietsers en voetgangers versterkt. De beleving van het gebied, de verbinding van de route van de stad via de veerpont naar de uiterwaarden wordt hiermee versterkt.
- In de nieuwe Omgevingsvisie 2017 is het gebied aangeduid als onderdeel van de 'Ijssellinie inundatieveld'. De Ijssellinie was een militaire verdedigingslinie die tussen 1951 en 1954 langs de IJssel gebouwd werd om Nederland door middel van inundatie (het onder water zetten van land) te beschermen tegen een landinvasie. In de gebiedskenmerken is dit gebied een van de bakens in de tijd en geldt er een cultuurhistorische ambitie. Het creëren van verbindingen en verbanden tussen bestaande bakens die onderdeel van een groter geheel zijn, maar nu verloren of geïsoleerd in het landschap liggen is een onderdeel van die ambitie. Ook is het mogelijk bakens van deze tijd toe te voegen. Cultuurhistorische waarden dienen behouden te worden door ze bewust in te zetten in gebiedsopgaves.
- In de planontwikkeling wordt rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige cultuurhistorische waarden, welke op deze locatie mede aanwezig zijn vanuit het beschermd stadsgezicht.

De Melksterweide is tot op heden met name gebruikt als agrarisch gebied. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier was de locatie in de provinciale verordening opgenomen als 'te realiseren natuur'. Om deze reden is in het toen in procedure zijnde bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' opgenomen. Deze bestemming is tot op heden nog niet als zodanig verwezenlijkt. Met de aanleg van het parkeerterrein wordt op het overig deel van de Melksterweide geïnvesteerd in het creëren van een stroomdalgrasland. Dit deel blijft de bestemming Natuur houden, welke nu werkelijk tot realisatie zal komen. Het terrein werd bij evenementen geheel gebruikt als parkeerterrein, dit zal in de nieuwe situatie niet meer voorkomen. Door het versterken van de natuur- en landschapswaarden worden ook de gebiedskenmerken versterkt.

Omgevingsverordening Overijssel

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 ontheffingsbepalingen. Ook heeft de provincie zoveel mogelijk gekozen voor positief geformuleerde voorwaarden. De Omgevingsverordening geeft regels voor:

- de provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale

- Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, afwijkingsbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgroningen (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. Ten noordoosten van het plangebied ligt de IJssel.

Natuur

Het plangebied is aangewezen als 'te realiseren natuur', netto begrensd (concreet begrensde nog te realiseren natuur) binnen de Ecologische Hoofdstructuur. In artikel 2.7.3B is voor gebieden met het Beschermingsregime EHS-te realiseren bepaald dat deze worden vastgelegd in een bestemmingsplan met een bestemming die gericht is op het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de actuele natuurwaarden van deze gebieden.

In de nieuwe Omgevingsverordening 2017 is het plangebied echter niet langer als zodanig aangewezen en maakt het niet langer deel uit van de EHS (Natuurnetwerk Nederland).

Het regime dat vanuit de omgevingsverordening geldt voor natuurgebieden buiten de EHS is vastgelegd in titel 2.8 Bos en natuurgebieden buiten de EHS van de omgevingsverordening. In deze titel is bepaald dat bestemmingsplannen die betrekking hebben op bestaande natuur voorzien in een specifieke, daarop toegesneden bestemming die gericht is op behoud, herstel en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden.

In het plangebied is echter feitelijk met name in gebruik als agrarisch gebied. Natuurwaarden zijn tot op zekere hoogte aanwezig (zie paragraaf 4.4.5). In het bestemmingsplan Uiterwaarden 2004 had het plangebied de bestemming 'Oeverlanden'. Binnen deze bestemming was ook extensief agrarisch gebruik toegestaan. Dat betrof ook het feitelijk gebruik van de locatie als agrarisch gebied. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier is het gebied bestemd als 'Natuur'. Deze bestemming is gericht op het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. Deze bestemming aan het gebied toegekend vanwege de potentie van het gebied om natuurwaarden te ontwikkelen, niet vanwege de op dat moment aanwezige natuurwaarden.

In het voorliggende bestemmingsplan Parkeerterrein de Worp wordt de aan te leggen parkeervoorziening bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

Het overige deel van de Melksterweide blijft de bestemming 'Natuur' behouden en zal door onderhavige planontwikkeling een impuls krijgen. Deze impuls kan worden gezien als compenserende maatregelen. Door het extensiveren van het gebied en het goed afstemmen van de begrazingsintensiteit zullen zich meer soorten kunnen ontwikkelen en ontstaat er een nog hogere biodiversiteit dan nu het geval is.

Kwaliteitsimpuls groene omgeving

In artikel 2.1.6. is de Kwaliteitsimpuls Groene omgeving opgenomen. Hierin is bepaald dat

bestemmingsplannen voor de groene omgeving – met in achtneming van het bepaalde in artikel 2.1.3 (SER-ladder) en artikel 2.1.4 (zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik) en het bepaalde in artikel 2.1.5 (ruimtelijke kwaliteit) – kunnen voorzien in nieuwvestiging en grootschalige uitbreidingen van bestaande functies in de groene omgeving, uitsluitend indien hier sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen voor zijn én er is aangetoond dat het verlies aan ecologisch en/of landschappelijk waarden in voldoende mate wordt gecompenseerd door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving.

In het plangebied wordt de bestaande Melksterweide weliswaar verkleind, maar aanwezige landschappelijke -en natuurwaarden zullen worden versterkt. Onder ander zal het overige deel van de Melksterweide ingericht en beheerd worden op een manier waarop de stroomdalflora zich kan ontwikkelen. Ook zal eventuele beplanting toegepast worden die de doorstroming niet belemmert en die passend is in het uiterwaardenlandschap. Hierbij wordt gedacht aan solitaire meidoorn en/of sleedoorn.

SERladder en Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Artikel 2.1.3. betreft de SER-ladder voor de Stedelijke omgeving. Hierin is bepaald dat bestemmingsplannen uitsluitend voorzien in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharderen leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt dat er geen ruimte beschikbaar is binnen bestaand bebouwd gebied. 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 verharderen 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 paragraaf 3.2.4 is ingegaan op de behoefte aan het parkeerterrein en de keuze voor de locatie Melksterweide. Geconcludeerd wordt dat de Melksterweide zich goed leent voor de aanleg van een parkeerterrein en dat er daarbij ook ruimtelijke kwaliteit behaald wordt door het verbieden van 'wildparkeren' en door het aanleggen van diverse landschapselementen.

Er zijn ook enkele alternatieve locaties bekeken voor het aanleggen van een nieuw parkeerterrein (zie paragraaf 2.2). Gebleken is dat deze locaties allen minder geschikt waren voor de gewenste ontwikkeling.

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.

Primaire waterkeringen

Het plangebied ligt in de nabijheid van twee primaire waterkeringen. Deze liggen ten noorden van de IJssel en langs de Worp. In het zuidwestelijke deel van het plangebied ligt een klein stukje van de vrijwaringszone van de dijk langs de Worp. Dit deel heeft in het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - dijk' gekregen. De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen gevolgen voor de bescherming van de waterkeringen.

De ligging tussen de waterkeringen heeft ook tot gevolg dat het gebied buitendijks, binnen het

winterbed, ligt en bij hoge waterstanden in de IJssel kan overstromen. Dit risico is bekend en bij hoge waterstanden zal het parkeerterrein niet gebruikt kunnen worden. Het bestemmingsplan maakt geen extra bebouwing mogelijk waardoor de stroomfunctie in het geding komt. Wel zal extra verharding worden aangelegd, een en ander in overleg met Rijkswaterstaat. De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan hebben geen gevolgen voor de functie van het gebied als overstromingsgebied.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met de drie niveaus van het uitvoeringsmodel, (1) Generieke beleidskeuzes, (2) Ontwikkelings- en beleidsperspectieven en (3) Gebiedskenmerken.

De voorgenomen ontwikkeling past eveneens binnen de Omgevingsverordening. Er gelden binnen het plangebied geen beperkende voorschriften vanuit de verordening. De ontwikkeling draagt daarnaast bij aan de doelstelling van het ontwikkelingsperspectief en de voorwaarden van de diverse gebiedskenmerken verzetten zich niet tegen de voorgenomen ontwikkeling.

3.3.2 Waterverordening waterschap Vallei en Veluwe (2012)

De Waterverordening waterschap Vallei en Veluwe regelt de waterschapseigen onderwerpen op het gebied van water, zoals normen waterkwantiteit en grondwater. Deze waterverordening is op in 2012 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht, Gelderland en Overijssel.

In de waterverordening zijn regionale waterkeringen aangewezen, worden normen voor waterkwantiteit benoemd, en wordt omschreven welke onderwerpen ten minste in een beheerplan opgenomen dienen te worden. Tevens zijn bepalingen opgenomen over de aanleg en beheer van waterstaatswerken en over grondwater.

Voor het plangebied geldt vanuit de waterverordening een norm voor een gemiddelde overstromingskans van 1/10 per jaar. Dat betekent dat het gebied 1 keer per 10 jaar kan overstromen. Hiermee wordt met de inrichting van het gebied rekening gehouden.

Conclusie

Met de inrichting zal rekening worden gehouden met de overstromingsfunctie in het gebied. Met het Waterschap en Rijkswaterstaat is overleg gevoerd over de inrichtingselementen in het gebied. De mogelijkheden binnen de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied past binnen de afspraken zoals deze zijn gemaakt en vormen geen belemmering voor de bepalingen zoals opgenomen in de waterverordening.

3.3.3 Waterbeheerprogramma 2016-2021 Waterschap Veluwe (2009)

Op 30 september 2015 is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld.

In dit waterbeheerprogramma worden de ambities en doelen beschreven voor het waarborgen van de waterveiligheid, het zorgen voor voldoende én schoon oppervlaktewater, het zuiveren van afvalwater en het verder ontwikkelen van de vele samenwerkings- en innovatiemogelijkheden.

Dit Waterbeheerprogramma (WBP) beoogt inzicht te geven aan alle gebruikers en partners in het werkgebied in de doelen en maatregelen die het waterschap de komende zes jaar gaat bereiken. Ten tweede wordt in het programma de koers intern expliciet gemaakt en vastgelegd.

De maatregelen zijn op hoofdlijnen uitgewerkt. Het 'hoe' volgt in een later stadium, bij het vaststellen van de (meerjaren)begroting.

Met het WBP als programma wordt aangesloten bij het Bestuursakkoord Water. Binnen de kaders van de Waterwet, de Europese Kaderrichtlijn Water en de Deltabeslissingen wordt beschreven hoe er gewerkt wordt aan de wateropgaven.

In 2013 heeft het waterschap met zes toekomstbeelden de kijkrichting van het waterschap op de lange termijn geschetst. Deze toekomstbeelden geven vooral strategische richting en focus aan het WBP. Het WBP bevat vervolgens de tactische ambities, doelen en maatregelen op hoofdlijnen. Jaarlijks krijgt vanuit het WBP een aantal maatregelen prioriteit. Deze worden in een uitvoeringsplan vastgelegd in de voorjaarsnota, zoveel mogelijk op projectniveau. In de WBP is de meerjarenraming voor de periode 2016-2021 opgenomen.

Het bestuurlijke programma watersysteem (voldoende en schoon water) is opgesplitst in landelijk gebied, stedelijk gebied en KRW. Elke indeling is arbitrair; waterkeringen lopen door stedelijk en landelijk gebied, KRW-wateren bevinden zich zowel in het landelijke gebied als stedelijk gebied. De waterketen en stedelijk gebied zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Aandacht wordt besteed aan Waterveiligheid, Landelijk gebied, Stedelijk gebied, KRW en de waterketen.

Tot slot worden ook de uitvoeringsinstrumenten beschreven, namelijk het beheer en onderhoud, vergunningverlening, toezicht, handhaving en crisisbeheersing. Deze dienen voor het in stand houden van de huidige situatie, zoals het beheren van de rioolwaterzuivering of zorgen voor het juiste waterpeil in de sloot.

Conclusie

Het plangebied ligt aan de rand van het werkingsgebied van het waterschap Vallei en Veluwe. In het plangebied zijn geen regionale keringen aanwezig in beheer van het waterschap. Wel ligt er een primaire waterkering, waarvoor de regels uit de provinciale verordening en het Barro van toepassing zijn.

In de meerjarenraming van het WBP zijn voor de periode 2016-2021 geen maatregelen opgenomen die betrekking hebben op het plangebied of de nabije omgeving.

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.

Het structuurplan dateert uit 2004 en is derhalve al enigszins gedateerd. Echter al in 2004 waren er al knelpunten met betrekking tot de parkeercapaciteit rond de binnenstad:

"Wat betreft de autostructuur wordt in het structuurplan in de analyse aangegeven dat een van de knelpunten op het gebied van parkeren onder meer de te geringe parkeercapaciteit rond de binnenstad is. Ook in de, in het structuurplan aangehaalde, Nota Parkeerbeleid wordt aangegeven dat het algemeen uitgangspunt van het parkeerbeleid een aantrekkelijke, zo veel mogelijk autoluwe binnenstad is met voldoende parkeerplaatsen voor een groeiend aantal bewoners en bezoekers. Ook buiten de binnenstad streeft de gemeente naar parkeermaatregelen gericht op optimalisering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Het parkeren van bezoekers en bewoners zal zoveel mogelijk gescheiden worden, waarbij bezoekers worden opgevangen in parkeervoorzieningen langs de randen van de binnenstad en bewoners zoveel mogelijk kunnen parkeren in de binnenstad. Verder zal het aantal bezoekersparkeerplaatsen, gezien de toenemende behoefte, worden uitgebreid.

Het ontwikkelingsperspectief op het gebied van parkeren wordt in het structuurplan als volgt

omschreven: "Het parkeerbeleid in de binnenstad richt zich op het concentreren van parkeerplaatsen voor bezoekers in enkele grootschalige (nieuwe) parkeervoorzieningen, direct aan de aanrijroutes. Het parkeertarief zal worden gebruikt om de verkeers- en parkeersituatie in de gewenste richting te sturen. Tevens zal een dynamische informatievoorziening voorzien in informatie over de bezetting van de parkeerlocaties op de hoofdwegen. Ook het parkeren voor bewoners van de binnenstad is aandachtspunt. Voor gebieden buiten het centrum geldt dat:

- parkeerregulering in de oude schil zal worden uitgebreid;
- dit geldt ook voor gebieden in en rond wijkwinkelcentra, op het moment dat hier parkeerproblemen ontstaan;
- parkeernormen voor nieuwbouwlocaties (zowel in- als uitbreidingen) zullen worden verhoogd om parkeerproblemen (als gevolg van toenemend autobezit) te voorkomen."

Conclusie

Het aanleggen van de parkeervoorziening wordt weliswaar niet als maatregel benoemd in het structuurplan, maar past, gezien de in 2004 al aanwezige problematiek omtrent het autoluw maken van de binnenstad en het tekort aan parkeerplaatsen aan de buitenrand van het centrum, prima binnen de uitgangspunten van het Structuurplan Deventer.

3.4.2 Gemeentelijk waterbeleid

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in het Waterplan Deventer (2007-2010) en Gemeentelijk Rioleringsplan (2015-2020).

Het Waterplan is een gezamenlijk plan van de in de regio gevestigde waterschappen, waterbedrijf Vitens en de gemeente Deventer. Het plan beschrijft de ambities en de koers voor het waterbeleid in de gemeente Deventer. Het waterplan is nog steeds actueel, maar de werkwijze was omslachtig. De waterpartners hebben daarom gekozen voor een nieuwe overleg- en samenwerkingsstructuur in de vorm van een wateragenda.

Op de wateragenda van Deventer staan een aantal thema's centraal. Deze thema's zijn uitgewerkt in aandachtspunten. Op deze punten gaan de waterpartners de komende jaren lokaal samenwerken. De thema's zijn:

- Veilig en robuust
- Milieu en gezondheid
- Beleving, bewustwording en participatie

Doordat de wateragenda duidelijke thema's bevat, kunnen de waterpartners efficiënt en effectief samenwerken aan de watertaken.

De gemeentelijke watertaken komen voort uit 3 zorgplichten:

- inzameling en transport van stedelijk afvalwater (Wet Milieubeheer)
- inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater (nieuwe Waterwet)
- aanpak en voorkomen van grondwaterproblemen in bebouwd gebied (nieuwe Waterwet)

De gemeente is verantwoordelijk voor een goed stedelijke watersysteem. Volgens de wet begint de zorgplicht bij de perceeleeigenaar. De perceeleeigenaar moet het hemel- en grondwater op het eigen perceel verwerken. De gemeente komt in beeld als dit niet kan. In het Gemeentelijk Rioleringsplan

2015-2020 is aangegeven hoe de gemeente met deze zorgplichten omgaat.

Zorgplicht stedelijk afvalwater: Onder de straat liggen door de hele gemeente honderden kilometers leidingen. Hiervoor zijn putten, straatkolken en honderden pompjes aangelegd. Het hele systeem zorgt er voor dat afvalwater bij de rioolwaterzuivering aan de Roland Holstlaan komt. Hier zorgt het waterschap voor de zuivering. Het gezuiverde water komt daarna in de IJssel.

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de riolering.

Zorgplicht hemelwater: De nieuwe Waterwet gaat ervan uit dat hemelwater schoon genoeg is om zonder zuiverende voorziening te lozen. De zorgplicht hemelwater legt de verantwoordelijkheid bij de perceelseigenaar om het hemelwater zoveel mogelijk zelf te verwerken. De gemeentelijke zorgplicht begint als de perceelseigenaar niet zelf het hemelwater kan infiltreren of bergen.

Zorgplicht grondwater: Volgens de wetgeving moet de gemeente voor nieuwe situaties structurele grondwaterproblemen voorkomen of beperken, voor zover dit niet onder de verantwoordelijkheid van waterschap of provincie valt. De zorgplicht grondwater benadrukt de verantwoordelijkheid van de perceelseigenaar om maatregelen te nemen die grondwaterproblemen voorkomen. De gemeentelijke zorgplicht begint als de perceelseigenaar niet kan zorgen voor voldoende ontwatering en overtollig grondwater moet afvoeren. De gemeente heeft de leiding als meerdere partijen betrokken zijn bij (dreiging van) een probleem.

Afweging waterbelang bij ruimtelijke ontwikkelingen: Naast de gemeentelijke zorgplichten heeft de gemeente nog een verantwoordelijkheid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is zij verantwoordelijk voor een goede afweging en implementatie van het waterbelang bij nieuwe ruimtelijke plannen. Hiervoor is het instrument van de watertoets ontwikkeld.

Conclusie

In de watertoets wordt onder andere ingegaan op de aspecten hemelwater en afvalwater. In paragraaf 4.7 is het resultaat van de watertoets opgenomen. De ontwikkeling past binnen de kaders die gesteld worden in het gemeentelijk waterbeleid.

3.4.3 Groenbeleidsplan (2007)

Het groenbeleidsplan (april 2007) geeft richtlijnen voor de inrichting en het beheer van openbaar groen, inclusief bomen en waterpartijen. De gemeente Deventer ligt op de grens van het rivierenlandschap van de IJssel en het Sallandse dekzandlandschap. Deze ligging zorgt voor een enorme biodiversiteit. Allerlei dieren en (zeldzame) planten vinden hun weg in en om de stad. Het Groenbeleidsplan zorgt ervoor dat deze kenmerken en haar biodiversiteit behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden.

Om in de komende jaren verantwoorde keuzes te kunnen maken is in het groenbeleidsplan een visie op het groen (wat willen we bereiken) verwoord en zijn concrete ambities gedefinieerd.

De groenvisie is: *"De gemeente Deventer streeft naar een gevarieerd aanbod van betekenisvol en aantrekkelijk groen. Ze doet dit door in te spelen op de verschillen in ligging, omvang, functie, historische betekenis en gebruikswensen. Dit leidt tot omgevingsbewust ontwerpen en vervolgens tot ontwerpbewust beheren"*.

De ambities uit het Groenbeleidsplan zijn:

- ruimte voor groen in en om de stad;
- aandacht voor de toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- inspringen op nieuwe stedelijke ontwikkelingen;

- een handleiding bieden voor de praktische invoering van de groenvisie in de praktijk.

In het plangebied zijn de bomen langs de Avenue (Twelloseweg) aan te merken als belangrijke groenstructuur. Deze bomen worden op een dusdanige wijze bestemd dat ze worden beschermd tegen ongewenste ontwikkelingen. De bomenrijen zijn opgenomen binnen de bestemming 'Groen'. De bomen in het plangebied worden verder beschermd via het vergunningstelsel uit de APV.

Conclusie

De groenstructuur van de laan zal door vaststelling van dit bestemmingsplan niet wijzigen. Een deel van de Melksterweide zal wijzigen door de functieverandering naar parkeerterrein. Het overige deel van de weide zal daarentegen worden ontwikkeld waardoor de natuurlijke en landschappelijke waarden worden versterkt.

3.4.4 Bomenbeleidsplan (2007 – 2017)

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

Een speerpunt van het bomenbeleid is het inzetten op een duurzame bomenstructuur. Dit door het uitvoeren van kwaliteitsbeheer van de bestaande bomenstructuur en het inrichten van optimale groeiplaatsen voor nieuwe bomenstructuren. De juiste boom op de juiste plaats is hierbij van groot belang.

Het tweede belangrijke speerpunt van het bomenbeleid is het behouden, beschermen en zorgvuldig beheren van Monumentale bomen. Deze bomen zijn geïnventariseerd, zowel gemeentelijke als particuliere bomen. Er is een systematiek vastgesteld om te beoordelen of een boom beschermenswaardig of monumentaal is.

Conclusie

De bescherming van de bomen verloopt via een separaat spoor. In onderhavig bestemmingsplan is het bestaande groen opgenomen in een passende bestemming, die de bestaande groenstructuren beschermt. Er is onderzocht welke effecten het aanleggen van de parkeerplaats heeft op de bestaande bomen in het plangebied. Het uitgevoerde onderzoek is opgenomen in Bijlage 4. Naar aanleiding van dit onderzoek is rekening gehouden met een afstand van acht meter uit de stamvoet van de bomen langs de Avenue tot het begin van de parkeerplaats.

3.4.5 Ambities binnenstad en parkeerbeleid

Ambitiedocument en bereikbaarheidsconclaaf

Deventer is een gastvrije stad, mensen zijn welkom, nu en in de toekomst. Dat betekent onder andere dat je als bezoeker de binnenstad makkelijk moet kunnen bereiken en er kwalitatief en kwantitatief voldoende parkeerplaatsen zijn. De afgelopen jaren zijn binnen Deventer beleidskaders gemaakt die betrekking hebben op de ambities van de binnenstad. Deze kaders zijn vastgelegd in diverse documenten zoals het Ambitiedocument "Deventer een bericht aan de stad", Uitkomst Bereikbaarheidsconclaaf: beslisdocument" en de Uitwerking bereikbaarheidsconclaaf.

In het kader van het bereikbaarheidsconclaaf zijn enkele ambities verwoord ten aanzien van parkeren.

De ambities kunnen als volgt worden samengevat:

- Eindbeeld met autovrije pleinen en straten waarbij geparkeerd wordt op zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken locaties
- Kwantitatief en kwalitatief voldoende parkeerplaatsen aan de rand van het centrum met het principe van Park & Walk, waarbij via aantrekkelijke looproutes de bestemming wordt bereikt
- Kort parkeren nabij het kernwinkelgebied.

In de uitwerking van het Bereikbaarheidsconclaaf zijn als specifieke projecten benoemd project 5.6.1 'parkeren op de Worp (Deventer)' en project 5.6.2 'parkeren op de Worp (Voorst)'.

De ambities voor de binnenstad voor parkeren zijn vertaald in het Parkeerbeleidsplan.

Parkeerbeleidsplan

In 2013 heeft de raad het Parkeerbeleidsplan vastgesteld. Hierin is een doorkijk gegeven naar de toekomst. Uitgangspunt was in 2013 al dat we niet verwachten dat het aantal bezoeken per auto naar de binnenstad zal toenemen. Dit wil niet zeggen dat de huidige situatie (aantal parkeerplaatsen) voldoende is. Deventer heeft ambities, zoals het ontwikkelen van meer centrumfuncties, een autovrij Grote Kerkhof en minder auto's op de pleinen. In 2013 was de inschatting dat door deze ambities er een vraag op het piekmoment van circa 1100 parkeerplaatsen is. Het Parkeerbeleidsplan in 2013 gaat ervan uit dat hierin deels wordt voorzien door bestaande terreinen beter te gebruiken en deels door bij te bouwen. De Worp is een van de locaties aangewezen om in extra capaciteit te voorzien. Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp zou zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer.

Het eindbeeld (streven) in het parkeerbeleidsplan 2013 is een autoluwe binnenstad waarbij bewoners en kortparkeerders in het centrum op straat parkeren en bezoekers in één van de parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum parkeren. Om dit te bewerkstelligen is (onder andere) een robuuste parkeeroplossing nodig. Onder robuuste parkeeroplossing wordt verstaan: de optelsom van de ontwikkelingen op de Worp, in het Sluiskwartier en in de Stadspoortgarage. Parkeren op de Worp is dus een onderdeel van de totaaloplossing: robuust parkeren.

3.4.6 Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier

In het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier is een uitgebreide beschrijving opgenomen van het inrichtingsplan in het kader van het project Ruimte voor de Rivier. De Melksterweide is ook opgenomen in dit inrichtingsplan. In het bestemmingsplan wordt voor deze locatie de volgende beschrijving gegeven:

"De Melksterweide blijft een open veld. Het sluit in karakter aan op het zuidelijke uiterwaardenlandschap van de Wilpse Klei en Midden IJssel en vormt een contrast met het Worpplantsoen. Ten behoeve van de geleiding van waterstromen krijgt het plaatselijk een lager maaiveld. Deze nieuwe laagte wordt met lichte glooiingen aangesloten op de omgeving. Het veld wordt toegankelijk en kan benut worden als speel-/lig-/wandelweide, in aansluiting op het park en het waterfront van de Worp. Zo worden de recreatieve mogelijkheden uitgebreid in dit meest intensief gebruikte deel van de uiterwaarden. *Inmiddels is uit het Bereikbaarheidsconclaaf gebleken dat het wenselijk is parkeerplaatsen mogelijk te maken in de Melksterweide. De procedure is echter te ver gevorderd om dit nu nog in het bestemmingsplan "Ruimte voor de Rivier" op te nemen. Hier zal te zijner tijd een afzonderlijke procedure voor worden opgestart.*

De beplanting bij de dijk wordt opgeknapt en tot een rij omgevormd, ter accentuering van wat de voormalige landweer kan zijn geweest. De beplanting aan de noordzijde van het landhoofd wordt

omgevormd tot een kleine haag. Met deze maatregelen wordt de blik op de grazige taluds van het landhoofd en de continuïteit van de ruimte richting de zuidelijke uiterwaarden versterkt.

De kade van de Bolwerksweg wordt tussen de Wilhelminabrug en de huizen nabij het IJsselhotel verlaagd ten behoeve van de doorstroming van het water bij hoge waterstanden.

De weg behoudt zijn functie, maar zal door zijn lagere ligging vaker overstroomd worden. De bestaande weg parallel aan het landhoofd vormt een alternatief. De watergang van het gemaal van de Oude IJssel naar de hank wordt verlegd naar een eerder tracé en omgevormd tot een smalle waterloop met natuuroevers."

In paragraaf 2.2 is de beschrijving van de toekomstige situatie opgenomen. Het terrein wordt, zoals in het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier reeds werd aangekondigd, ingericht als parkeerterrein.

Conclusie

Met voorliggend bestemmingsplan wordt afgeweken van de planregels en verbeelding van bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier. In de toelichting van het bestemmingsplan is de ontwikkeling van de Melksterweide als parkeerplaats al wel aangekondigd.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Landschappelijke kwaliteit

Het plangebied maakt onderdeel uit van een gebied waar een bepaalde belevingswaarde en landschappelijke kwaliteit aanwezig is.

Vanuit het park beleeft men het zicht op de stad. Vanuit de stad is het zicht op de weilanden langs de rivier en de hoge bomen daarachter heel aantrekkelijk. De relatie van het park met de direct aangrenzende, open delen van de uiterwaarden is gevoelig. De Melksterweide is een belangrijk element in het totale groengebied tussen de bruggen. Het gebied is bijzonder door de aanwezigheid van microreliëf, poelen, beplanting en het historisch open karakter. Het vormt een contrast met het meer besloten karakter van het Worpplantsoen. Door middel van een watergang is de Melksterweide verbonden met de uiterwaarde ten oosten van de Bolwerksweg.

De Melksterweide wordt momenteel gebruikt voor het weiden van het typische Brandrode rund. De geparkeerde auto's langs de Bolwerksweg en onderlangs het talud van de Wilhelminabrug op drukke tijden leveren een rommelig beeld op. Door deze auto's te groeperen op een daarvoor bedoelde locatie wordt het beeld minder rommelig.

De landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten worden versterkt door het overige deel van de Melksterweide in te richten en te beheren zodat stroomdalflora zich kan ontwikkelen. Mogelijke beplanting die toegevoegd kan worden zonder dat de doorstromingsfunctie wordt belemmerd zijn bijvoorbeeld solitaire meidoorn en/of sleedoorn.

De belevingswaarde in het gebied wordt versterkt door het autovrij maken van de Bolwerksweg, dit wordt een fiets- en voetpad. Ook wordt door het ontmoedigen van het parkeren langs de Avenue de beleving van de cultuurhistorisch waardevolle laan versterkt.

4.2 Cultuurhistorie en monumenten

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het Beschermd stadsgezicht (besluit van 10 februari 1988). In Bijlage 5 is de toelichting bij het aanwijzingsbesluit opgenomen.

Het Worpplantsoen is in 1993 aangewezen als gemeentelijk monument. De Worp is een van de oudste openbare wandelplaatsen in Nederland. In 1699 werd het gebied met linden beplant, langs rechte lanen. In 1815, na de vernietiging van de linden door de Fransen in 1813, is het park opnieuw aangelegd, maar toen met hoofdzakelijk slingerende lanen.

Het Worpplantsoen is een volgroeid park dat voornamelijk met eiken is beplant. Het park is in Engelse landschapsstijl aangelegd, oorspronkelijk met een groter en meer uitheems assortiment bomen. De noord-zuid as door het oostelijk gedeelte van het park met de naam Lange Laan is met Linden beplant, evenals de Avenue, de laan van het voormalige landhoofd van de schipbrug naar de coupure in de dijk.

Het merendeel van de paden is inmiddels verdwenen. Door de aanleg van de dijk in de jaren dertig is de aansluiting van deze paden op de padenstructuur van de Hoven goeddeels verloren gegaan. De meest gebruikte aansluiting (bij de Vonderstraat via de kleine coupure in de dijk) resteert nog. Bomen omzomen in het ontwerp de open parkgedeelten. De bomen vormen daardoor een structuur die ondanks het verdwijnen van de meeste paden op de plattegrond goed herkenbaar is. Deze interne samenhang is belangrijk. In 2006 is het padenplan gereconstrueerd in asfalt.

De visuele relatie van het park met de rest van de uiterwaarden, de bebouwing aan de Worp en de

lange Laan, de camping, de IJssel en met de stad aan de overzijde is van groot belang voor het beschermde stadsgezicht. Ook is het contrast tussen de sterk besloten ruimten van de binnenstad en de grote openheid van het rivierfront gericht op de onbebouwde groene overzijde kenmerkend. Vanwege deze aspecten is het gebied binnen de zeventiende-eeuwse vesting gelegen stadsgebied, de rivier de IJssel en het tegenoverliggende gebied tussen de bruggen op 10 februari 1988 aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Uniek is tenslotte, dat het park het Worpplantsoen bij het buiten de oevers treden van de IJssel kan overstromen. De mogelijkheid tot overstromen en het fascinerende gezicht, dat dit oplevert, kenmerken Deventer als rivierstad en hebben een directe relatie met de aard van de stad en de ontstaansgeschiedenis van haar stedelijke structuur.

Visie op de bestemmingswijziging

De locatie waar het parkeerterrein wordt aangelegd valt buiten het gemeentelijk monument Worpplantsoen. De locatie ligt wel binnen het beschermd stadsgezicht.

In het plangebied worden in de huidige situatie auto's her en der geparkeerd in de berm van de Bolwerksweg en langs het talud van de Wilhelminabrug. Ook de parkeerplaatsen langs de Avenue (Twelloseweg) worden volop gebruikt. De huidige situatie doet rommelig aan en is niet in overeenstemming met de doelstellingen van het beschermd stadsgezicht.

Door het centreren van deze auto's op een daarvoor aangewezen parkeerterrein en het fysiek onmogelijk maken van het parkeren op de overige plaatsen, wordt het gebied minder rommelig. Vanaf de stadskant ligt het parkeerterrein achter de bestaande bebouwing aan de Bolwerksweg en is vanaf die kant dan ook niet geheel zichtbaar. Vanaf de Wilhelminabrug is er wel zicht op het parkeerterrein, maar biedt een minder verrommeld beeld dan de verspreide auto's in de huidige situatie.

Door het parkeren langs de Avenue (Twelloseweg) te ontmoedigen ontstaat er in deze laan een impuls voor de beleving van de cultuurhistorische waarden van deze laan, welke wel onderdeel uitmaakt van het gemeentelijk monument.

In het bestemmingsplan is de voorwaarde opgenomen dat de cultuurhistorische waarde niet onevenredig geschaad mag worden. Zowel in de bestemming 'Groen' als in de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' wordt hier aandacht aan besteed.

4.3 Archeologie

In deze paragraaf volgt een samenvatting van het archeologisch beleidsadvies dat voor dit bestemmingsplan is opgesteld. Het complete advies is opgenomen in Bijlage 6.

Inleiding

De archeologische verwachting voor de gemeente Deventer is gebaseerd op de landschappelijke en bodemkundige kenmerken van bekende archeologische vindplaatsen.

Een uitgebreide onderbouwing van de fysisch geografische bouwstenen van de archeologische verwachtingswaarden is te vinden in: Willemse, N.W., L.J. Keunen, L.M.P. van Meijel & T. Bouma, 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), Weesp.

Vanaf de late middeleeuwen is het verband tussen landschappelijke mogelijkheden en locatiekeuze minder goed puur fysisch geografisch te verklaren, omdat de mens er steeds meer in slaagt de natuur naar zijn hand te zetten. Vanaf deze periode zijn historische bronnen zoals kaarten en geschriften

beschikbaar, waardoor veel elementen goed kunnen worden gelokaliseerd.

Op de archeologische verwachtingskaart zijn recente archeologische en historische onderzoeksgegevens gecombineerd met de fysisch geografische verwachting ter plekke. Ook bekende verstoringen zijn weergegeven op de archeologische verwachtingskaart.

Het archeologiebeleid en de regels in dit bestemmingsplan

De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het archeologiebeleid van de gemeente Deventer. De gemeenteraad heeft de beleidsvrijheid om de beleidsgrenzen te bepalen. Voorwaarde is dat deze grenzen voldoende zijn onderbouwd.

Het archeologiebeleid is op 28 januari 2015 door de raad vastgesteld in de vorm van een beleidskaart en een onderbouwing, zie hiervoor: Vermeulen, B., 2015. Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid (Interne Rapportages Archeologie Deventer 74), Deventer. Archeologisch onderzoek kan leiden tot aanpassing van de beleidswaarden van een gebied. De beleidskaart wordt zo nodig tussentijds geactualiseerd, op basis van de selectiebesluiten van het bevoegd gezag.

De archeologische beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, zoals die in het bestemmingsplan zijn gehanteerd. In het bestemmingsplangebied Melksterweide – de Worp gelden de beleidswaarden 1, 4 en 5, zie onderstaande afbeelding).

In september 2009 is archeologisch vooronderzoek, in de vorm van verkennend proefsleuvenonderzoek, uitgevoerd op een deel van het bestemmingsplangebied. Dit proefsleuvenonderzoek heeft geleid tot het selecteren van een aantal mogelijk archeologisch interessante onderzoeksgebieden en het vrijgeven van een ander deel van de locatie. De resultaten van het proefsleuvenonderzoek worden meegenomen in dit rapport en dragen bij aan het gerichter bepalen van de beleidswaarden in het bestemmingsplangebied. Verder is op basis van diverse onderzoeken in het project Ruimte voor de Rivier een analyse van de fysisch geografische situatie mogelijk waardoor een klein gebied met beleidswaarde 2 is komen te vervallen.

De overige beleidswaarden zijn vertaald in de regels van dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn dubbelbestemmingen Waarde Archeologie opgenomen voor de gebieden die op de beleidskaart een beleidswaarde 2 of hoger kennen. Er is voor gekozen om aan gebieden met beleidswaarde 'Archeologie 1' geen dubbelbestemming toe te kennen.

Waarde-archeologie 1


Voor de gebieden met een lage verwachtingswaarde (beleidswaarde '1') is de kans dat een bodemingreep het bodemarchief verstoort door de lage dichtheid aan vindplaatsen en de veelal relatief kleine oppervlakte van die vindplaatsen, zeer klein. Eigenlijk komt dit type resten vooral aan het licht bij archeologische begeleiding van grootschalige werkzaamheden. Daarom is voor deze beleidswaarde een vrijstellingsoppervlakte van 10.000 m² gehanteerd. Boven de 10.000 m² geldt een meldingsplicht. Dit type omvangrijke werkzaamheden is over het algemeen ruim op tijd bekend bij de gemeente. Een dubbelbestemming is daarmee een relatief zwaar middel dat voor deze groep leidt tot onnodige administratieve last. Er wordt daarom voor deze ingrepen actief contact gezocht met de initiatiefnemer met het verzoek om medewerking te verlenen aan een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier kan de archeologische verwachting steekproefsgewijs gecontroleerd worden.


Waarde-archeologie 4 en 5

In paragraaf 5.3.3 wordt nader ingegaan op de waarden archeologie 4 en 5 en wordt toegelicht welke dubbelbestemmingen toegekend zijn aan deze in het gebied aanwezige beleidswaarden.

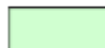


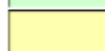
Legenda

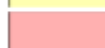
 Bestemmingsplangebied

 Percelen

Beleidswaarden

 1

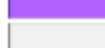
 2

 3

 4

 5

 6

 0

Het bestemmingsplangebied op de archeologische beleidskaart

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

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.

4.4 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:

- geluid;
- bodemkwaliteit;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- ecologie;
- milieu effect rapportage;
- duurzaamheid.

4.4.1 Geluid

Inleiding

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

Wettelijke kader

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

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

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

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

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

Nieuwe situaties

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

Bestaande situaties

Bestaande situaties hoeven niet getoetst te worden bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De feitelijke of toekomstige geluidbelasting speelt juridisch geen rol bij het opnieuw vaststellen van bestaande situaties binnen het plangebied. De regels voor geluid in de woning zijn opgenomen in het

Bouwbesluit. Voor bestaande woningen met een te hoge geluidbelasting bestaat er een saneringsregeling. Hiervoor komen alleen woningen in aanmerking die in 1986 vanwege het geluidsaspect wegverkeer een te hoge geluidbelasting ondervonden.

Onderzoek en resultaten

Door Goudappel Coffeng is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van het parkeerterrein ('Verkeerseffecten wijziging parkeersituatie De Worp – Input bestemmingsplan', Goudappel Coffeng (ref: DVT493Abf0002.01, 24 januari 2017 Bijlage 7)

Voor de aanleg van het parkeerterrein is de Wet geluidhinder (Wgh) niet van toepassing. Het betreft geen reconstructie van een weg en het betreft niet het realiseren van nieuwe geluidgevoelige functies. Ook de gevolgen van het aanleggen van het parkeerterrein vallen niet onder de Wet geluidhinder omdat de aangrenzende wegen vallen binnen een 30 km/uur gebied, waarvoor geen zone geldt.

Omdat er echter een nieuwe planologische situatie ontstaat, zal wel beoordeeld worden of er nog sprake is van een goed het woon- en leefklimaat.

In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat er met name een verkeerstoename zal plaatsvinden op de Twelloseweg. Door deze toename van het aantal voertuigen zal ook de geluidbelasting op de woningen aan de Twelloseweg toenemen. Deze toename bedraagt maximaal 2 dB op enkele woningen.

Afweging goede ruimtelijke ordening

De berekende geluidsbelastingen zijn niet uitzonderlijk voor een 30 km/h weg als de Twelloseweg. Ook niet in relatie met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Deze worden als passend bij een erftoegangsweg beoordeeld.

De toename van 2 dB is vergeleken met de grens voor saneringssituaties (1,5 dB) op grond van de Wet geluidhinder. In deze situatie is er sprake van een beperkte beperkte overschrijding (0,5 dB).

Gezien deze beperkte overschrijding en de niet ongebruikelijke geluidsniveaus voor stedelijke situaties, is deze situatie als aanvaardbaar woon- en leefklimaat beoordeeld.

4.4.2 Bodem

Onderzoek naar de bodemkwaliteit is nodig als het gebied gebruikt gaat worden als verblijfsplaats waar mensen gemiddeld langer dan 2 uur verblijven. Het parkeerterrein is geen verblijfsruimte waar men langer dan 2 uur verblijft. Voor de ruimtelijke procedure is het dan ook niet nodig om onderzoek naar de bodemkwaliteit uit te voeren.

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

4.4.3 Luchtkwaliteit

De effecten op de luchtkwaliteit zijn gepresenteerd in de notitie 'Verkeerseffecten wijziging parkeersituatie De Worp – Input bestemmingsplan', opgesteld door bureau Goudappel Coffeng (ref: DVT493Abf0003.01, datum 24 januari 2017, zie Bijlage 7).

Inleiding

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 ministeriële regelingen.

Op landelijk niveau kunnen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) knelpunten opleveren. De concentraties van de overige stoffen die op grond van de 'Wet luchtkwaliteit' getoetst dienen te worden voldoen aan de grenswaarden, zie Preliminary assessment of air quality, RIVM nr. 756021005 voor lood (Pb) en zwavel dioxide (SO₂) en nr. 756021007 voor koolmonoxide (CO) en benzeen. Om deze reden zijn deze stoffen verder buiten beschouwing gelaten.

Voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn in de Wet luchtkwaliteit grenswaarden gesteld voor de jaargemiddeldeconcentratie van 40 µg/m³. Voor PM_{2,5} geldt een norm van 25 µg/m³ voor de jaargemiddeldeconcentratie. Daarnaast geldt een grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ van 200 µg/m³ die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden en een grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie voor PM₁₀ (50 µg/m³) die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden.

De grenswaarde voor het uurgemiddelde van NO₂ wordt in Nederland alléén langs zeer drukke verkeerswegen meerdere malen overschreden. Het komt in Nederland niet voor dat deze grenswaarde vaker dan 18 keer per jaar wordt overschreden.

Niet in betekenende mate (NIBM)

Bij invoering van de 'Wet luchtkwaliteit' is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) geïntroduceerd. Wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit is toetsing aan de grenswaarden niet meer nodig. De voorgenomen ontwikkeling is dan inpasbaar op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ en NO₂. Dit komt neer op een maximale bijdrage van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. Dit betekent dat wanneer aangetoond kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 1,2 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie van beide stoffen, het project niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden en inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Bij besluitvorming over luchtkwaliteit is een plan reeds inpasbaar als de verslechtering van de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) is.

Onderzoek

De ontwikkeling genereert zelf verkeer. Voor onderhavige ontwikkeling is de verkeersgenererende werking bepaald met een verkeersstudie (Bijlage 7). Gebleken is dat de ontwikkeling circa 1.400 mvt/etm genereert, ten opzichte van circa 300 mvt/etm in de huidige situatie.

Toets NIBM

Met gebruikmaking van de NIBM-tool, te vinden op de website van Kenniscentrum Infomil, is een eenvoudige analyse uitgevoerd, waarbij het effect op de verkeerstoename ten gevolge van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit is bepaald. Overigens is de stof PM_{2,5} niet opgenomen in deze NIBM-tool. Hierdoor kan niet rechtstreeks worden aangegeven of en in hoeverre onderhavige ontwikkeling bezwaren ontmoet vanwege de stof PM_{2,5}.

Op grond van de analyse met de NIBM-tool kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat de ontwikkeling niet in betekenende mate (NIBM) zal bijdragen: de jaargemiddelde concentratie NO₂ neemt toe met meer dan 1,2 µg/m³. Om deze reden is een aanvullende analyse uitgevoerd met gebruikmaking van de NSL-Monitoringstool. Omdat voor de Twelloseweg, waar de grootste verkeerseffecten voor geraamd worden, geen NSL-monitoringsgegevens beschikbaar zijn is de situatie langs de N344 (Wilhelminabrug) beschouwd. Hiermee is een worst case-scenario aangehouden. In tabel 7.1 van de door Goudappel opgestelde rapportage zijn de concentraties van de te onderscheiden stoffen gepresenteerd:

Stof	Norm	2015	2020	2030
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m ³	26,2 µg/m ³	21,0 µg/m ³	13,6 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m ³	19,7 µg/m ³	20,5 µg/m ³	18,6 µg/m ³
Aantal overschrijdingsdagen etmaal-gemiddelde concentratie fijn stof PM10	35 dagen	7 dagen	8 dagen	7 dagen
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m ³	11,6 µg/m ³	12,3 µg/m ³	10,4 µg/m ³

Tabel 7.1: Luchtkwaliteitssituatie N344 nabij De Worp

Met de voorgenomen ontwikkeling zal geen sprake zijn van normoverschrijdingen. Hierbij wordt opgemerkt dat de gepresenteerde concentraties gelden langs de N344. Binnen de wijk De Worp zullen de concentraties lager liggen. De afstand tot de N344 speelt hierbij onder meer een rol.

Conclusie

Op basis van voornoemd onderzoek kan worden geconcludeerd dat ook na uitvoering van de plannen wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit zal geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4.4 Externe veiligheid

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. Voor de verschillende typen risicobronnen is regelgeving vastgesteld. Voor bedrijven is de normstelling vastgesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, voor transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen in het Besluit externe veiligheid transportroutes. Het plangebied ligt nabij de IJssel welke is aangegeven als route gevaarlijke stoffen. Echter worden parkeerplaatsen niet als (beperkt) kwetsbaar object aangewezen en hoeft het aspect externe veiligheid verder niet beschouwd te worden.

4.4.5 Ecologie

Een belangrijk ecologisch gegeven is de samenhang tussen dijk, uiterwaardepark met monumentale bomen, graslanden, riet, ruigte-kruiden en wilgenstruweel. De biodiversiteit is hierdoor hoog. De Avenue heeft een laanbeplanting van Linden. De boomkronen hangen tot over de Melksterweide. Parkeren onder de boomkronen is onwenselijk vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden. Langs de Avenue staan tot buiten de kroonprojectie van de linden enkele tientallen exemplaren van de Weidegeelster. Om deze soort niet nadelig te beïnvloeden is het van belang dat er niet in het gebied waar de Weidegeelster voorkomt wordt geparkeerd. In de berm van de Bolwerksweg staan geen bijzondere soorten omdat daar veelvuldig geparkeerd wordt. Centraal in de Melksterweide is een poel aanwezig. Rondom deze poel (tot 25 meter daaromheen) zijn diverse groeiplaatsen van Salie aanwezig, een kenmerkende soort van de stroomdalflora. De Salie is net als de Weidegeelster een soort om te koesteren. De Melksterweide grenst aan het Natura 2000 gebied Rijntakken-IJsseluiterwaarden.

Door Ecogroen is een natuurtoets uitgevoerd. Hierbij is ook onderzocht of er externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied zijn. In bijgevoegd rapport (Bijlage 8 Natuurtoets) zijn de onderzoeksresultaten opgenomen.

Conclusie soortbescherming

Binnen het plangebied komen geen zwaarder beschermde soorten voor. Er zijn verblijfplaatsen van enkele laag beschermde soorten zoogdieren en amfibieën aanwezig en te verwachten. Voor deze soorten geldt zowel onder de Ffw als de Wnb vrijstelling van de verbodsartikelen. Voor deze soorten zijn zodoende geen vervolgstappen aan de orde.

Bij de aanlegwerkzaamheden dient rekening te worden gehouden met broedvogels. Aantasting en/of verstoring dient worden voorkomen. Dit kan door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Globaal kan de half maart-eind juli worden aangehouden als broedperiode. Binnen de Wnb zal naar verwachting een vergelijkbaar beschermingsregime voor broedvogels gelden als onder Ffw. Het kan zijn dat de mogelijkheden om sommige vogels op hun broedplaats te verstoren wel worden verruimd.

Het plan heeft geen effect op de overige beschermde soortgroepen (flora, vleermuizen, vissen, reptielen en ongewervelden). Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid raden wij aan om uitstralende effecten van verlichting tot een minimum te beperken, door verlichting alleen lokaal de grond te laten verlichten. Er zijn gezien de terreinkenmerken en verspreidingsgegevens geen beschermde soorten aanwezig en te verwachten die vanaf 1 januari 2017 aanvullend onder de Wet natuurbescherming zijn beschermd.

Effectbeoordeling stikstofdepositie

Uit de verschilberekening blijkt dat het plan geen toename van stikstofdepositie boven de grenswaarde van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. Het verschil als gevolg betreft minder dan 0,05 mol N/ha/jr en is daarmee als verwaarloosbaar te beschouwen. De depositie heeft geen betrekking op andere Natura 2000-gebieden. In de bijlage bij de Natuurtoets is de volledige AERIUS-berekening bijgevoegd. Het aspect stikstof vormt daarmee geen belemmering voor vaststelling van de bestemmingsplanwijziging. Er zijn geen vervolgstappen, zoals het doen van een melding of aanvragen van een vergunning bij uitvoering van het plan nodig.

Conclusie gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op korte afstand (60 meter) van de Natura 2000-gebied Rijntakken. Als gevolg van het plan voor realisatie van de parkeerplaats kan verstoring (geluid, licht en beweging) richting de omgeving optreden. Daarnaast kan het plan leiden tot een hogere uitstoot van stikstof (verzuring/

vermesting) op stikstofgevoelige habitattypen. Overige effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet aan de orde.

Gezien de ruime afstand tot Habitatrictlijngebied (meer dan 3 kilometer), afwezigheid van de soorten Kamsalamander en Bever in de nabijheid van het plangebied (Vogelrichtlijngebied) en de lokale aard van het plan treedt geen verstoring van habitatrictlijnsoorten en aantasting van kerngebied van Kamsalamander binnen Rijntakken op. Er is geen sprake van negatief effect op de instandhoudingsdoelen van de habitatrictlijnsoorten.

Het invloedsg gebied (plangebied en verstoringsafstand) is niet van belang voor de draagkracht van het Natura 2000-gebied Rijntakken voor aangewezen broed- en niet-broedvogels. Door de combinatie van het aanwezige biotoop en/of hoge mate van verstoring is ook geen (potentieel) geschikt leefgebied aanwezig. Belangrijke broed- en leefgebieden liggen op ruime afstand, buiten de verstoringsafstanden van de vogelsoorten. Ook zorgt tussenliggend gebied (Worpplantsoen en Wilhelminabrug/N344) voor een afschermd werking qua licht, geluid en optische verstoring. Het plan leidt niet tot een hogere recreatiedruk in het Natura 2000 gebied Rijntakken en zorgt daarmee niet voor (extra) verstoring van (niet-)broedvogels. Het plan heeft geen negatief effect op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Rijntakken.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het plan geen toename van stikstofdepositie boven de grenswaarde van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. De stikstofdepositie reikt niet tot andere Natura 2000-gebieden. Er zijn geen vervolgstappen, zoals het doen van een melding of aanvragen van een vergunning bij uitvoering van het plan nodig.

Geconcludeerd wordt dat het plan voor realisatie van de parkeerplaats in de Melksterweide geen negatief effect op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. De Natuurbeschermingswet (vanaf 1 januari Wet Natuurbescherming) vormt geen belemmering voor de bestemmingsplanwijziging.

4.4.6 Milieu Effect Rapportage (MER)

MER-plicht / m.e.r.-beoordeling

Voor activiteiten die belangrijke milieugevolgen kunnen hebben, is het verplicht een milieueffectrapportage (procedure) uit te voeren en een MilieuEffect Rapport (MER) te maken. Wanneer dit moet gebeuren staat in het Besluit Milieueffectrapportage. In lijst C van het besluit staan de activiteiten en besluiten genoemd die m.e.r.-plichtig zijn. De ontwikkeling van een woonwijk staat niet in lijst C opgenoemd. De ontwikkeling is dan ook niet m.e.r.-plichtig.

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het besluit overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn. Voor een stedelijk ontwikkelingsproject drempelwaarden in lijst D opgenomen. Het plan blijft beneden die drempels en is daarmee niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvoeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.	De structuurisatie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	--	--	---

Vergewisplicht

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 . Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D van het Besluit m.e.r. ligt, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten moeten daarom ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden, dan is het opstellen van een MER nodig.

Gevoelig gebied

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Het plangebied ligt nabij beschermde Natura 2000-gebied en het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen ecologische hoofdstructuur) (zie verder onderdeel ecologie). Het plangebied ligt volgens de provinciale omgevingsverordening niet binnen een drinkwatervoorziening, of een boringsvrije zone. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument is gelegen.

Conclusie

In de vorige paragrafen van dit hoofdstuk zijn de verschillende milieueffecten beschouwd. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake zal zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.- beoordeling uit te voeren.

4.4.7 Duurzaamheid

Algemeen

Duurzaamheidthema's zoals energie- en waterbesparing, aandacht voor langzaam verkeer en

groenvoorzieningen, zuinig grondstoffengebruik, efficiënt ruimtegebruik en duurzaam bouwen, zullen met name bij nieuwbouwplannen en herinrichting een belangrijke plaats toegekend krijgen. Ontwikkeling van duurzaamheid past in de ontwikkeling die het duurzaamheidsdenken nu ook landelijk doormaakt en waarbij ook steeds meer het eisen als negatieve prikkel omgezet wordt in een positieve benadering in de vorm van wijzen op de kwaliteit van het gebouw, op (woon-)comfort, het binnenmilieu in het algemeen, op gezond wonen en leven. In het Milieubeleidsplan presenteert de gemeente Deventer haar ambitie op het gebied van duurzaam bouwen en energiebeleid.

Energie

In juni 2009 is de Visie Duurzaam Deventer bestuurlijk vastgesteld. Een van de speerpunten is: Deventer is klimaatneutraal in 2030. Dit wordt gerealiseerd door de vraag naar energie te beperken, energie duurzaam op te wekken en energie-efficiënte technieken in te zetten. De minimale energie eisen waaraan bouwwerken in Nederland aan moeten voldoen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. De ambities van Deventer gaan in feite verder dan het bouwbesluit.

1. Nieuwe woningbouwprojecten meer dan 200 woningen worden vrijwel CO₂ neutraal gebouwd;
2. Bestaande woningen zijn in 2018 50% energiezuiniger;
3. Gemeentelijke gebouwen zijn in 2015 50% energiezuiniger;
4. Openbare verlichting en openbaar vervoer wordt CO₂neutraal;
5. Fietsverkeer wordt gefaciliteerd;
6. Bedrijven streven naar een 4% hogere energie-efficiëntie per jaar.

Materiaalgebruik en afval

Grondstoffen worden schaarser, kostbaarder en daardoor strategisch belangrijk. Een grondstoftransitie (het gebruik van duurzame materialen en het sluiten van kringlopen) is noodzakelijk. Het vraagt om versnelling van de huidige stedelijke aanpak en om innovatie. Duurzaam inkopen en aanbesteden wordt gezien als een van de belangrijkste instrumenten om deze transitie in gang te zetten. In maart 2009 heeft de gemeente Deventer de 'Woonvisie 2008+' vastgesteld, met daarin expliciet aandacht voor duurzaamheid vanuit de invalshoeken:

- Toekomstbestendigheid: woningen die ook in de volgende decennia bruikbaar zijn;
- Milieuvriendelijk: woningen die gebouwd zijn met minder milieubelastende materialen, of gelegen zijn in een duurzame woonomgeving;
- Energiezuinig: energiebesparend bouwen en investeren in bestaande woningen, zowel uit milieuoogpunt als om woonlasten terug te dringen;
- Biodiversiteit: (toevoeging) voorzieningen nestelgelegenheid, inheemse streekeigen beplanting.

Conclusie

Bij de inrichting van de parkeerplaats ter plaatse van de Melksterweide kan aandacht worden besteed aan de verschillende aspecten van duurzaamheid, met name met betrekking tot materiaalgebruik. Ook zal aandacht moeten zijn voor de manier van verlichten van het terrein en het bijbehorende materiaalgebruik.

4.5 Leidingen en kabels

Reguliere kabels en leidingen, zoals telecomkabel en riolering, liggen over het algemeen onder openbaar toegankelijke bestemmingen. Deze kabels en leidingen brengen geen gevaar voor personen en goederen met zich mee en worden daarom niet specifiek bestemd of aangeduid.

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.

In het plangebied zijn geen kabels of leidingen aanwezig waarvoor het nodig is om een dubbelbestemming op te nemen.

4.6 Verkeer en Ontsluiting

Voor de verkeerseffecten is door Goudappel Coffeng een onderzoek gedaan ('Verkeerseffecten wijziging parkeersituatie De Worp – Input bestemmingsplan', Goudappel Coffeng (ref: DVT493Abf0002.01, datum 24 januari 2017 Bijlage 7).

Verkeersafwikkeling

Op het gebied van verkeersafwikkeling zullen de effecten van de uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide niet worden gemerkt. Ook op piekmomenten kan de rotonde het verkeer goed verwerken. Het aspect 'verkeersafwikkeling' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er geen aanleidingen om te veronderstellen dat negatieve effecten zullen optreden bij uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide. Het aspect 'verkeersveiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

Aanbevelingen voor ontsluiting en vormgeving

- Indien uitgegaan wordt van een parkeervoorziening waarop overal dezelfde parkeerreguleringen gelden is het verkeerskundig voor wat betreft de ingaande ontsluiting van de uitbreiding van het parkeerterrein op de Melksterweide het meest logisch om in te rijden aan de zijde van de pont/Bolwerksweg.
- Indien uitgegaan wordt van een variant met een 'gesplitste' parkeervoorziening waarop op de uitbreiding het parkeren gratis is en op de bestaande parkeerdeel betaald parkeren geldt, dan is het voor wat betreft zowel de ingaande als uitgaande ontsluiting van de uitbreiding logisch om deze direct bij binnenkomst van De Worp (meer aan 'rotondekant') te positioneren.
- In een eventuele variant waarin ook het huidige parkeren langs De Worp volledig vervalt en wordt gecompenseerd op de Melksterweide, kan een zowel de ingang als de uitgang tussen de bomen door gesitueerd worden (twee losse, enkele rijstroken) of een enkele gecombineerde rijbaan voor de bomen langs.
- Er wordt aangeraden om het 'dijkgedeelte' van de Bolwerksweg (tussen Bolwerksweg nr. 9 en de verbindingsweg naar de Hoge Worp bij het talud van de Wilhelminabrug) aan te wijzen als verplicht fiets / bromfietspad (met verkeersbord RVV G12a en b).
- Aanvullend zal op plekken waar in de berm geparkeerd kan worden, dit tegengegaan moeten worden met paaltjes of hagen.

Bovengenoemde aanbevelingen zullen nader worden uitgewerkt in het inrichtingsplan. Voor het bestemmingsplan bestaan er geen onoverkomelijke belemmeringen op het gebied van verkeer en ontsluiting. In paragraaf 2.2 wordt de toekomstige situatie van onder andere de ontsluiting beschreven.

4.7 Waterhuishouding

4.7.1 Watertoets

Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten. Via de digitale watertoets is beoordeeld of en welke waterbelangen voor het plan relevant zijn.

Resultaat van de watertoets was dat de normale procedure gevoerd dient te worden.

Waterkering

Zowel ten noordoosten als ten zuidwesten van het plangebied liggen primaire waterkeringen. De waterkering aan de andere kant van de IJssel ligt op een afstand van meer dan 300 meter van het plangebied. De ontwikkelingen in het plangebied hebben op geen enkele manier gevolgen voor deze waterkering. De zuidwestelijke waterkering grenst aan het plangebied. De beschermingszone van deze waterkering ligt voor een binnen het plangebied. Dit deel is in het bestemmingsplan bestemd met de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - dijk'. Met de regels in deze gebiedsaanduiding blijft de stabiliteit van de waterkering gewaarborgd.

Algemene aandachtspunten

Vasthouden - bergen - afvoeren

Een belangrijk principe is dat een deel van het hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en dus niet direct afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. Bij lozing op oppervlaktewater zal hiervan een melding gedaan moeten worden bij het waterschap.

Het terrein wordt waarschijnlijk ingericht met waterdoorlatende verharding. Verder worden voorzieningen aangebracht in de vorm van straatmeubilair (verlichting, hekwerken, verkeersborden). Bij zeer natte perioden zal het terrein niet gebruikt kunnen worden voor het parkeren.

Grondwaterneutraal bouwen

Om grondwateroverlast te voorkomen adviseert het waterschap om boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) te ontwerpen. Dit betekent dat aspecten zoals ontwateringsdiepte en infiltratie van hemelwater, beschouwd worden ten opzichte van de GHG. Het structureel onttrekken / draineren van grondwater is geen duurzame oplossing en moet worden voorkomen. Het waterschap adviseert de initiatiefnemer dan ook om voorafgaand aan de ontwikkeling een goed beeld te krijgen van de heersende grondwaterstanden en GHG. Eventuele grondwateroverlast is in eerste instantie een zaak voor de betreffende perceeleigenaar.

Het is bekend dat bij zeer natte perioden het terrein niet gebruikt kan worden voor het parkeren. Hier worden verder geen maatregelen voor getroffen.

Schoon houden - scheiden - schoon maken

Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het

afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt. Dit kan door nadere eisen / randvoorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de toegepaste (bouw)materialen. Het waterschap vraagt de initiatiefnemer de beslisboom voor het afkoppelen van verhard oppervlak van het waterschap toe te passen.

Op het parkeerterrein worden uitsluitend bouwwerken geen gebouw zijnde opgericht, met name straatmeubilair. Met de materiaalkeuze zal rekening worden gehouden met onder andere de duurzaamheid en het voorkomen van verontreiniging.

4.7.2 Boringsvrije zone (drinkwater)

Het plangebied ligt in een boringsvrije zone. In deze gebieden is het beleid gericht op het verminderen van de risico's op verontreiniging van het grondwater. Drinkwatervriendelijke functies worden gestimuleerd en voor de overige functies wordt een restrictief beleid gevoerd. Het provinciale beleid voor de drinkwaterwinning is verwoord in de Omgevingsvisie Overijssel. De regels omtrent grondwaterbescherming zijn verwerkt in de Omgevingsverordening Overijssel (zie § 3.3.1).

4.7.3 Overstromingsrisico

Het bestemmingsplangebied ligt in een buitendijks gebied. Aan twee kanten van het gebied liggen primaire waterkeringen. De primaire keringen worden op veiligheid beoordeeld door de beheerders.

Vanuit de Deltawet is sinds 2014 voor Deventer de Deltabeslissing Waterveiligheid van belang. Centraal in de Deltabeslissing Waterveiligheid staan nieuwe normen voor de waterveiligheid, gebaseerd op de risicobenadering.

In het kader van het rijksprogramma Ruimte voor de Rivier zijn maatregelen bij Deventer reeds uitgevoerd, die bij hoogwater een waterstandsdalend effect moeten hebben.

Vanaf 2017 worden in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma de dijkversterkingsopgaven verkend. Het dijktraject bij Deventer is daar onderdeel van. Deze toetsronde wordt uitgevoerd in de periode 2017-2023.

Omdat het Deltaprogramma nog in ontwikkeling is, is dit formeel nog geen toetsingskader. Het huidige beleid betreft de Beleidsregels Grote Rivieren, de Waterwet en de daarbij behorende Waterbesluit en Waterregeling. De toetsing aan dit Rijksbeleid, waarin ook de hoogwaterveiligheid is opgenomen, is verwoord in paragraaf 3.2.

4.8 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, menging tuin- en straatgericht wonen, 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;
 - jeugdopvang: creëren van adequate speel- en ontmoetingsplekken.

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.

Het parkeerterrein zal vanaf de stadskant van de IJssel niet geheel zichtbaar zijn, wat positief is ten opzichte van het cultuurhistorische aspect. Vanaf de Wilhelminabrug zal er wel zicht zijn op de locatie, wat weer bijdraagt aan de sociale veiligheid. Het terrein zelf zal minimaal worden verlicht, wat betekent dat er wel verlichting zal worden aangelegd, maar niet meer dan nodig. Onderzoek wordt gedaan naar het realiseren van intelligente verlichting.

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.

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

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

Artikel 3 Groen:

Op gronden met de bestemming 'Groen' zijn groenvoorzieningen, bermen en beplantingen toegestaan, met daarbij behorende voorzieningen. De bomen langs de 'Avenue' zijn opgenomen binnen de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming mag niet geparkeerd worden.

Artikel 4 Natuur:

Gronden met de bestemming 'Natuur' zijn bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden waaronder mede begrepen bos en waterhuishoudkundige doeleinden. De gronden mogen tevens worden gebruikt voor extensief agrarisch medegebruik (begrazing) en extensief recreatief medegebruik (wandelen, vissen, e.d.). Op de gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied:

Het parkeerterrein en de wegen in het plangebied zijn bestemd als Verkeer - Verblijfsgebied. De locaties waar geparkeerd mag worden, zijn aangeduid met de aanduiding 'parkeerterrein'. Binnen de overige gebieden binnen deze bestemming mag dan ook niet geparkeerd worden.

Het nieuwe parkeerterrein bestaat uit een deel dat permanent in gebruik kan worden genomen en uit een deel dat slechts in gebruik mag worden genomen ten tijde van publiekstrekkende evenementen. Dit gebied is aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – reserve parkeerterrein'. Voor publiekstrekkende evenementen is een begripsbepaling opgenomen. Indien blijkt dat er toch behoefte bestaat aan het permanent gebruiken van het reserve parkeerterrein, is het college bevoegd hiervoor middels een wijzigingsbevoegdheid de aanduiding 'parkeerterrein' op te nemen, een en ander onder voorwaarden.

Ten behoeve van het aanleggen van het permanente parkeerterrein zijn compenserende landschappelijke maatregelen noodzakelijk. Het uitvoeren en instandhouden van deze maatregelen is geregeld middels een voorwaardelijke verplichting, waarbij het inrichtingsplan is gekoppeld aan de planregels.

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.

Artikel 6 Waarde - Archeologie - 4:

Waarde - Archeologie 4 Op gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 4' 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 een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Artikel 7 Waarde - Archeologie - 5:

Waarde - Archeologie 5 Op gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 5' mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 10 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,3 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 10 m² en 40 m² dieper dan 0,3 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 40 m² en dieper dan 0,3 m dient bij een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Artikel 8 Waarde - Beschermd stadsgezicht:

De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden. Deze gronden behoren tot het beschermd stadsgezicht van Deventer.

Artikel 9 Waterstaat - Waterstaatkundige functie:

Gronden met deze bestemming zijn mede bestemd voor de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs, voor de waterhuishouding, en voor aanleg, onderhoud en verbetering van de hoofdwaterring, alsmede voor de vergroting van afvoercapaciteit. Ten dienste van waterstaatkundige

doeleinden mogen scheepvaarttekens en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

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 10 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 11 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 12 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 13 Algemene aanduidingsregels

Ter bescherming van de dijk grenzend aan het plangebied is de aanduiding Vrijwaringszone - dijk opgenomen.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels:

In deze bepaling wordt geregeld dat burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van de in het plan genoemde maten met maximaal 10% (enkele uitzonderingen daargelaten), om het profiel van wegen in geringe mate aan te passen, om bouwgrenzen te overschrijden en om een observatiehut voor vogelkijkers te realiseren.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels:

In dit artikel is bepaald dat burgemeester en wethouders overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de in het plan opgenomen bestemmingen kunnen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen binnen de bestemmingen 'Natuur' en 'Groen', voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein en er geen dringende redenen zijn die zich hiertegen verzetten. De overschrijdingen mogen niet meer dan 15 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% wordt vergroot.

Artikel 16 Overige regels:

Onder de 'Overige regels' is een voorrangsregeling opgenomen, aangezien er meerdere dubbelbestemmingen zijn waarvan enkele over elkaar heen liggen. In deze voorrangsregeling is bepaald dat in de eerste plaats de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' van toepassing is, in de tweede plaats 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied', in de derde plaats 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' en in de laatste plaats de enkelbestemmingen.

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 17 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 18 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. Tevens is de gemeente eigenaar van de gronden en zijn er geen andere partijen betrokken waarop kosten verhaald zouden kunnen worden.

Concluderend kan gesteld worden dat binnen het plan Parkeerterrein de Worp 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.

Vooralsnog wordt voorgesteld de dekking van de aanleg en de exploitatie van de parkeervoorziening de Worp te gaan financieren vanuit de reserve parkeerbijdragen.

6.3 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

6.3.1 *Inpraak*

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. Het plan is overeenkomstig het vastgesteld ruimtelijk beleid. Deze overwegingen hebben ertoe geleid dat afgezien is van het houden 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

In het plangebied spelen enkele Rijksbelangen. Het bestemmingsplan is dan ook in vooroverleg gezonden aan Rijkswaterstaat.

Resultaat van het vooroverleg is dat Rijkswaterstaat kan instemmen met het voornemen een parkeerterrein aan te leggen op de betreffende locatie. Wel zal Rijkswaterstaat eisen kunnen stellen aan de inrichtingsmaatregelen die getroffen worden. Deze mogen geen gevolgen hebben voor de doorstroomfunctie van de IJssel. Het concept bestemmingsplan is op aanwijzing van Rijkswaterstaat op enkele punten aangepast. Een samenvatting van deze aanpassingen is opgenomen in Bijlage 9.

Rijkswaterstaat heeft op 22 maart 2017 aangegeven dat het ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot opmerkingen.

Met betrekking tot het inrichtingsplan heeft Rijkswaterstaat op 4 februari aangegeven dat er geen bezwaar is tegen het aanleggen van een verhard parkeerterrein op maaiveldniveau. Voor de aanleg van het parkeerterrein kan worden volstaan met het doen van een Melding Gebruik Rijkswaterstaatswerk. Voor de graafwerkzaamheden dient een melding Besluit Lozen Buiten Inrichtingen worden gedaan.

Er dient bij de werkzaamheden rekening gehouden worden met de volgende punten:

- De vrijgekomen grond mag niet in de nabijheid in de uiterwaard worden toegepast. Voor een toepassing elders zijn kwaliteitsgegevens vereist. Deze moeten worden bepaald door een bureau dat is geaccrediteerd voor waterbodemonderzoek. Blijkt uit het onderzoek dat de interventiewaarde (IW) wordt overschreden, dan dient de melding BLBI te worden vergezeld van een werkplan. Het beoogde terrein is op onze Bodemzoneringskaart aangeduid als "zone 1". Dit betekent dat de kans op overschrijding van de IW gering is.
- Als er puin- of asfaltgranulaat als fundering wordt gebruikt, dan mag dat niet in open toepassing. Het moet terugneembaar zijn en mag niet vermengd raken met de bodem. Dus een doek eronder of een signaleringslaagje van schoon zand. En afdekken met bij voorbeeld grasbetonstenen of klinkers.

Na aanpassingen in het inrichtingsplan heeft Rijkswaterstaat op 9 mei 2017 aangegeven dat rivierkundig gezien kan worden ingestemd met het plan voor de solitaire bomen. De afdeklaag voor de

parkeerplaatsen met het TTE-systeem, geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Provincie

Het concept bestemmingsplan is voorbesproken met de Provincie Overijssel. Resultaat hiervan is dat enkele punten in de toelichting zijn aangepast. Een samenvatting van deze aanpassingen is opgenomen in Bijlage 9. De provincie Overijssel heeft geen zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Gemeente Voorst

Het concept bestemmingsplan is voorbesproken met de gemeente Voorst. Resultaat hiervan is dat enkele punten in de toelichting en regels zijn aangepast. Een samenvatting van deze aanpassingen is opgenomen in Bijlage 9. De gemeente Voorst heeft geen zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

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 4.7. Het waterschap heeft geen zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Raadsmededeling

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Parkeren Binnenstad		
Mededelingennr	2016-000712	Portef.houder	Weth. Grijsen
Team	ORB	BenW-besluit d.d.:	17 mei 2016

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Deze raadsmededeling informeert de raad over parkeren in de binnenstad en specifiek de stand van zaken autovrij Grote Kerkhof.

2. Kader

- Parkeerbeleidsplan Deventer 2013
- Initiatiefvoorstel Groen Links, 21 maart 2012
- Bestuursakkoord Deventer 2014 - 2018 "Voor elkaar"

3. Kern van de boodschap

Een autovrij Grote Kerkhof is uitgangspunt voor dit college. Het college heeft daarbij oog voor de praktische elementen; de volgtijdelijkheid en afhankelijkheid der dingen is erg belangrijk. In het bestuursakkoord is opgenomen dat het Grote Kerkhof autovrij wordt mits er voldoende parkeercapaciteit is in de binnenstad.

Parallel wordt gestart met de consultatie met direct betrokkenen over de gewenste definitieve invullingen van het Grote Kerkhof en bijbehorende randvoorwaarden. Dit resulteert in oplossingsrichtingen die in november aan de raad worden voorgelegd.

In 2016 worden de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Parkeren Sluiskwartier. De uitkomst hiervan is mede bepalend voor de parkeeropgave op maaiveld in het Sluiskwartier.
- Haalbaarheid parkeren Worp.
- Verbetering parkeren Stadspoortgarage.

Hiermee wordt dan ook duidelijk waar het mogelijk is parkeren uit te breiden en met hoeveel parkeerplaatsen. In april 2016 is de bezetting van alle openbare parkeerplaatsen in de binnenstad geteld. Dit geeft inzicht in het gebruik van parkeerplaatsen in de huidige situatie.

Al deze informatie leidt tot inzicht in de parkeersituatie in Deventer en dient samen met een doorkijk naar de toekomst (o.a. toevoeging functies in het gebied) als input voor de definitieve inrichting van parkeren in de binnenstad en specifiek het Grote Kerkhof.

In de tussentijd (tot de definitieve oplossing) stelt het college de mogelijkheid voor om, nadat de Polstraatgarage is opengesteld voor vergunninghouders, een aantal vergunninghoudersplaatsen op het Grote Kerkhof tijdelijk, vanaf juli tot 1 november, in te richten als (pop up) terras. De overige vergunning parkeerplaatsen worden omgezet naar betaald parkeren.

De opening van de Polstraatgarage (voor vergunninghouders) is voorzien op 25 mei en dit wordt breed gecommuniceerd met direct belanghebbenden en de stad.

4. Nadere toelichting

Op basis van alle beschikbaar komende informatie, gecombineerd met een doorkijk naar de toekomst (o.a. ontwikkeling parkeren, functies binnenstad) en ambities, kan de raad richting kiezen waar de gemeente wil voorzien in parkeren in Deventer. Ook de positie van de Brinkgarage wordt daarin betrokken.

Het college is voornemens, nadat de Polstraatgarage is opengesteld voor vergunninghouders:

- Een aantal parkeerplekken voor vergunninghouders op het Grote Kerkhof tijdelijk te verwijderen.
- Deze ruimte voor een beperkte periode (bv van 1 juli tot 1 november 2016) beschikbaar te stellen voor tijdelijke (pop up) terrassen.
- De overige parkeerplekken voor vergunninghouders om te zetten naar betaald parkeerplaatsen (waar vergunninghouders ook mogen parkeren).

Op deze wijze kan het Grote Kerkhof op de kortere termijn deels als verblijfsruimte worden ingezet. Dit vooruitlopend op een definitieve invulling die mede afhankelijk is van keuzes in het Sluiskwartier, onderzoeksresultaten naar parkeren op de Worp, de (lange termijn) keuze voor de Brinkgarage en de resultaten van de consultatie van betrokkenen.

Benadrukt moet worden dat het hier om een tijdelijke invulling gaat tijdens een beperkt aantal maanden en beperkt in omvang. Bovendien moet in die periode ook de geplande en mogelijk nieuwe evenementen gewoon doorgang kunnen vinden.

Argumenten voor

In het algemeen is er in de zomerperiode minder behoefte aan parkeerplaatsen en is de parkeerdruk lager, waardoor weghalen minder effect heeft dan in de winterperiode.

Het omzetten van parkeerplaatsen voor vergunninghouders naar betaald parkeren heeft de volgende voordelen:

- Het is duidelijker op straat. Nu zien we dat veel mensen wel betalen op het Grote Kerkhof, maar toch een bon krijgen omdat ze op een vergunninghoudersplaats staan.
- Betaald parkeren geeft meer flexibiliteit. Vergunninghouders kunnen ook op deze plekken parkeren.
- Een groot deel van de borden kan weggehaald worden, waardoor een rustiger beeld ontstaat op het plein.

Argumenten tegen

In het bestuursakkoord staat dat het Grote Kerkhof autovrij wordt mits er voldoende parkeercapaciteit is in de binnenstad. De meningen verschillen mogelijk over de invulling van het begrip "voldoende" parkeercapaciteit.

Het omzetten van vergunninghouder plaatsen naar betaald parkeren zorgt mogelijk voor weerstand. Ook al kunnen vergunninghouders hier nog wel parkeren en tevens gebruik maken van de nieuwe Polstraatgarage.

Verkenning inrichting Grote Kerkhof

Parallel wordt gestart met de consultatie van betrokkenen over de gewenste invullingen van het Grote Kerkhof en bijbehorende randvoorwaarden. Na de consultatie wordt in november een aantal oplossingsrichtingen aan de raad voorgelegd.

Onderdeel van de zoektocht is het ophalen van de verschillende behoeften/ideeën van de direct belanghebbenden. Een nieuwe inrichting moet bovendien afgestemd worden met de omliggende openbare ruimte, pleinen en Welle.

Het voornemen is om voor de zomer de belanghebbenden te consulteren om vervolgens, in samenhang met de resultaten van de parkeermonitor, in november de eerste oplossingsrichtingen te formuleren en deze voor te leggen.

Gedurende de consultatieronde en de eerste oplossingsrichtingen komt ook meer helderheid over de financiële consequentie van de mogelijke oplossingsrichting(en).

Bijlage 2 Haalbaarheidsstudie

Haalbaarheidsstudie parkeren op De Worp



mei 2016

1. Inleiding

Aanleiding

Tijdens de Raadsvergadering van 11 november 2015 is de Motie Parkeren op de Worp aangenomen. De motie stelt dat op de Worp goede mogelijkheden liggen voor parkeren die meer en beter gebruikt kunnen worden dan nu het geval is. De Raad draagt het college van burgemeester en wethouders op te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om extra onbetaald parkeren op de Worp mogelijk te maken op grondgebied van de gemeente Deventer, wat de kosten daarvan zijn en de raad hierover voor de Voorjaarsnota 2016 te informeren. De haalbaarheidsstudie Parkeren op de Worp geeft antwoord op de motie.

Doelstelling en gebiedsafbakening

Het zoekgebied betreft het grondgebied en/of eigendom van de gemeente Deventer. De studie geeft inzicht in randvoorwaarden, gebruiks(on)mogelijkheden en de ruimtelijke en financiële consequenties van de ontwikkeling. De haalbaarheidsstudie Parkeren op de Worp is een bouwsteen voor de integrale afweging parkeren binnenstad.

Opbouw haalbaarheidsstudie

- Beschrijving van het gebied de Worp;
- Beschrijving van de gebruiksmogelijkheden en beperkingen van het parkeren op de Worp;
- Beschrijving waarden/kwaliteiten van het gebied;
- Inzicht in de planologische consequenties/toets op gemeentelijk en provinciaal beleid;
- Inrichtingsvoorstel voor de Worp met oog voor de kwaliteit van het gebied, maatregelen om de beeldkwaliteit en natuurwaarden te vergroten en inzicht in de financiële consequenties;
- Conclusies.

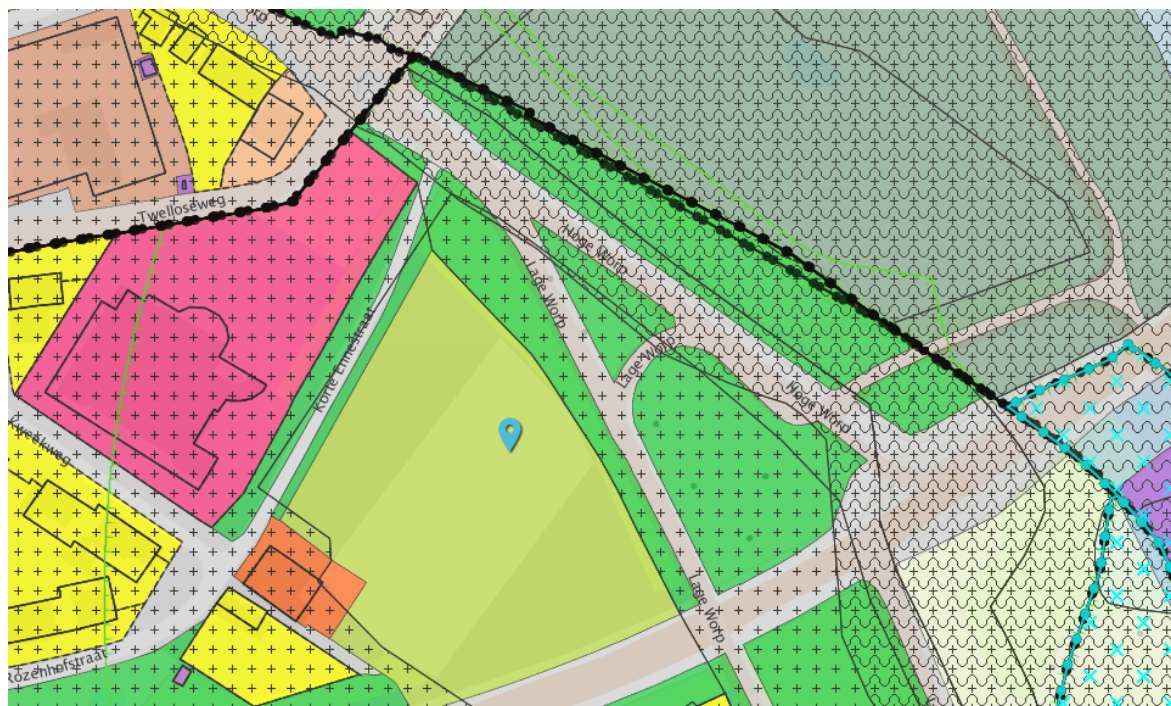
2. Beschrijving mogelijke locaties op de Worp

In het onderzoeksgebied zijn een tweetal locaties, in eigendom van de gemeente Deventer, die aan de orde zijn. Binnendijks heeft de gemeente Deventer grond in eigendom op het grondgebied van de gemeente Voorst. Buitendijks is het overgrote deel in eigendom van de gemeente Deventer en is de huidige parkeervoorziening langs de Avenue gelegen.

Mogelijkheden binnendijks; Deventer eigendom op grondgebied Voorst

De gemeente Deventer heeft een stuk grond in eigendom op het grondgebied van de gemeente Voorst (licht groene gebied met blauwe aanduiding in onderstaande plankaart). Dit stuk grond, grenzend aan het bowlingcentrum, aan de Lage Worp/Korte Ennestraat is in gebruik als volkstuin en heeft de bestemming agrarisch met waarden. Het stuk grond is in 1989 aangekocht door de gemeente om er op termijn mogelijk een transferium te realiseren als, overstappunt naar het openbaar Vervoer (OV) en daarmee een bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer. Deze ontwikkeling staat al langere tijd in de ijskast. In deze haalbaarheidsstudie wordt niet verder ingegaan op deze locatie omdat;

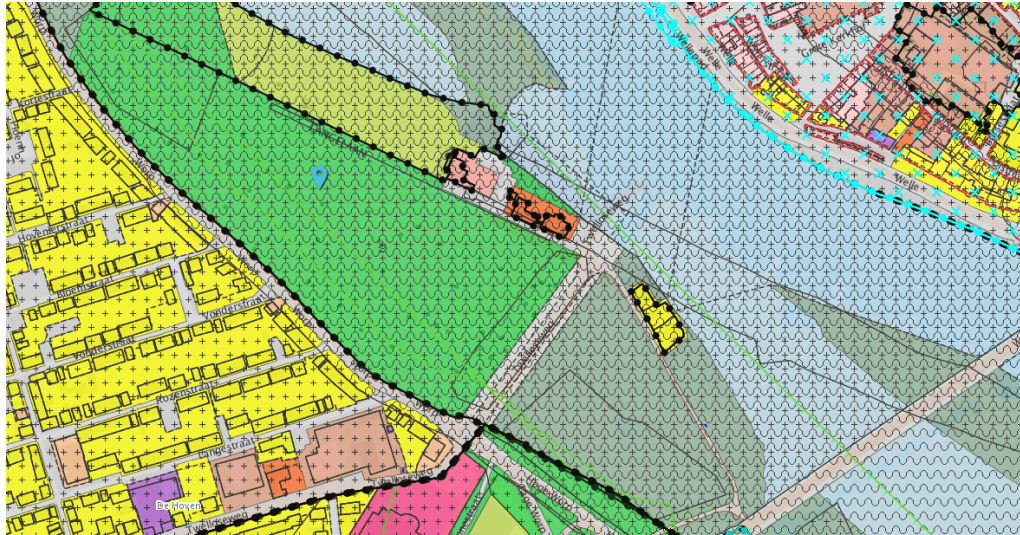
- Niet op grondgebied van de gemeente Deventer,
- Bestemmingsplanwijziging nodig bij een buurgemeente,
- Het gebied wordt nu gebruikt als volkstuin.



Figuur; Locatie binnendijks naast het Bowlingcentrum

Mogelijkheden buitendijks; Melkstersweide

Het buitendijkse gebied De Worp bestaat uit een aantal deelgebieden; het monumentale groengebied Worpplantsoen inclusief de Avenue, de Melkstersweide en een deel van het gebied tussen de nieuwe hank en de Bolwerksweg. Het gehele gebied is in het stroomgebied van de IJssel gelegen. In de winterperiode kan het gebied bij hoog water tot stroomgebied verworden. De huidige planologische bestemmingen van het gebied zijn groen, natuur, recreatie en parkeren langs de Avenue en in de bermen van de Bolwerksweg. Het gehele gebied tussen de spoorbrug en Wilhelminabrug is aangewezen als beschermd stadsgezicht. De Melkstersweide wordt tijdens evenementen zoals Deventer op Stelten en de Deventer Boekenmarkt deels gebruikt als tijdelijke parkeerlocatie (blauwe vlak op foto pagina 4). De Melkstersweide is de meest voor de hand liggende locatie voor extra parkeerplaatsen. Het Worpplantsoen is een belangrijk openbaar groengebied en heeft de status van gemeentelijk monument. Het gebied ten noorden van de Bolwerksweg is te klein.

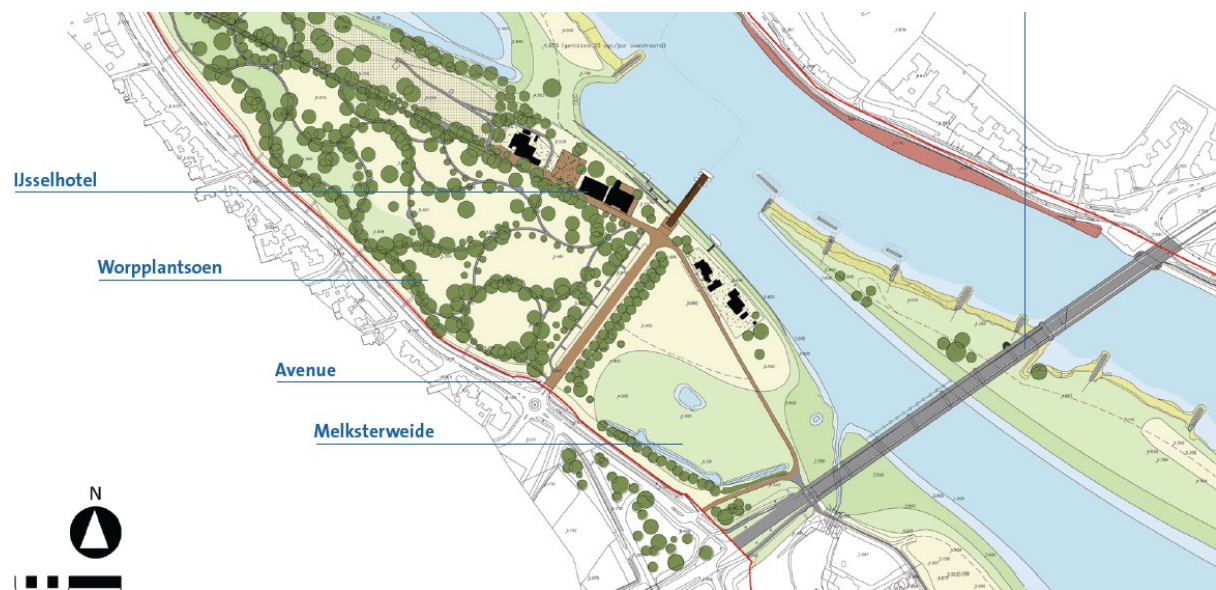


Op basis van bovenstaande zal deze haalbaarheidsstudie zich richten op de mogelijkheden op de Melkstersweide.

3. Uitwerking parkeermogelijkheden Melkstersweide

3.1 Ruimtelijke structuur: De Worp en het Worpplantsoen

De Worp en het Worpplantsoen vormen de groene overzijde van het historische IJsselfront van Deventer en maken deel uit van het Beschermd Stadsgezicht (gebied tussen Wilhelminabrug en de spoorbrug). De gesloten groene IJsseloeever vormt een contrastrijke verbinding naar de naastgelegen open deelgebieden Bolwerkswaide en Ossenwaard. De ruimtelijke structuur van Worp en Worpfront is kleinschalig en complex door de opeenvolging van open en dichte gebieden, verschillen tussen hoog en laag, de aanwezigheid van de woningen en het IJsselhotel met de verschillen in architectuur en uitstraling. Bepalend voor de uiterwaarden van de IJssel bij Deventer is de ligging in de directe nabijheid van de historische stad. Zowel visueel als functioneel is er een sterke relatie tussen de stad en haar uiterwaarden. De uiterwaarden vormen een onlosmakelijk onderdeel van het stadsfront van Deventer. De Melkstersweide is een relatief laaggelegen gebied van de uiterwaarden.



3.2 Gebruiksmogelijkheden en beperkingen voor parkeren op de Melkstersweide

Uit de Stentor februari 2016 “Dubbel zo leuk voor half geld”

Automobilisten en wandelaars vinden parkeren in weiland op de Worp een goed idee: "Dit is gratis, en net zo makkelijk." Reder Gerrit Scheers lanceerde het plan om in de Melksterweide 150 parkeerplaatsen te creëren. Dat zou de parkeerproblematiek op de Worp oplossen en - voor Scheers niet onbelangrijk - het levert de pont extra klanten op. Karin Langhout en Gert Strating parkeren op de Worp en nemen het pontje: "Parkeren in het centrum is veel te duur geworden. Doordeweeks moet je zelfs 's avonds tot vrij laat nog betalen. "Dat is toch niet uitnodigend?" Rijkswaterstaat doet niet moeilijk, zegt reder Geert Scheers, over zijn plan.

Gebruiksbeperkingen voor de Melkstersweide vanuit Rijkswaterstaat

Parkeren op de Worp betreft een niet-rivier gebonden initiatief, waardoor een vergunning alleen verleend kan worden voor 'activiteiten van rivierkundig ondergeschikt belang (art. 3d)'. Veel elementen van het plan zijn niet vergunningsplichtig, maar meldingsplicht.

Vanwege de ligging in het overstromingsgebied van de IJssel zijn er vanuit Rijkswaterstaat gebruiksbeperkingen;

- Opgaande elementen in het overstromingsgebied, die de doorstroming belemmeren zijn niet mogelijk. Eventueel is beplanting evenwijdig aan de stroomrichting en solitaire bomen mogelijk,
- Bij hoogwater (+ NAP 6.10) geen mogelijkheid tot parkeren,
- Behoud van de doorstroomcapaciteit (geen ophoging zonder compensatie elders). Geadviseerd wordt om niet meer dan 50 m3 grond van "buiten het gebied" aan te voeren, zodat ook dit met een melding kan worden afgedaan. Geadviseerd is om het grondverzet binnen het gebied te beperken, zodat er geen negatieve rivierkundige effecten of effecten op de waterkering veroorzaakt worden.

Aanbod parkeerplaatsen in het buitendijkse gebied

In het gebied langs de Avenue zijn thans circa 100 onbetaalde parkeerplekken. Het IJsselhotel en Camping De Worp hebben een aantal eigen parkeerplaatsen. In het gebied wordt ook veelvuldig in de bermen van de Bolwerksweg en onderaan het talud van de Wilhelminabrug geparkeerd. Tijdens grote evenementen zoals Deventer op Stelten en de Deventer Boekenmarkt fungeert de Melkstersweide als tijdelijke parkeervoorziening.

Huidig gebruik parkeervoorziening

Het gebruik van de parkeervoorzieningen in de hele binnenstad, waaronder De Worp wordt in april/mei 2016 geteld. De uitkomsten worden eind mei verwacht en waren voor deze haalbaarheidsstudie nog niet voor handen. De gegevens uit 2014 zijn minder betrouwbaar omdat er ten aanzien van het parkeren veel veranderd is; er zijn bijvoorbeeld functies bijgekomen, parkeerplekken verwijderd en regimes aangepast. Hierdoor is het beter te wachten op de uitkomsten van de parkeertelling 2016. Om toch een beeld te geven laat onderstaande tabel de resultaten van het parkeeronderzoek uit 2014 zien. Waarbij uitgegaan is van 114 parkeerplaatsen langs de Avenue. De tabel laat zien dat met name op zaterdagmiddag, donderdagavond en in mindere mate de dinsdagmiddag de vraag naar parkeerplaatsen groot is, en de huidige capaciteit langs de Avenue onvoldoende en veelvuldig wordt geparkeerd langs de Bolwerksweg en talud Wilhelminabrug.

Momenteel wordt er veel geparkeerd in de bermen langs de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug. Omdat de berm juridisch een deel is van de weg en er geen parkeerverbod is ingesteld (verkeersbesluit) is dit gebruik legitiem. Parkeren in de berm is toegestaan. Dit leidt tot een "blikkenbeeld" en veel kapot gereden bermen en onveilige situaties voor bijvoorbeeld fietsers en gebruikers van de wandelroutes (Hanzestedepad).

Gegevens uit 2014		bezette plekken Avenue (capaciteit 114)	bezette plekken Bolwerksweg (exclusief parkeren onderaan talud Wilhelminabrug)
donderdag	19:00 - 20:30h	97	9
dinsdag	14:00 - 15:30h	89	11
dinsdag	19:00 - 20:30h	46	3
donderdag	05:30 - 07:00h	20	3
zaterdag	10:30 - 12:00h	106	10
zaterdag	14:00 - 15:30h	112	22
dinsdag	09:00 - 10:30h	73	9

Steekproef (zie bijlage 1)

Naast de gegevens uit 2014 is een steekproef uitgevoerd. Op drie momenten (maandagochtend, dinsdagmiddag en zaterdagmiddag) is gekeken naar de bezetting op de Worp. Uit deze steekproef komt naar voren dat doordeweeks niet alle parkeerplaatsen op de Worp bezet zijn. Op zaterdag staat de Avenue, de Bolwerksweg en onderlangs het talud van de Wilhelminabrug vol. Op hetzelfde moment is ook een steekproef bij een aantal parkeervoorzieningen in de stad uitgevoerd. Ook daar waren, afhankelijk van locatie en dag meer of minder parkeerplaatsen vrij. Dit laat zien dat de Worp geen overloop is maar een parkeervoorziening is waar mensen bewust voor kiezen. Opvallend is de parkeerdruk op de strook onderlangs het talud van de Wilhelminabrug van waaruit mensen lopend naar de stad gaan.

Vraag naar parkeren op de Worp

Het toevoegen van extra parkeerplaatsen op de Worp zal voorzien in een behoefte naar parkeerruimte voor zowel de binnenstad, de activiteiten in en om het Worpplantsoen als de naastgelegen wijk De Hoven. Van de ervaren knelpunten in woonwijk de Hoven is parkeren een van de grootste. Dit was voor een bewonerswerkgroep reden om in 2010 en 2011 onderzoek te laten doen. Bij het traceren van het probleem bleek dat een tekort ervaren wordt van parkeerplaatsen in totaliteit, maar dat het rondom de Hoven minder ervaren wordt dan binnenin de Hoven. Wat betreft de oplossingsrichtingen uit de studie in 2011 is geen eenduidigheid; De Hovenaren willen wel extra parkeerplekken, maar willen de auto niet ver van huis neerzetten. Er is onvoldoende draagvlak voor betaald parkeren.

Worpbewoners zullen qua parkeerdruk naar alle waarschijnlijkheid uitgaan van de volgende opvatting.

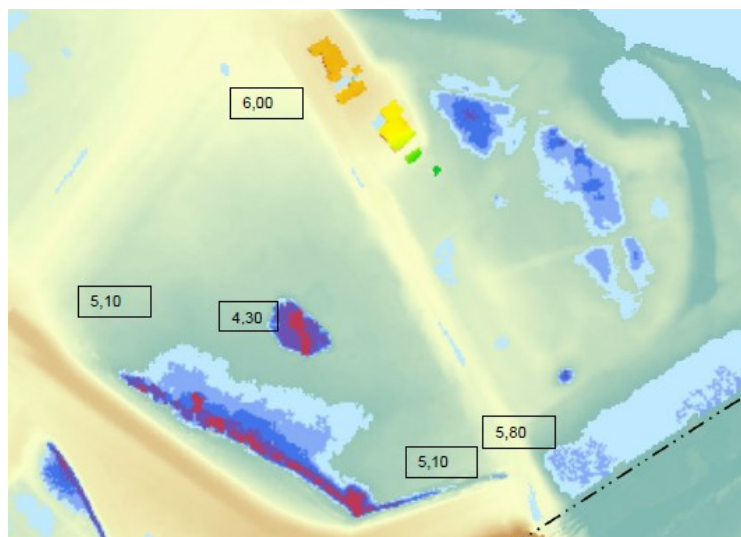
1. Het zou mooi zijn wanneer het realiseren van extra parkeergelegenheid op bijvoorbeeld Melksterweide, ook een gedeelte van het ervaren parkeerprobleem op de Worp zou kunnen oplossen. Bewoners van de Worp zullen niet snel hun auto op de Melksterweide gaan zetten omdat het te ver van hun woning is en niet bewaakt.
2. Wanneer extra parkeren gerealiseerd worden mag het geen negatieve effecten hebben op de kwaliteit en beleving van het Worpplantsoen. Extra auto's doen iets met het beeld van het open gebied.
3. Extra parkeergelegenheid aan de Worpzijde mag zeker geen extra druk op het parkeren in het woongedeelte van de Worp veroorzaken.

De ontwikkelingen in de binnenstad (waaronder De Viking en het autovrij maken van het Grote Kerkhof) vragen om meer parkeerplaatsen elders. De Worp is in het parkeerbeleidsplan (zie paragraaf 3.4; Bereikbaarheidsconclaaf) aangewezen als één van die locaties.

In en rond het Worpplantsoen zijn de laatste jaren ontwikkelingen geweest die aanleiding zijn voor een extra parkeervraag voor het gebied. Sinds een aantal jaar is er weer een muziekoepel in het Worpplantsoen met daarin in de zomermaanden op zondagen activiteiten. In 2016 vond de uitvoering van de Passion in het Worpplantsoen plaats. Het IJsselhotel trekt als trouw- en vergaderlocatie ook de nodige bezoekers. De Gemeente heeft op dit moment een aanvraag pre-advies in behandeling voor het stadstrand aan de Bolwerksplas. Mocht het daadwerkelijk tot een stadsstrand komen, dan zal in de extra parkeerbehoefte die het stadstrand teweeg brengt moeten worden voorzien. Een ander nieuw initiatief in deze omgeving is de natuurspeelplaats Woeste Willem. Al deze ontwikkelingen hebben eventueel een relatie met de beoogde parkeergelegenheid.

Hoogteligging en gebruiksbeperkingen

Door middel van het actueel hoogtebestand is inzichtelijk gemaakt wat de hoogte van het terrein is en het verloop. Op de melkstersweide is een hoger en lager deel te onderscheiden. In het lage deel zijn twee poelen aanwezig en in de winterperiode staat een deel van het gebied onder water (zie foto). De gemeente Deventer hanteert als ontwateringseis 70 cm ten opzichte van de gemiddelde hoogste grondwaterstand (= GHG). Daarmee is de maatgevende GHG NAP+4,30 m. Dit betekent dat alleen de gebieden met een hoogte van NAP +5,00 geschikt zijn voor een parkeervoorziening. Met name in de winterperiode treden de hoogwaterperiodes in de IJssel op. Dit zal effect hebben op de bruikbaarheid van de parkeervoorziening. Als er sprake is van hoogwater (+ NAP 6.10 m) wordt de coupure in de dijk afgesloten door middel van schotten. De toegang tot de Avenue is dan afgesloten en zal de parkeervoorziening niet meer bruikbaar zijn. Dit komt gemiddeld een aantal weken per jaar voor. In een later stadium wordt, mocht het niveau hoger worden, wordt de Bolkwerkweg afgesloten. Ten tijde van hoogwater blijven, ondanks dat geparkeerde auto's voorzien worden van een flyer dat parkeren (tijdelijk) niet meer mogelijk is er toch altijd enkele auto's blijven staan. Dan zijn er twee keuzes; weg laten slepen of laten staan. Als de Melkstersweide ook een permanente parkeervoorziening wordt neemt dat risico toe. De extreem hoge waterstanden komen niet veel voor.



Gebruiksmogelijkheden en beperkingen voor parkeren op de Melkstersweide

- Deel van het gebied te nat voor functie parkeren, hoogte moet minimaal NAP + 5.00 zijn,
- Ophogen in de uiterwaarden is ongewenst vanwege doorstroming en waterberging (eis RWS). Geadviseerd wordt om niet meer dan 50 m³ grond van "buiten het gebied" aan te voeren, zodat ook dit met een melding kan worden afgedaan,

- De huidige 114 parkeerplaatsen langs de Avenue worden goed gebruikt,
- In piekmomenten (zaterdag, donderdagavond en dinsdag) staan er ook auto's langs de Bolwerksweg wat een rommelig beeld oplevert en stuk gereden bermen,
- Tijdens evenementen wordt er gebruik gemaakt van een overloop op de Melkstersweide,
- Onderaan het talud van de Wilhelminabrug staan iedere dag auto's geparkeerd. Dit levert een rommelig beeld op en stuk gereden bermen,
- Initiatieven in het gebied en ontwikkelingen in de binnenstad vragen om meer parkeerruimte,
- Het parkeren op de Worp in combinatie met het pontje wordt zeer gewaardeerd door gebruikers,
- Het gratis karakter van de huidige parkeervoorziening trekt naar verwachting parkeerders aan die via pontje of Wilhelminabrug naar de stad gaan.

3.3 Beschrijving waarden/kwaliteiten van het gebied

De Melkstersweide heeft landschappelijk-, ecologische, cultuurhistorische en archeologische waarden. In deze paragraaf worden de verschillende waarden beschreven.

Ecologie

Een belangrijk ecologisch gegeven is de samenhang tussen dijk, uiterwaardepark met monumentale bomen, graslanden, riet, ruigte-kruiden en wilgenstruweel. De biodiversiteit is hierdoor hoog. De Avenue heeft een laanbeplanting van Linden. De boomkronen hangen tot over de Melkstersweide. Parkeren onder de boomkronen is onwenselijk vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden. Langs de Avenue staan tot buiten de kroonprojectie van de linden enkele tientallen exemplaren van de Weidegeelster (een bijzondere en zeldzame plant, zie kaartje en foto), Om deze soort niet nadelig te beïnvloeden is het van belang dat er niet in het gebied waar de weidegeelster voorkomt wordt geparkeerd. In de berm van de Bolwerksweg staan geen bijzondere soorten omdat daar veelvuldig geparkeerd wordt. Centraal in de Melkstersweide is een poel aanwezig. Rondom deze poel (tot 25 meter daaromheen) zijn diverse groeiplaatsen van Salie aanwezig, een kenmerkende soort van de stroomdalflora. De Salie is net als de Weidegeelster een soort om te koesteren. De Melkstersweide grenst aan het Natura 2000 gebied Rijntakken-IJsseluiterwaarden.

Van belang is te onderzoeken of er externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied zijn. Door de verkeer aantrekkende werking van een parkeerplaats zal de stikstofuitstoot aldaar vermoedelijk toenemen. Sinds kort moet dit in het kader van de PAS berekend worden (*).

(*) De Natuurbeschermingswet 1998 voorziet met het oog op het behoud van de biodiversiteit, in regels ter bescherming van waardevolle natuurgebieden, waaronder Natura-2000 gebied Rijntakken waar de IJsseluiterwaarden onderdeel van zijn. De neerslag van stikstof (stikstofdepositie) is één van de belangrijkste belemmeringen om de Europese natuurdoelen te halen. De huidige neerslag in een groot aantal Natura 2000-gebieden is veel hoger dan leefgebieden van planten en dieren kunnen verdragen. De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet het probleem van teveel stikstof in Nederland, door bijvoorbeeld uitlaatgassen en mest, oplossen. PAS-maatregelen moeten ervoor zorgen dat er een goede balans wordt gevonden tussen behoud en herstel van natuurlijke kwaliteiten en de economische ontwikkeling. Om die balans te bepalen is het rekeninstrument AERIUS geïntroduceerd, waarmee economische en ruimtelijke ontwikkelingen doorgerekend moeten worden op hun stikstofdepositie effect. Vervolgens kan in afstemming met de provincie Overijssel bepaald worden of er vergunningsplicht dan wel meldingsplicht in het kader van de Natuurbeschermingswet aan de orde is.





Weidegeelster



Voorkomen van weidegeelster (rood gearceerd) in strook gras tussen bomen. Parkeren niet onder de boomkroon. Verplaatsen van hekwerk is wenselijk.

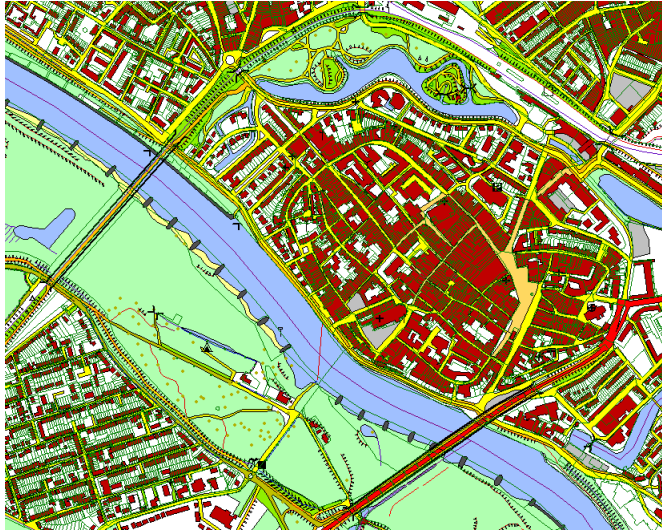
Cultuurhistorie

De Worp is een van de oudste openbare wandelplaatsen in Nederland. In 1699 werd het gebied met linden beplant, langs rechte lanen. In 1815, na de vernietiging van de linden door de Fransen in 1813, is het park opnieuw aangelegd, maar toen met hoofdzakelijk slingerende lanen. Het is het enige openbare stadspark in de vroege landschapstijl dat nog bestaat.' (*Uit: Albers Adviezen 1996, Ontwerpen van de Worp, Analyse van en visie op het historisch park te Deventer, in opdracht van de gemeente Deventer*).

Op 10 februari 1988 hebben de Ministers van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC) en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besloten, het binnen de zeventiende-eeuwse vesting gelegen stadsgebied, de rivier de IJssel en het tegenoverliggende gebied tussen de bruggen aan te wijzen als beschermde stadsgezicht. De zichtrelatie van het park met de rest van de uiterwaarden, de bebouwing aan de Lange Laan, de camping, de IJssel en de stad aan de overzijde is belangrijk. Voorts is het contrast tussen de sterk besloten ruimten van de binnenstad en de grote openheid van het rivierfront gericht op de onbebouwde groene overzijde kenmerkend. (*Uit: inleiding bij het besluit tot aanwijzing van het beschermde stadsgezicht van Deventer 1988*).

De ruimtelijke kwaliteit van het Worpplantsoen is sterk afhankelijk van de openheid en het groene karakter van haar directe omgeving, zoals de Melksterweide.

Het permanente beeld van een parkeerplaats is strijdig met de doelstelling van het beschermde stadsgezicht: een beeld met parkeerplaatsen op de Melkstersweide heeft effect op de open en groene eigenheid van de omgeving. De samenhang van het beeld van deze hoog gewaardeerde groene overkant valt door dit gebruik uiteen. Door de aanleg van een parkeerplaats en het parkeren op deze prominente plek doet men de ruimtelijke kwaliteit van de relatie tussen het stadsfront en de groene overkant te kort.



Historische stad en groene gebied tussen de bruggen is Beschermd stadsgezicht.

Belevingswaarde/landschappelijke kwaliteit

'Vanuit het park beleeft men het zicht op de stad. Vanuit de stad is het zicht op de weilanden langs de rivier en de hoge bomen daarachter heel aantrekkelijk. 'De relatie van het park met de direct aangrenzende, open delen van de uiterwaarden is gevoelig. De Melkstersweide is een belangrijk element in het totale groengebied tussen de bruggen. Het gebied is bijzonder door de aanwezigheid van microreliëf, poelen, beplanting en het historisch open karakter (melkstersweide). Het vormt een contrast met het meer besloten karakter van het Worpplantsoen. Door middel van een watergang is de Melkstersweide verbonden met de uiterwaarde ten oosten van de Bolwerksweg. De Melksterweide wordt momenteel gebruikt voor het weiden van het typische Brandrode rund. De geparkeerde auto's langs de Bolwerksweg en onderlangs het talud van de Wilhelminabrug op drukke tijden leveren een rommelig beeld op.

Archeologie

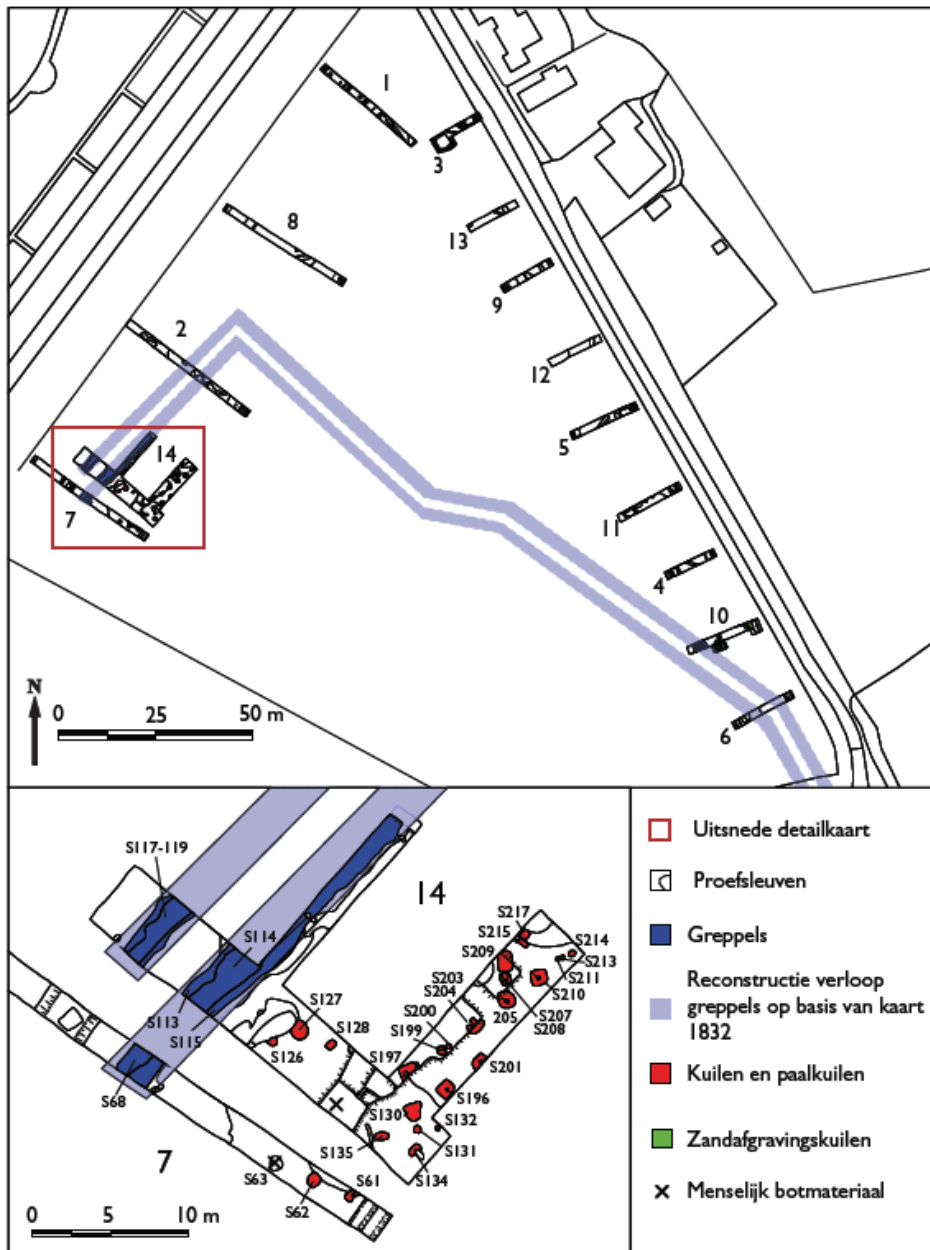
In het kader van het project Ruimte voor Rivier is archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd op de Melksterweide. Dit is gerapporteerd als: Smole, L., E. Mittendorff & D. Kastelein, 2010.

Vindplaats 3: Touwslagerij, Archeologisch proefsleuvenonderzoek project Ruimte voor de Rivier, gemeente Deventer (= Interne Rapportages Archeologie Deventer 38), Deventer.

Dit onderzoek richtte zich slechts op delen van het terrein. Dwars over het terrein loopt op de kadastrale kaart van 1832 een soort dijkje geflankeerd door twee greppels. Binnen het dijkje is in een proefsleuf een behoorlijk aantal paalkuilen gevonden. Een kuil bevatte ook menselijk botmateriaal. Verder is in een ophogingspakket een menselijke schedel gevonden. Spaarzame vondsten wijzen op een datering in de 16^{de} eeuw maar een deel van de sporen zou ook ouder kunnen zijn. Mogelijk gaat het om een belegeringswerk of kampement uit de Tachtigjarige Oorlog.

Alle sporen liggen aan de Worpzijde van de greppels. Daarom is deze vindplaats begrensd aan de hand van de greppels. Aanvullende sleuven binnen dit terrein kunnen meer inzicht geven in de aard van de vindplaats en mogelijk ook worden gebruikt om de vindplaats nader te begrenzen.

Het Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier stelt de basisvoorwaarden en is de juridische basis voor vergunningverlening.



Conclusies waarden;

- Melkstersweide is onderdeel van het Rijks Beschermd Gezicht. Het permanente beeld van een parkeerplaats is strijdig met de doelstelling van het beschermde stadsgezicht: een beeld met parkeerplaatsen op de Melkstersweide heeft effect op de open en groene eigenheid van de omgeving.
- De geparkeerde auto's langs de Bolwerksweg en onderlangs het talud van de Wilhelminabrug leveren een rommelig beeld op.
- Aanwezigheid van weidegeelster langs de Avenue en salie rondom de aanwezige poel maakt parkeren in deze gebieden ongewenst,
- Van belang is te onderzoeken of er externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied zijn. Door de verkeer aantrekkende werking van een parkeerplaats zal de stikstofuitstoot aldaar vermoedelijk toenemen. Sinds kort moet dit in het kader van de PAS berekend worden,
- De boomkronen hangen tot over de Melkstersweide. Parkeren onder de boomkronen is onwenselijk vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden. Gebied onder de boomkroon vrijwaren van parkeren
- Mogelijkheden om de huidige natuurwaarden van de Melkstersweide te vergroten,
- Archeologische waarden aanwezig in het deel tegen de dijk aan.

3.4 Beleid voor de Melkstersweide en procedures

Verschillende beleidsdocumenten zijn van toepassing op de Melkstersweide; (1) Ambitiedocument “Deventer een bericht aan de stad” en de uitwerking in het Bereikbaarheidsconclaaf, (2) Visie leefomgeving en (3) Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier.

3.4.1 Ambities binnenstad en parkeerbeleid

Ambitiedocument

Deventer is een gastvrije stad, mensen zijn welkom, nu en in de toekomst. Dat betekent onder andere dat je als bezoeker de binnenstad makkelijk moet kunnen bereiken en er kwalitatief en kwantitatief voldoende parkeerplaatsen zijn. De afgelopen jaren zijn binnen Deventer beleidskaders gemaakt die betrekking hebben op de ambities van de binnenstad. Deze kaders zijn vastgelegd in diverse documenten zoals het Ambitiedocument “Deventer een bericht aan de stad”, Uitkomst Bereikbaarheidsconclaaf: beslisdocument” en de Uitwerking bereikbaarheidsconclaaf.

In het kader van het bereikbaarheidsconclaaf zijn enkele ambities verwoord ten aanzien van parkeren. De ambities kunnen als volgt worden samengevat:

- eindbeeld met autovrije pleinen en straten waarbij geparkeerd wordt op zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken locaties,
- kwantitatief en kwalitatief voldoende parkeerplaatsen aan de rand van het centrum met het principe van Park & Walk, waarbij via aantrekkelijke looproutes de bestemming wordt bereikt
- kort parkeren nabij het kernwinkelgebied.

De ambities voor de binnenstad voor parkeren zijn vertaald in het Parkeerbeleidsplan.

Parkeerbeleidsplan

In 2013 heeft de raad het Parkeerbeleidsplan vastgesteld. Hierin is een doorkijk gegeven naar de toekomst. Uitgangspunt was in 2013 al dat we niet verwachten dat het aantal bezoeken per auto naar de binnenstad zal toenemen. Dit wil niet zeggen dat de huidige situatie (aantal parkeerplaatsen) voldoende is. Deventer heeft ambities, zoals meer functies (Viking, Stadhuis, Bibliotheek) en minder auto's op de pleinen. In 2013 was de inschatting dat door deze ambities er een vraag op het piekmoment van circa 1100 parkeerplaatsen is. Het Parkeerbeleidsplan in 2013 gaat ervan uit dat hierin deels wordt voorzien door bestaande terreinen beter te gebruiken en deels door bij te bouwen. De Worp is een van de locaties aangewezen om in extra capaciteit te voorzien. Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp zou zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer.

Bij de uitwerking van het bereikbaarheidsconclaaf is geconcludeerd dat uitvoering gedekt kan worden, mits er betaald parkeren (goedkoop tarief) wordt ingevoerd. Dit kan eventueel gecombineerd worden met een retourkaartje voor de veerpont. Het parkeren op de Worp functioneert goed mede dankzij de aanwezigheid van het pontje. Op dit moment draagt de parkeerexploitatie financieel bij aan het pontje. De afspraken zullen in het kader van dit beleidsplan in 2013 tegen het licht worden gehouden en eventueel worden aangepast.

Meerjaren Perspectief Parkeren

In 2007 is voor de 1^e keer het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) door de raad vastgesteld. Het MPP en de toelichting geven inzicht in het financiële resultaat en de relatie tussen het product parkeren en de ambities van de binnenstad. Het MPP wordt jaarlijks vastgesteld. In 2014 is het MPP voor de laatste keer vastgesteld. In 2015 is het MPP niet vastgesteld, omdat er geen wijzigingen waren. Het MPP van 2014 is nog van kracht.

In het MPP zijn voor de Worp geen investeringsbedragen opgenomen. Dit wil niet zeggen dat er geen feitelijke financiële investeringen nodig zijn om het parkeren aldaar uit te breiden. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat deze budgetneutraal in het MPP kunnen worden opgevangen. De toename in lasten (rente, aflossing, onderhoud, exploitatie) zullen gedekt moeten worden door extra baten (parkeerinkomsten bezoekers). In de motie wordt gesproken over onbetaald parkeren. Deze extra onbetaalde parkeerplaatsen op de Worp hebben mogelijk effect op de bezettingsgraad van de

parkeervoorziening in de binnenstad en daarmee mogelijk een negatief effect op de gemeentelijke parkeer exploitatie en de particuliere parkeervoorzieningen als de Boreel en de Centrumgarage.

3.4.2 Visie Leefomgeving

Een van de kernpunten uit de Visie Leefomgeving is dat bij (her)inrichting van de openbare ruimte we ons richten op goede leefbaarheid, duurzaamheid, ecologie en onderhoudsvriendelijk. Dit kernpunt is nader uitgewerkt de doelstelling Groen en Ecologie. We houden de hoofdgroenstructuur en de aanwezige ecologische waarden in stand. We stimuleren biodiversiteit bij inrichting, beheer en onderhoud en houden rekening met verschillende (bijzondere) soorten flora en fauna. Bij de voorbereiding van projecten gaan we in gesprek met lokale natuurspecialisten over de bescherming en/of opwaardering van natuurwaarden.

De herinrichting van een deel van de Melkstersweide kan hand in hand gaan met behoud van de aanwezige natuurwaarden en een kwaliteitsverbetering van de huidige ecologische waarden van de Melkstersweide (zie planuitwerking in hoofdstuk 4). De ontwikkeling van een parkeeroplossing op de Worp moet hand in hand gaan met een natuurwinst en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid.

3.4.3 Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier

De Melkstersweide ligt in het bestemmingsplan 'Ruimte voor de Rivier' dat op 25 mei 2011 is vastgesteld. Het perceel heeft de bestemming natuur met enkele aanduidingen. Het gebied is aangewezen als beschermd gezicht.

Bestemming natuur

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a) het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwetenschappelijke, aardkundige, cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden;
- b) het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van bos;
- c) waterlopen en waterpartijen alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;

met daaraan ondergeschikt:

- d) extensief agrarisch medegebruik;
- e) extensieve dagrecreatie;

met de daarbij behorende:

- f) verhardingen; voor het aanleggen van verharding zoals parkeervoorzieningen is een aanlegstelsel van toepassing. De werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar indien de te beschermen waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.
- g) voet- en fietspaden;
- h) toegangswegen naar agrarische of woonpercelen;
- i) trappen ter ontsluiting gronden vanaf de spoor- of verkeersbrug voor extensieve dagrecreatie;
- j) bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals dammen en taluds.

In dit geval wordt de parkeervoorziening niet aangelegd ten behoeve van lid a t/m e (is namelijk niet alleen bedoeld voor gebruik in het gebied zelf). In dit geval is de aanleg dus in strijd met het bestemmingsplan. Ook het huidige incidentele gebruik als parkeerruimte past niet binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan.

De gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' zijn bestemd voor de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs, voor de waterhuishouding en voor aanleg, onderhoud en verbetering van de hoofdwaterkering, alsmede voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de IJssel. Op de voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van waterstaatkundige doeleinden, met dien verstande dat:

- a. de maximale hoogte ten behoeve van scheepvaarttekens 15,0 m bedraagt;
- b. de maximale hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde 2,5 m bedraagt.

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [16.2](#) ten behoeve van de medebestemming, indien de rivierbeheerder en de inspecteur VROM hieromtrent zijn gehoord en hebben geadviseerd.

Artikel 15 Waarde - Beschermd stadsgezicht

15.1 Bestemmingsomschrijving.

De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden.

15.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

15.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of 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;
- het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden.

In geval van de functiewijziging van (een deel van) de Melkstersweide vraagt dit om een wijzigingsprocedure van het bestemmingsplan en een procedure voor de omgevingsvergunning met een monumentenaspect. Vanwege de impact van de functiewijziging is het wenselijk advies te vragen aan de Rijksdienst, omdat deze ingreep raakt aan de reden, waarom het Beschermd stadsgezicht is aangewezen.

(*) Voor het aanleggen van een parkeervoorziening is een aanlegvergunning vereist. Deze kan alleen verleend worden als geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en monumentale waarden. De aanleg van een parkeervoorziening is in strijd met "het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden".

Archeologie

Voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan heeft veel archeologisch onderzoek plaatsgevonden waarvan de resultaten zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Het terrein valt in het bestemmingsplan uiteen in twee delen. Het deel van het terrein aan de zijde van de Bolwerksweg is op basis van eerder onderzoek vrijgegeven. Een ongeveer 80 m brede strook parallel aan de Hoge Worp heeft een dubbelbestemming Waarde – Archeologisch verwachtingsgebied. Hier mogen ingrepen dieper dan 0,5 m tot een oppervlakte van 100 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Bij grotere ingrepen is enige vorm van archeologisch onderzoek nodig. De eerste stap is altijd een bureaustudie.

3.4.4 Te doorlopen procedures en bijbehorende inspanningen en kosten

Bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier

Tijdelijke vergunning (max 10 jaar)

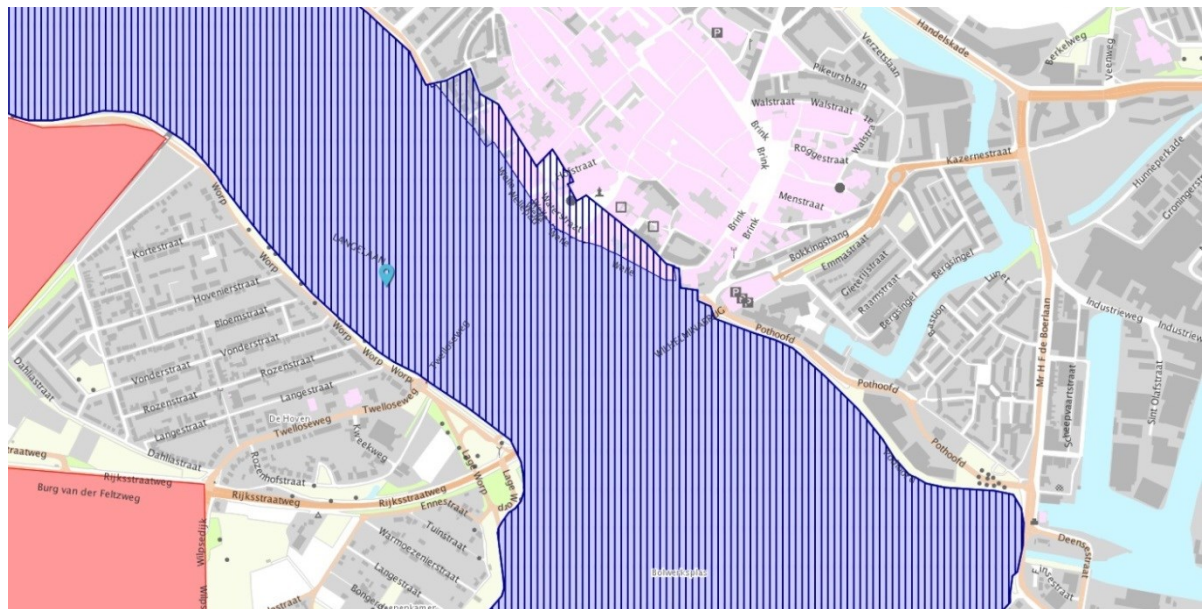
Op grond van artikel 4 onderdeel 11 Bijlage II Besluit omgevingsrecht kan vergunning worden verleend voor ander gebruik van gronden of bouwwerken dan bedoeld in de onderdelen 1 tot en met 10, voor een termijn van ten hoogste tien jaar. Deze mogelijkheid is toepasbaar indien de activiteit zonder onomkeerbare gevolgen kan worden beëindigd. De realisatie van een parkeervoorziening kan hieronder vallen. Indien op voorhand al zeker is dat de voorziening langer dan 10 jaar in stand blijft, moet een uitgebreide procedure worden gedraaid en kan in deze geen grondslag worden gevonden. Op grond van de tarieventabel behorende bij de legesverordening 2016 bedraagt het tarief € 421,00 (artikel 2.3.4.4. van de tarieventabel bevat een verwijzing naar het verkeerde artikel die per 1/11/2014 is komen te vervallen. Het tarief bedraagt dan € 855,00).

Funciewijziging

Daarnaast is het mogelijk om in het geval van een permanente oplossing te kiezen voor een omgevingsvergunning artikel 2.12. lid 1 onder a sub 3 Wabo of een partiële herziening op grond van de Wro. Op grond van de tarieventabel behorende bij de legesverordening 2016 bedraagt het tarief respectievelijk € 9.017,00 en minimaal € 8.861,00 oplopend naar gelang de kosten van de voorziening oplopen.

Waterwet vergunning Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het plangebied is op de kaart 'Grote rivieren' aangewezen als 'Rivierbed' en 'Stroomvoerend deel rivierbed'. Het aanleggen van parkeerplaatsen kan niet zonder het aanbrengen van vaste substanties. Op basis hiervan is een Waterwetvergunning vereist en zijn ook artikel 2.4.3 en 2.4.4. Barro van toepassing. Artikel 2.4.4. Barro bepaalt dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het stroomvoerend deel van het rivierbed ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan uitsluitend een wijziging mogelijk kan maken, voor zover daarbij een of meer van de volgende activiteiten mogelijk worden gemaakt die zijn opgesomd. De aanleg van parkeerplaatsen kan vallen binnen de categorie J "verwezenlijking van voorzieningen van groot openbaar belang die niet buiten het rivierbed kunnen worden gerealiseerd" benoemd. Wel moet gemotiveerd worden dat er sprake is van groot openbaar belang. Dit belang moet naar aard en omvang voldoende zwaarwegend zijn om de toelating van de voorziening in het rivierbed te rechtvaardigen.



Provincie; Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening 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 voorgenoemde 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.

Op basis van jurisprudentie wordt duidelijk dat het aanleggen van een parkeerplaats van enige omvang waarbij de functie gewijzigd wordt van "natuur" naar natuur met een aanduiding

“parkeerplaats” aangemerkt dient te worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het lijkt op voorhand mogelijk aan te tonen dat er een actuele regionale behoefte is en dat de verwachting is dat er te weinig ruimte is binnen bestaand stedelijk gebied. Dit is slechts te beantwoorden als de uitkomsten uit het parkeeronderzoek bekend zijn.

Provinciale verordening

Hieronder worden enkele relevante aspecten benoemd.

1. Laag van agrarisch cultuurlandschap

rivierenlandschap - rivier en uiterwaarden

Deze verzet zich niet tegen de ontwikkeling.

2. Provinciaal Natuur Netwerk (voormalige EHS)

De Melkstersweide maakt geen onderdeel uit van het Provinciaal Natuur Netwerk (voormalige EHS).

Artikel 2.7.3. onder 4

Bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden die op de kaart als bedoeld in artikel 2.7.2 zijn aangeduid als Natuur wijzen geen bestemmingen aan of stellen geen regels die activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. Door middel van artikel 2.7.4. kan hiervan worden afgeweken en dient een compensatieplan te worden opgesteld.

3. Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving

Bij een functie wijziging is het noodzakelijk om aan te tonen dat de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verbeterd wordt.

4. Bestaande natuur buiten de Provinciale Natuur Netwerk (voormalige EHS)

Op grond van artikel 2.8.1 en 2.8.2. (bestaande natuur buiten het Provinciale Natuur Netwerk) moet de bestaande natuur worden gecompenseerd indien de functies tot gevolg heeft dat de primaire instandhouding van natuur verminderd wordt. *De eventuele verharding van de parkeerplaats zal daarom volledig gecompenseerd moeten worden.* Elders moet een stuk natuur aangewezen worden.

Conclusies beleid en procedures;

- Parkeerlocatie op de Worp valt binnen de ambities van het bereikbaarheidsconclaaf,
- De Visie leefomgeving heeft als uitgangspunt dat bij herinrichting van de openbare ruimte rekening wordt gehouden met de verschillende (bijzondere) soorten flora en fauna en waar mogelijk de biodiversiteit wordt verhoogt,
- Bestemmingsplanwijziging nodig; natuurbestemming → parkeerbestemming (tijd en geld).
- Tijdelijk gebruik (max 10 jaar); hiervoor ook compensatie en aantonen van belang. Aantonen van behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit,
- Het aanleggen van parkeerplaatsen kan niet zonder het aanbrengen van vaste substanties. Op basis hiervan is een Waterwetvergunning vereist
- De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden Beschermd gezicht;
- Voor het aanleggen van een parkeervoorziening is een aanlegvergunning vereist. Deze kan alleen verleend worden als geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en monumentale waarden,
- Wenselijk advies te vragen aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de adviesraad monumenten van de gemeente Deventer.

4. Parkeren Melkstersweide; voorstel met behoud van waarden

Hoofdstuk 4 geeft een mogelijke doorvertaling van het parkeren op de Melkstersweide om zo inzicht te geven in de benodigde financiering en de wijze waarop zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan het behoud van de bestaande kwaliteiten en waar kansen liggen om de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied te verbeteren. Het voorstel is een praatprent en geen concreet inrichtingsplan. Het voorstel betreft een maximaal aantal parkeerplaatsen.

Uitgangspunten voor het parkeervoorstel

De kwaliteit van het gebied tussen de bruggen (beschermd gezicht) is afhankelijk van de openheid en groene, natte karakter van de uiterwaard, waaronder de Melksterweide. Om de kwaliteiten, naast de ontwikkeling van een (permanente) parkeervoorziening zoveel mogelijk te behouden is het van belang om;

- de parkeerfunctie te koppelen aan het bestaande parkeren langs de Avenue met behoud van de groenstrook tussen de bomen en het vrijwaren van de boomkroon van de 2^e rij linden,
- alleen het hogere gedeelte, in de luwte van de woningen te gebruiken voor een parkeervoorziening zodat ophoging niet nodig is en het zicht vanaf de Wilhelminabrug op de parkeerlocatie beperkt is. Dit komt overeen met de huidige locatie tijdens evenementen.

Nieuwe parkeerplaatsen mogen niet tot overlast (congestie) op De Worp of de Wilhelminabrug leiden. Effect onderzoeken naar verkeersafwikkeling waarbij de vraag beantwoord dient te worden of de huidige infra de extra parkeervoorziening aan kan.

Van belang is te onderzoeken of er externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied zijn. Door de verkeer aantrekkende werking van een parkeerplaats zal de stikstofuitstoot aldaar vermoedelijk toenemen. Sinds kort moet dit in het kader van de PAS berekend worden.



Locatie voor parkeerplaatsen

Door de concentratie van parkeren langs de Avenue kan het overige gebied een kwaliteitsverbetering doormaken. In dat gebied liggen mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Deze ruimtelijke kwaliteitswinst zit in;

- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten van de Melkstersweide door slechts invulling te geven aan een deel van de Melkstersweide als parkeervoorziening en te kiezen voor 1 permanente parkeer strip en twee overloopstrips (zie inrichtingsschets),
- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten door geen verlichting te plaatsen en in de materialisering grotendeels te kiezen voor een groen beeld (grasbetonstenen),
- Parkeren op 1 locatie te concentreren en daarmee het parkeren in de bermen (Bolwerksweg en teen Wilhelminabrug) onmogelijk te maken door middel van inrichtingsmaatregelen of verbodsborden,
- Niet parkeren onder de boomkronen vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden (benodigde ruimte is bestaande ruimte + circa 4 meter),

- De natuurwaarde van de Melkstersweide te vergroten door voor het overige deel van de Melkstersweide een dusdanig beheer in te voeren dat stroomdalflora zich kan ontwikkelen (zie kader over stroomdalflora verderop in dit hoofdstuk),
- Eventuele beplanting voor de inpassing toe te passen die de doorstroming niet belemmert en past bij het uiterwaardenlandschap,
- Verbetering van de beeldkwaliteit door het parkeren in de bermen langs de Bolwerksweg door deze deels in te richten als langzaam verkeerroute voor fietsers en voetgangers. Dit zal de veiligheid ten goede komen,
- Regelen van parkeerverbod buiten de Melkstersweide,
- Onderzoeken van de mogelijkheden om fiets parkeren in het gebied te faciliteren. Hiervoor is het wel van belang te weten of er een behoefte aan fietsparkeren is. Mogelijke locaties zijn op de nieuwe parkeervoorziening Melkstersweide, bij de Wilhelminabrug of op de huidige parkeerlocatie van het IJsselhotel. Het IJsselhotel zal dan gebruik moeten gaan maken van de parkeerplekken in de Avenue of de nieuwe parkeervoorziening.

Inrichtingsvoorstel; als basis voor doorrekening en als praatprent

Permanente parkeerstrip (strip gelegen tegen de Avenue aan) en 2 overloop strips waarbij de materialisering van de strips verschillend is. De overloop strips hebben een groen karakter (bv grasbetonstenen).

Er zijn meer mogelijkheden denkbaar om het parkeerterrein te gebruiken of te verharden. Met een alternatieve (goedkope) versteviging van de grasmat (gaas) zou het terrein ook op piekmomenten opengesteld kunnen worden (in plaats van permanent).

NB; Vrijkomende grond afvoeren vanwege de eis voor een gesloten grondbalans. In de kostencomputaties is rekening gehouden met het afvoeren van de gronden. Indien het toch gewenst is kan in overleg met Rijkswaterstaat gekeken worden of de grond verwerkt kan worden in het gebied. Hiervoor is dan wel een waterwetvergunning nodig.



Praatprent; basis voor doorrekening. Permanente strip is gelegen tegen de Avenue aan



Schets met maximaal 350 parkeerplaatsen, drie parkeerstrips met ieder circa 115 plaatsen. Eerste strip is permanent. Strips na zwarte lijn (hek) zijn overloop. Ter ver gelijking Brinkgarage heeft 300 parkeerplaatsen. Ophoging nodig in het deel tegen dijk aan (te laag om drooglegging te garanderen).

Financiële consequenties van inrichtingsschets

Aanleg (afhankelijk van invulling).

Er is een scheiding gemaakt tussen 'permanent parkeren (eerste strip) en "overloop" parkeren (andere 2 strips). Om inzicht te krijgen in de aanlegkosten zijn vier varianten doorgerekend. De varianten verschillen in materialisering. De variant (1) alles in menggranulaat valt af vanwege het beeld en problemen met beheer van menggranulaat. Alles in grasbeton (2) heeft ook niet de voorkeur aangezien bij veelvuldig gebruik van de 1^e strip de rijweg stuk gereden wordt en daarmee niet de gewenste uitstraling heeft. Vanuit beheer kan de voorkeur bestaan voor asfalt in de rijbaan. Bij incidenteel gebruik (evenementen en drukke zaterdagen (sinterklaas, kerst en bv slechtweersomstandigheden) kan eventueel teruggevallen worden op goedkopere variant met een versteviging van de grasmat door middel van gasmatten.

- | | |
|--|---------------------|
| 1. Alles (permanente en overloop parkeervoorziening) in menggranulaat. | € 240.000 excl. BTW |
| 2. Alles (permanente en overloop parkeervoorziening) in grasbetonsteen | € 375.000 excl. BTW |
| 3. Permanent parkeren in straatbaksteen en grasbetonstenen.
Overloop parkeren in grasbetonsteen | € 410.000 excl. BTW |
| 4. Permanent parkeren (rijbaan asfalt, parkeervakken grasbeton)
Overloop parkeren in grasbeton. | € 390.000 excl. BTW |

NB: In de berekening zijn nog geen kosten opgenomen voor de te verwachten compensatiemaatregelen (natuurcompensatie) en procedurekosten. De eventueel benodigde verkeerskundige maatregelen (aanpassingen in de Avenue/Bolwerksweg) en de maatregelen bij het talud Wilhelminabrug zijn niet meegenomen in de kostenberekening.

Beheerkosten

Het verschil in beheerkosten wordt veroorzaakt in het verschil in kosten voor een weiland of als parkeervoorziening. Het beheer van het weiland kost nu ongeveer € 0,05 per m2 op jaarbasis. Wanneer bovenstaand gebied als grasbetonstenen of asfalt wordt onderhouden dan is de prijs per m2 prijs € 0,90 tot € 1,00 op jaarbasis. Voor het blauw omliggende gebied van 7500 m2 komen de beheerkosten op ongeveer € 7500,00 per jaar.

Effecten parkeerexploitatie

De ontwikkeling van extra parkeerplaatsen op de Worp heeft mogelijk een negatief effect op de inkomsten vanuit straat- en garage parkeren voor zowel de bezoekers als de abonneementhouders en de vergunninghouders. Hoe groot dit effect is, is onbekend. In het meest negatieve geval, verschuift de waarde van 350 parkeerplaatsen in het centrum naar het gratis parkeren en gaan er geen nieuwe parkeerders gebruik maken van de vrijgekomen parkeerplaatsen. De inkomsten hiervoor komen dan te vervallen. Het gaat dan jaarlijks om structureel minder inkomsten van 635.000 euro. Bij de realisatie van 1 strip zal het dan maximaal gaan om circa 200.000 euro. In het meest positieve (financiële) effect verplaatsen de mensen die nu elders gratis parkeren naar dit nieuwe terrein en zullen er structureel niet minder inkomsten zijn.

Binnen de parkeerbegroting wordt nu gestuurd op het behalen van een bepaalde hoeveelheid aan inkomsten. Er wordt geen rekening gehouden met structureel dalende inkomsten. Het MPP moet daarvoor worden bijgesteld. In hoeverre de parkeerplekken een functie hebben voor de binnenstad is afhankelijk van de kwaliteit van het parkeerterrein, en de verbinding met het centrum. Bezoekers vragen om een andere inrichting en verbinding dan werknemers.

Intermezzo; streefbeeld Stroomdalgrasland

Het gebied aangewezen als natuur met als streefbeeld stroomdalgrasland. De actuele waarden van de Melkstersweide zijn nu niet hoog. De potentiële waarden daarentegen wel.



Nederlandse stroomdalgraslanden zijn soortenrijke, relatief open, grazige begroeiingen op droge of matig droge, voedselarme, zandige of zavelige en veelal kalkhoudende groeiplaatsen langs de rivieren. De bodem bestaat meestal uit zand. De stroomdalgraslanden zijn te vinden op de van nature hogere terreingedeelten van

de riviersystemen, zoal oeverwallen, stroomruggen en rivierduinen. Langs de rivieren komt een grote variatie aan graslandtypen voor op laag tot hoger gelegen terrein, van nat tot droog en van kalkrijk tot kalkarm. De vochtminnende vegetaties van de riviersystemen, bijv. laag gelegen uiterwaarden, rekenen we echter niet tot het stroomdalgrasland

Stroomdalgrasland maakt deel uit van een uitzonderlijk gevarieerd rivierenlandschap tussen zomer- en winterdijk. Grazige uiterwaarden, oude doorbraakkolken die wielen heten, zijn er te zien omringd door knotwilgen en heggen. Kronkelwaarden met hun hoge en lage delen vormen relictten van stroomverleggingen, kleiputten en wilgenstruwelen wisselen op kleine schaal af met elementen van menselijke oorsprong. De combinatie van cultuurhistorie, landschappelijke variatie en mogelijkheden tot watersport op de rivier, lokt vele bezoekers.

Conclusies ruimtelijke kwaliteit en financieel

- Goede kansen op de Melkstersweide om de parkeeropgave te combineren met een kwaliteitswinst in het gebied (ontwikkeling stroomdalflora in overige deel Melkstersweide, behoud waardevolle flora, verbeteren beeldkwaliteit door afsluiten Bolwerksweg voor auto's),
- Aanlegkosten bedragen afhankelijk van de gekozen variant tussen de 300.000 en 500.000 euro ex BTW,
- Vanwege de beeldkwaliteit niet gekozen voor de variant menggranulaat,
- Extra kosten voor procedure, ambtelijke uren en compensatiemaatregelen en de eventueel benodigde verkeerskundige maatregelen (aanpassingen in de Avenue/Bolwerksweg) zijn niet meegenomen in de kostenberekening,
- Extra kosten voor beheer zijn begroot op ongeveer € 7500,00 per jaar,
- Extra onbetaalde parkeerplaatsen op de Worp zal effect hebben op de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in de binnenstad en daarmee een negatief effect hebben op de parkeer exploitatie,

5 Conclusies en aanbevelingen haalbaarheidsstudie

Uit de hoofdstukken 2 (Waarden), 3 (beleid) en 4 (inrichtingsschets en financiën) zijn de volgende conclusies te trekken.

Waarden

De Melkstersweide heeft cultuurhistorische- (beschermd stadsgezicht), landschappelijke- (onderdeel van het groengebied Worpplantsoen en uiterwaarden) en ecologische- (actueel nog niet maar potentieel wel) waarden. Door de ligging in de uiterwaarden zijn er gebruiksbependingen. De doorstroming moet gewaarborgd blijven en ophoging is beperkt tot 50 m2.

Beleid

In het Ambitiedocument Bericht aan de Stad en het Parkeerbeleidsplan is parkeren op de Worp één van de drie aangewezen locaties om de parkeerdruk uit de binnenstad op te vangen. Eén van de kernpunten uit de Visie Leefomgeving is dat bij (her)inrichting van de openbare ruimte we ons richten op goede leefbaarheid, duurzaamheid, ecologie en onderhoudsvriendelijk. De herinrichting van een deel van de Melkstersweide samen gaan met behoud van de aanwezige natuurwaarden en een kwaliteitsverbetering van de huidige ecologische waarden van de Melkstersweide. De ontwikkeling van een parkeeroplossing op de Worp kan hand in hand gaan met een natuurwinst en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid. De Melkstersweide heeft de bestemming natuur en heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot stroomdalgrasland. De ontwikkeling van een stroomdalgrasland kan gezien worden als kwaliteitsverbetering van het gebied. De aanleg van een parkeervoorziening is in strijd met het huidige bestemmingsplan functie natuur en status Beschermd Gezicht. Vanuit het bestemmingsplan is functiewijziging (natuur naar verkeer) noodzakelijk. Voor het aanleggen van een parkeervoorziening is, in het kader van het Beschermd Gezicht een aanlegvergunning vereist. Deze kan verleend worden als er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en monumentale waarden.

Inrichtingsvoorstel

Om de kwaliteiten, naast de ontwikkeling van een (permanente) parkeervoorziening zoveel mogelijk te behouden is het van belang om;

- de parkeerfunctie te koppelen aan het bestaande parkeren langs de Avenue met behoud van de groenstrook tussen de bomen en het vrijwaren van de boomkroon van de 2^e rij linden,
- alleen het hogere gedeelte, in de luwte van de woningen te gebruiken voor een parkeervoorziening zodat ophoging niet nodig is en het zicht vanaf de Wilhelminabrug op de parkeerlocatie beperkt is. Dit komt overeen met de huidige locatie tijdens evenementen.
- Nieuwe parkeerplaatsen mogen niet tot overlast (congestie) op De Worp of de Wilhelminabrug leiden. Effect onderzoeken naar verkeersafwikkeling waarbij de vraag beantwoord dient te worden of de huidige infra de extra parkeervoorziening aan kan,
- Van belang is te onderzoeken of er externe werking van het beoogde parkeren op de doelstellingen van het N2000 gebied zijn. Door de verkeer aantrekkende werking van een parkeerplaats zal de stikstofuitstoot aldaar vermoedelijk toenemen. Sinds kort moet dit in het kader van de PAS berekend worden.

Door concentratie van parkeren langs de Avenue kan het overige gebied een kwaliteitsverbetering doormaken. In dat gebied liggen mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren;

- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten van de Melkstersweide door slechts invulling te geven aan een deel van de Melkstersweide als parkeervoorziening en te kiezen voor 1 permanente parkeer strip en twee overloopstrips (zie inrichtingsschets),
- Zoveel mogelijk behoud van de kwaliteiten door geen verlichting te plaatsen en in de materialisering grotendeels te kiezen voor een groen beeld (grasbetonstenen),
- Parkeren op 1 locatie concentreren en het verspreid parkeren in de bermen (Bolwerksweg en teen Wilhelminabrug) onmogelijk te maken door middel van inrichtingsmaatregelen of verbodsborden,

- Niet parkeren onder de boomkronen vanwege het behoud van de bomen, onderhoud mogelijk te houden en om risico's op uitgebroken takken op auto's te vermijden (benodigde ruimte is bestaande ruimte + circa 4 meter),
- De natuurwaarde van de Melkstersweide te vergroten door voor het overige deel van de Melkstersweide dusdanig in te richten en te beheren zodat stroomdalflora zich kan ontwikkelen,
- Eventuele beplanting toepassen die de doorstroming niet belemmert en past bij het uiterwaardenlandschap,
- Verbetering van de beeldkwaliteit door de Bolwerksweg deels in te richten als langzaam verkeerroute voor fietsers en voetgangers. Dit zal tevens de veiligheid ten goede komen,
- De beeldkwaliteit van het parkeren langs het talud van de Wilhelminabrug faciliteren of tegengaan door het aanbrengen van inrichtingsmaatregelen,
- Regelen van een parkeerverbod buiten de Melkstersweide,
- Onderzoeken van de mogelijkheden om fiets parkeren in het gebied te faciliteren. Hiervoor is het wel van belang te weten of er een behoefte aan fietsparkeren is. Mogelijke locaties zijn op de nieuwe parkeervoorziening Melkstersweide, bij de Wilhelminabrug of op de huidige parkeerlocatie van het IJsselhotel. Het IJsselhotel zal dan gebruik moeten gaan maken van de parkeerplekken in de Avenue of de nieuwe parkeervoorziening.

Kosten

De kosten voor aanleg- en beheer van de nieuwe parkeervoorziening bedragen, afhankelijk van de gekozen variant, tussen de € 240.000 en € 410.000 ex BTW. Aanvullende kosten voor procedure, ambtelijke uren, compensatiemaatregelen en de eventueel benodigde verkeerskundige maatregelen (aanpassingen in de Avenue/Bolwerksweg) zijn niet meegenomen in de kostenberekening.

Toevoegen van extra onbetaalde parkeerplaatsen heeft mogelijk een negatief effect op de parkeerexploitatie; verschuiving van betaald parkeren in de parkeervoorzieningen in de stad naar de onbetaalde voorziening op de Melkstersweide. Echter, het kan ook zijn dat een nieuwe doelgroep wordt aangetrokken; zij die alleen komen als er gratis geparkeerd kan worden.

Aanbeveling

- De uitkomsten uit het parkeeronderzoek (uitgevoerd in april 2016) meenemen in de uiteindelijke keuze over de inzet van de Worp als extra parkeervoorziening,

Bijlage 1: Steekproef bezetting op de Worp en andere parkeervoorzieningen

Op een drietal dagen is de Worp bezocht om zicht te krijgen in de bezetting. Op hetzelfde tijdstip is ook een bezoek gebracht aan de Brinkgarage en de Stadspoortgarage. Op zaterdag zijn meerdere parkeervoorzieningen bezocht.

Maandagochtend 4 april; 10.00-11.00

Worpplantsoen



Terwijl er nog plek is in de stad....



241 plaatsen vrij in Brinkgarage





Stadspoordgarage

Dinsdagmiddag 5 april 13.00

Worplantsoen





Brink 194



Stadspoor 94 en18

Zaterdagmiddag 15.00

Worplantsoen





En in de stad....



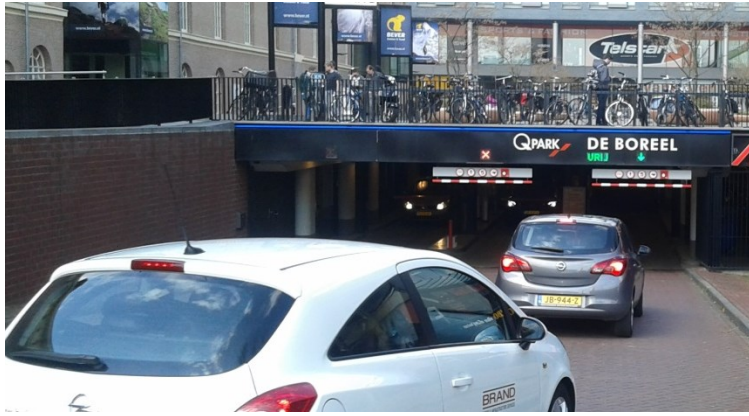
Stadspoortgarage 69



Sluisstraat



Brinkgarage 35 plaatsen



Boreelgarage

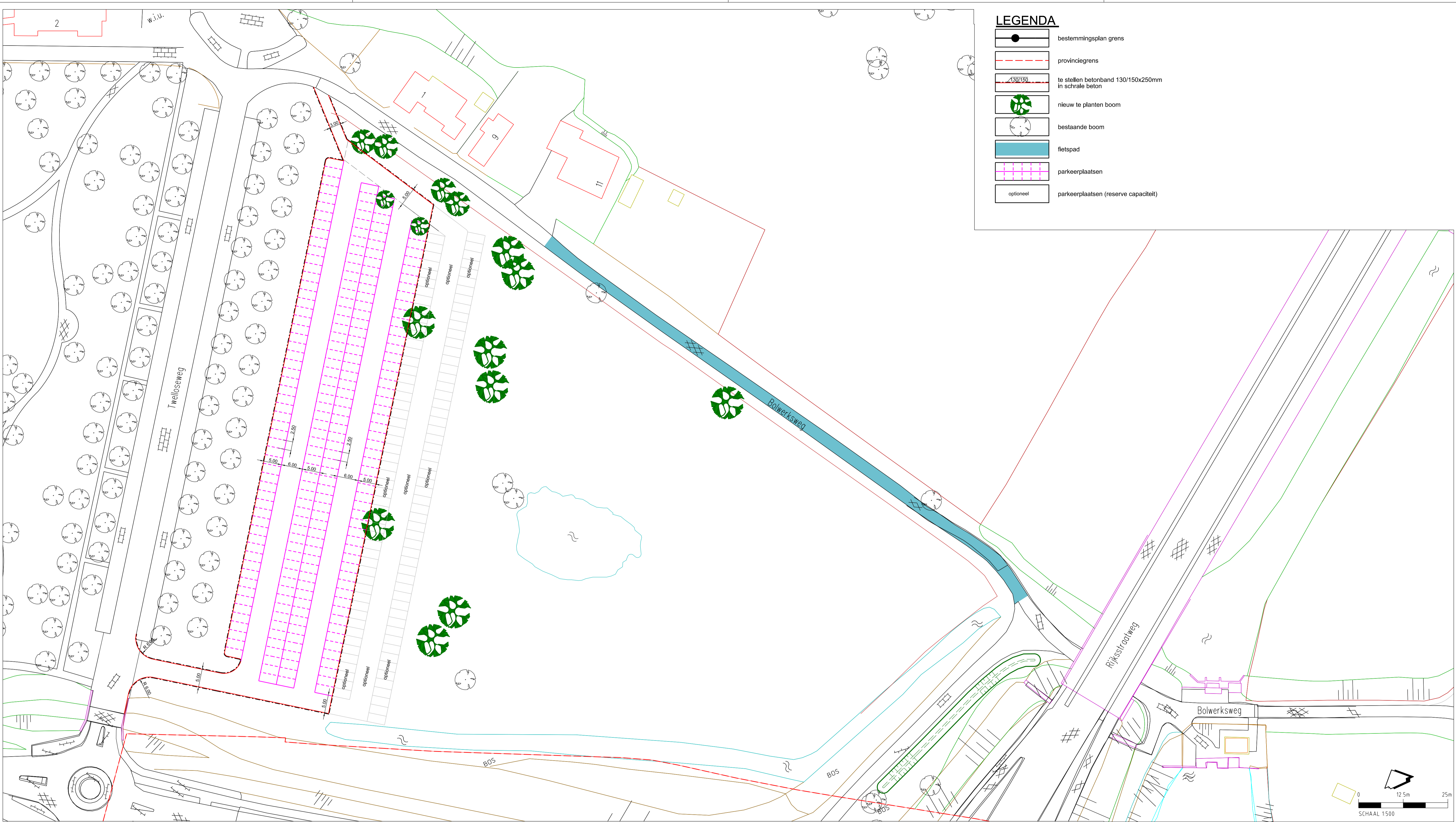
Nieuwmarkt, Stromarkt en Grote Kerkhof



	Gemeente Deventer
Project	
	Parkeren Worp
	Menggranulaat
Onderdeel	
	Ramingsamenvatting
post	omschrijving
Bouwkosten	
1	Opruimingswerkzaamheden
2	Grondwerk
3	Rioleringen
4	Verhardingen
5	Groot Asfalt Onderhoud
6	Markering, bebording en straatmeubilair
7	Groenvoorzieningen
8	Verlichting
9	Werken van algemene aard
Totaal bouwkosten	
Vastgoedkosten	
	Vastgoed
Totaal vastgoedkosten	
Engineering	
	Engineering, Administratie en Toezicht
Totaal engineering	

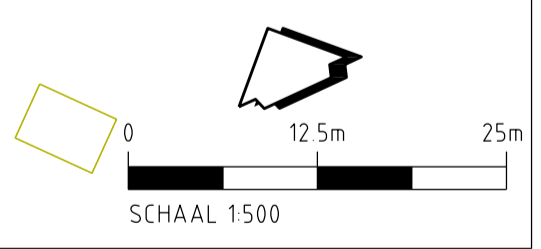
Bijkomende kosten	
	Overige bijkomende kosten uitvoering (b bestek)
Totaal overige bijkomende kosten	
TOTAAL BASIS RAMING	
Projectonvoorzien	
	Bijzondere gebeurtenissen en project onvoorzien
Totaal projectonvoorzien	
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN	
BTW	21%
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN INCLUSIEF BTW	

Bijlage 3 Inrichtingsplan



LEGENDA

- bestemmingsplan grens
- provinciegrens
- te stellen betonband 130/150x250mm in schrale beton
- nieuw te planten boom
- bestaande boom
- fietspad
- parkeerplaatsen
- optioneel parkeerplaatsen (reserve capaciteit)



Maten in m, materiaalmaten in mm en hoogtematen in m t.o.v. N.A.P.

wijz.	datum	get.	gec.	omschrijving
opdrachtgever :				
GEMEENTE DEVENTER			schaal : 1:500	afm. A1
project :			status :	get. W.H.
Parkeerterrein de Worp			datum : 08-05-2017	opdr.A.O.
onderwerp :			projectnummer :	gec. A.O.
Inrichtingsplan Melksterweide			tekeningnummer :	blad :
			09.17.01.C.V.01	1 van 1

gemeente Deventer

Grote Kerkhof 1 - 7411 KT Deventer
postbus 5000 - 7400 GC Deventer
tel. (0570) 693911
e-mail: gemeente@deventer.nl

Bijlage 4 Bomen effect analyse

RAPPORTAGE BOMEN EFFECT ANALYSE

GEMEENTE DEVENTER

RAPPORT: BEA-190117B-167

OBJECT: PARKEERTERREIN DE WORP

LOCATIE: MELKSTERWEIDE TE DEVENTER

DATUM: 27 FEBRUARI 2017



Colofon

Opdrachtgever

Naam : Gemeente Deventer
Afdeling : Team ruimte en economie
Contactpersoon : Mevr. A. Oosterwegel
Adres : Grote Kerkhof 1, 7411 KT Deventer
Postcode en Plaats : Postbus 5000, 7400 GC Deventer
Telefoon : 14 0570
Email : communicatie@deventer.nl

Opdrachtnemer

Naam : Expedio Arbori
Afdeling : Boomtechnisch onderzoek advies & taxatie
Adres : Venkel 37
Postcode en Plaats : 8101 DL Raalte
Telefoon : 0572-364400
Email : info@expedio-arbori.nl
Internet : www.expedio-arbori.nl

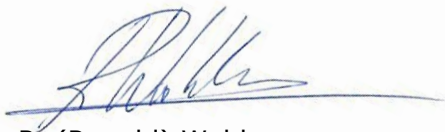
Projectgegevens;

Uw kenmerk : Parkeerterrein de Worp
Ons kenmerk : BEA-190117B-167
Type onderzoek : Bomen Effect Analyse (BEA)
Straat/locatie : De Worp
Plaats : Deventer
Datum onderzoek : woensdag 1 februari 2017
Onderzoeker : R. (Ronald) Wobben

Status;

Status rapport : definitief
Datum : 27 februari 2017

Adviseur:



R. (Ronald) Wobben
Boomtechnisch adviseur
Geregistreerd boomtaxateur
Gecertificeerd boomcontroleur

De bevindingen en metingen, volstrekt nodig voor dit verslag zijn met de grootst mogelijke zorg en met gespecialiseerd kwaliteitsapparatuur uitgevoerd. Echter, bij bomen spreekt men van levend materiaal en op de schade die natuurkrachten (wind e.d.) ook bij volkomen gezonde bomen kunnen aanrichten, kunnen wij uiteraard geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor welke schade dan ook ontstaan aan of door deze bomen.

Het is niet toegestaan het rapport of delen van het rapport te vermenigvuldigen en/of openbaar te maken, anders dan bedoeld voor intern gebruik zonder schriftelijke toestemming van Expedio Arbori te Raalte.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Methode van onderzoek	3
2.1	Visuele controle	3
2.2	Toekomstverwachting	3
2.3	Bodem- en bewortelingsonderzoek	4
2.4	Bomen en werkzaamheden	5
3	Situatie en planvorming	6
3.1	Huidige situatie	6
3.2	Planvorming	7
4	Onderzoek en resultaten	8
4.1	Visuele boomcontrole	8
4.2	Bodem- en bewortelingsonderzoek	11
5	Conclusie en advies	13
5.1	Kwaliteit bomen en groeiplaats	14
5.2	Knelpuntenanalyse	15
5.3	Advies	15
5.4	Eisen & randvoorwaarden	17
5.4.1	Ontgraving	19
5.4.2	Ophoging	19
5.4.3	Bodemverdichting	20
6	Boombeschermende maatregelen	21
6.1	Aandachtspunten voorafgaand aan de werkzaamheden	21
6.1.1	Boombeschermende maatregelen opnemen in het bestek	21
6.1.2	Bomenschouw	21
6.1.3	Instructie van het personeel	21
6.1.4	Nutsvoorzieningen	21
6.2	Aandachtspunten tijdens de werkzaamheden	22
6.2.1	Beschermd boomgebied	22
6.2.2	Inzet van een boomtechnisch toezichthouder	23
6.2.3	Ophangen poster	23
6.2.4	Schadelijke stoffen	23
6.3	Aandachtspunten na de werkzaamheden	23
	Bijlage 1: Kaart nummering bomen	24
	Bijlage 2: Posters 'werken rond bomen'	25

1 Inleiding

Opdracht

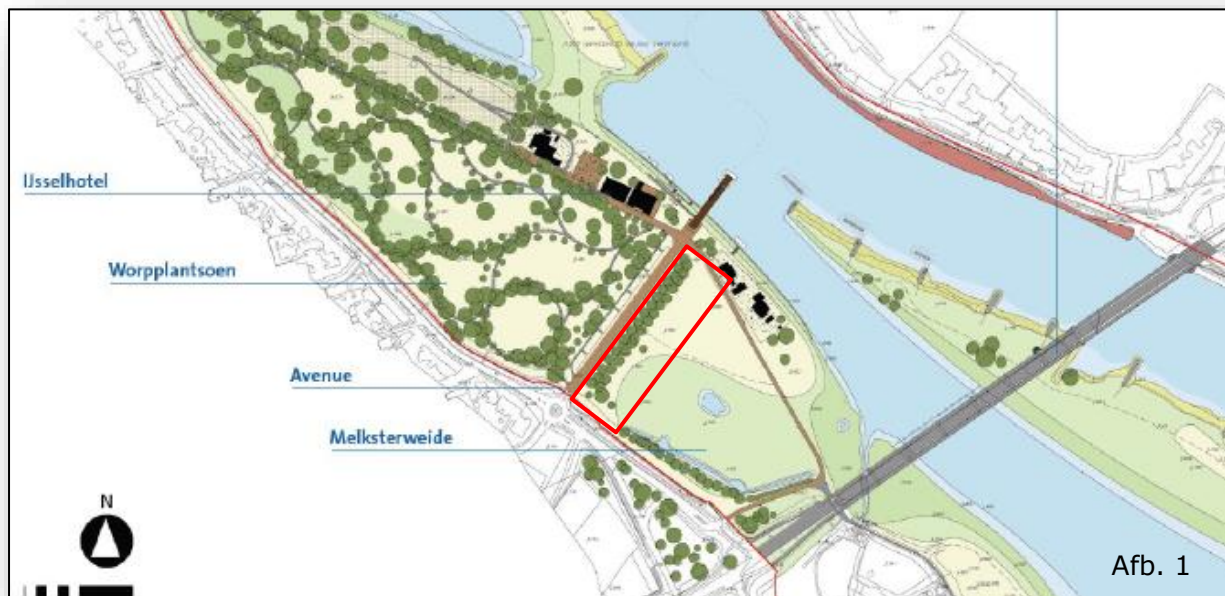
In opdracht van mevrouw A. Oosterwegel, namens de Gemeente Deventer, heeft Expedio Arbori een onderzoek uitgevoerd bij de bomen grenzend aan de Melksterweide op de Worp te Deventer. Het terrein wordt nu beweid met inzet van het typische brandrode rund.

Aanleiding en doelstelling

De opdrachtgever is voornemens om een deel van de Melksterweide in te richten met 320 tot 350 vaste parkeerplaatsen.

Binnen de invloedssfeer van deze geplande herinrichting staat een dubbele rijbepanting linden, welke door de gemeente Deventer als monumentaal is aangeduid.

Het doel is te bepalen of de geplande werkzaamheden nadelige gevolgen hebben voor de bomen en welke boombeschermende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn om de bomen te behouden.



**Bron; Gemeente Deventer. Bewerking; Expedio Arbori.
Projectgebied rood omkaderd.**

Vraagstelling

In dit onderzoek staan de volgende vragen centraal:

- Wat is de huidige conditie, mechanische kwaliteit en toekomstverwachting van de bomen bij gelijkblijvende omstandigheden?
- Wat is de gemiddelde ondergrondse ruimteaanpak als het gaat om de reikwijdte en de intensiteit van de beworteling?
- Wat is de invloed van de voorgenomen plannen op de bomen?
- Met welke eisen en randvoorwaarden dient er rekening te worden gehouden om de bomen voor, tijdens en na de geplande werkzaamheden te beschermen en zoveel mogelijk duurzaam te behouden?
- Welke maatregelen kunnen getroffen worden om de groeiplaatsomstandigheden rond de bomen te verbeteren.

Om antwoord te kunnen geven op bovenstaande vragen, is het onderzoek uitgewerkt conform een zogenaamde Bomen Effect Analyse (BEA). Een dergelijke analyse is een gestandaardiseerde beoordeling van mogelijke effecten van bouw of aanleg op bomen. Een BEA dient antwoord te geven op de vraag:

“Kunnen de bomen, in het perspectief van de voorgenomen (bouw-) werkzaamheden of het ontwerpplan in hun huidige verschijningsvorm en op deze standplaats, duurzaam behouden blijven?”

2 Methode van onderzoek

2.1 Visuele controle

Voor het uitvoeren van de visuele controle maakt Expedio Arbori gebruik van twee methoden, de **VTA** en de **IBA** methode.

De VTA-methode (Visual Tree Assessment of visuele boomveiligheidsbeoordeling) is een systematiek ontwikkeld door prof. Dr. C. Mattheck. De boom wordt in zijn geheel (kroon, stam en stamvoet) beoordeeld op zichtbare fysische gebreken (verzwakkings-symptomen). De niet-visuele hulpinstrumenten zijn een sondeerstang en een klophamer waarmee verborgen holtes/rottingen kunnen worden vastgesteld. Tijdens de inspectie wordt er gelet op biologische en mechanische gebreken.

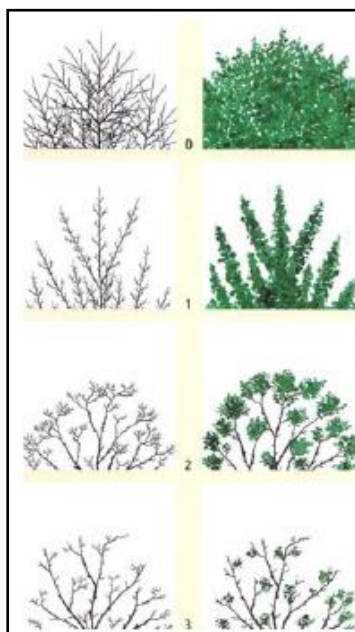
De IBA-methode of Integrierte BaumAnalyse (Reinartz & Schlag, 1996) is vergelijkbaar met de VTA-methode. Een belangrijk onderdeel is de kennis van de biologie van houtrot veroorzakende (parasitaire) schimmels. Met name voor stam- en wortelrot worden belangrijke criteria gegeven om de ernst van de schade te beoordelen.

De SIA (Statisch Integrierte Abschätzung) (Wessolly, 1996) is een nadere uitwerking van de IBA-methode en geeft ook beoordelingscriteria voor de stabiliteit en de breukgevoeligheid van bomen.

Voor het toepassen van bovengenoemde methoden is specifieke kennis en ervaring een absolute vereiste. Op basis van deze deskundigheid kunnen eventuele afwijkingen en gebreken worden vastgesteld (en indien gewenst nader onderzocht), om zodoende een uitspraak te kunnen doen over al dan niet aanwezige veiligheidsrisico's.

De conditie van de bomen is beoordeeld volgens de beoordeling van de kronenstructuur volgens Dr. A. Roloff.

Eén en ander is gebaseerd op respectievelijk knopbezetting en de meting van lengtescheuten (conditie) en de mate van wondovergroeiing (vitaliteit). De conditie van de bomen is in de volgende klassen ingedeeld;



Normaal
(lees; goed).

Verminderd
(lees; licht afgenomen, maar voldoende).

Sterk verminderd
(lees; matig, mogelijk herstelbaar).

Slecht
(lees; onherstelbaar).

2.2 Kwaliteit

De kwaliteit is gebaseerd op de huidige conditie, mechanische opbouw en stabiliteit van de bomen. De bomen zijn rondom, van top tot teen bekeken, waarbij is gelet op mogelijke afwijkingen, aantastingen en verzwakkingen welke kenbaar worden gemaakt door uitwendige symptomen. De kwaliteit is ingedeeld in Goed/Redelijk/Matig/Slecht en volgens de volgende boomonderdelen wortels, stam en kroon opgenomen.

2.3 Toekomstverwachting

De toekomstverwachting van de bomen is uiteengezet in de volgende klassen;

- Goed;** Ten aanzien van de mechanische en/of fysiologische toestand van de boom, worden binnen een termijn van >15 jaar geen problemen verwacht.
- Redelijk;** Ten aanzien van de mechanische en/of fysiologische toestand van de boom, wordt binnen een termijn van 10-15 jaar geen problemen verwacht.
- Matig;** Ten aanzien van de mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is deze duidelijk verminderd, verwacht mag worden dat 'herstel' van de boom eventueel mogelijk is. (toekomstverwachting <10 jaar)
- Slecht;** Ten aanzien van de mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is deze minimaal of nihil te noemen, verwacht wordt dat 'herstel' van de boom niet of nauwelijks mogelijk is. (toekomstverwachting <5 jaar).

2.4 Bodem- en bewortelingsonderzoek

Door middel van een **bodem- en bewortelingsonderzoek** is het mogelijk om inzicht te krijgen in de bodemsamenstelling en de opbouw en kwaliteit van het wortelgestel. Door het uitvoeren van grondboringen en het graven van proefsleuven kan de opbouw en samenstelling van de bodem en beworteling worden beoordeeld.

Hierbij wordt vooral gelet op de doorwortelde diepte, aanwezigheid van storende of verdichte lagen en de grondwaterstand. Als gevolg van storende lagen kan (tijdelijk) stagnerend water overlast veroorzaken in de doorwortelde zone.

In sterk verdichte bodems, maar ook ter hoogte van storende lagen (plaatselijk sterk verdichte bodem), is de indringingsweerstand te hoog waardoor het voor wortels vrijwel onmogelijk is om te groeien, de korrels zijn simpelweg te dicht op elkaar gedrukt. Veelal wordt met behulp van een penetrometer de indringingsweerstand gemeten.

De indringingsweerstand is een belangrijke factor met betrekking tot de doorwortelbaarheid van de bodem. Een te hoge indringingsweerstand remt of stopt de wortelgroei. Wanneer de weerstand groter is dan drie Megapascal ($3 \text{ MPa} = 30 \text{ kgf/cm}^2$), dan is de bodem in de regel niet meer doordringbaar voor wortels. Al vanaf een waarde van $1,5 \text{ MPa}$ is de wortelontwikkeling niet meer optimaal.

De grondwaterstand kan van belang zijn voor de vochtopname van de boom. Indien het grondwater bereikbaar is voor de boomwortels, zal zich in de regel een dieper ontwikkeld wortelgestel vormen, dat minder gevoelig is voor uitdroging.

Indien het grondwater niet bereikbaar is, omdat het zich te diep bevindt of vanwege de aanwezigheid van storende lagen, wordt een boom volledig afhankelijk van vochtvoorziening door regenval. Hierbij zal zich in de regel een oppervlakkig wortelstelsel vormen dat veel gevoeliger is voor uitdroging.

2.5 Bomen en werkzaamheden

Bouwwerkzaamheden hebben veelal een grote (negatieve) invloed op bomen en/of hun directe leefomgeving. Dit kan zowel op de kwantiteit als de kwaliteit van de boven- en ondergrondse situatie betrekking hebben.

Gedacht kan worden aan beschadiging van boven- en ondergrondse boomdelen, wortelverlies, bodemverdichting, verdroging etc. Het is vooral van belang om middels een groeiplaatsonderzoek te beoordelen wat de diepte en de intensiteit van de wortelkruit(en) is. In stedelijk gebied is er veelal sprake van bewortelingspatronen die sterk afwijken van meer natuurlijke situaties.

Om te beoordelen of en in welke mate de boom schade zal ondervinden van de voorgenomen bouwplannen, wordt het volgende onderzocht:

- Bovengronds
 - Visuele inspectie ter bepaling van de actuele conditie en mechanische kwaliteit;
 - Indien noodzakelijk uitvoeren van nader boomtechnisch onderzoek;
- Ondergronds
 - Kwaliteit (voeding) en kwantiteit van de bodem (doorwortelbare ruimte);
 - Aanwezigheid en intensiteit van de beworteling (ondergronds ruimtegebruik).

Op basis van bovenstaande onderzoeksaspecten is het mogelijk om een uitspraak te doen over de toekomstverwachting (levensduur) bij gelijkblijvende omstandigheden. Daarnaast kan worden beoordeeld of en in welke mate de geplande bouwwerkzaamheden negatieve effecten zullen hebben op de kwaliteit van de boom.

3 Situatie en planvorming

3.1 Huidige situatie

De onderzoekslocatie heeft betrekking op een deel van de Melksterweide zoals in onderstaande afbeelding met blauwe kaders is weergegeven. De bomen waarop het onderzoek betrekking heeft, staan aan de noordwestzijde van de Melksterweide, grenzend aan de avenue (Worp).



Afbeelding 2: bovenaanzicht onderzoekslocatie (Bron: gemeente Deventer, Bewerking: Expedio Arbori)



Afbeelding 3: Aanzicht bomenrij vanuit zuidwestelijke richting.

3.2 Planvorming

De Melksterweide, grenzend aan de Worp te Deventer, is bij een haalbaarheidsstudie naar voorgekomen als de meest haalbare optie om in te richten als permanente parkeervoorzieningen. Men verwacht 325 tot 350 parkeervoorzieningen te kunnen realiseren.

Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, is een ruimtelijke procedure gestart om een aanpassing in het bestemmingsplan voor te stellen als zijnde 'Parkeerterrein De Worp'. In *afbeelding 2* hieronder is een weergave van het concept inrichtingsvoorstel weergegeven. De bomen binnen het rode kader betreft bestaande bomen, de overige bomen betreft nieuw te planten bomen. De bestaande en tevens onderzochte bomen zijn genummerd en weergegeven op de kaart in *bijlage 1*.



Afbeelding 4: Concept inrichtingsvoorstel 'Parkeren op de Worp'.

Om de parkeervoorzieningen te ontsluiten, dient een doorgang aan de zuidzijde van de bomenrij gerealiseerd te worden met mogelijk behoud van de bomen alsook het behoud van de beschermingszone waterkering. Aan de noordzijde dient de parkeervoorziening middels een voetpad ontsloten te worden aan de Bolwerksweg.

4 Onderzoek en resultaten

Eerst zijn alle bomen binnen het plangebied geïnventariseerd. Om te beoordelen of het überhaupt zinvol en mogelijk is om de bomen te behouden zijn allereerst de conditie en de mechanische kwaliteit vastgesteld. Slechts een gezonde vitale boom is voldoende in staat (levensvaardig) om, tot op zekere hoogte en rekening houdend met soort specifieke eigenschappen, adequaat te reageren op veranderingen in zijn leefomgeving. Wanneer een boom vanwege conditionele en/of mechanische gebreken een (sterk) verminderde toekomstverwachting heeft is het veelal niet zinvol nog langer in de boom investeren.

4.1 Visuele boomcontrole

Ten behoeve van het onderzoek zijn de bomen genummerd. In *bijlage 1* is een kaart met boomnummers toegevoegd.

Naast conditie en mechanische kwaliteit zijn kenmerken zoals boomsoort, stamdiameter kroondiameter (klasse), boomhoogte (klasse) opgenomen. De stamdiameter en kroondiameter zijn steekproefsgewijs gemeten en gemiddelden van aangehouden voor de klasseindeling. De boomhoogtes zijn geschat en eveneens in klassen ingedeeld.

De inspectieresultaten zijn samengevat in *tabel 1 op pagina 9 en 10*.

Enkele algemene gegevens;

- De bomen staan op een onderlinge afstand van 9 meter van elkaar (gemeten hart op hart van de stam).
- De twee rijen staan eveneens 9 meter uit elkaar.
- Aan de oostzijde van de rijbeplanting is de straal van de kroon zo'n 6,5 tot 7 meter.
- De parkeervoorzieningen aan de zijde van de Worp zijn gerealiseerd op 3 meter vanuit de stamvoet van de bomen.
- De afrastering aan de oostzijde van de bomenrij staat op zo'n 3 meter vanuit de stamvoet van de bomen.
- De kroonhoogte ten opzichte van het maaiveld bedraagt zo'n 2.80 meter. De opgekroonde hoogte is zo'n 3.50 meter.
- Ter hoogte van boomnummer 1 bevindt zich de dijkvoet (daar waar zichtbaar de glooiing begint) op 13 meter uit de stamvoet.
- Boom 62 staat op 7,5 meter uit de grens van de verharding van de Bolwerksweg.

Tabel 1: resultaten visuele inspectie

Boomnummer	Boomsoort	diameter	boomhoogte	conditie	groeifase	afwijkingen kroon	afwijkingen stam	afwijkingen stamvoet	toekomstverwachting	conclusie	opmerkingen	maatregelen
1	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
2	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
3	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
5	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
7	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
8	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
10	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
12	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
14	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
15	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
18	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
21	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
22	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
24	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
26	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
28	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
30	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
32	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
34	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
35	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
38	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
39	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
41	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout	holte / inrotting	inrotting	Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
43	Tilia europaea	0-10	0-6 meter	Goed	jeugd fase				Goed	Goedgekeurd		
45	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
46	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom	ingen. takken	dood hout verwijderen;
48	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
50	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;

Boomnummer	Boomsoort	diameter	boomhoogte	conditie	groeifase	afwijkingen kroon	afwijkingen stam	afwijkingen stamvoet	toekomstverwachting	conclusie	opmerkingen	maatregelen
52	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
55	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
56	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
58	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
60	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
62	Tilia europaea	50-75	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;
64	Tilia europaea	25-50	15-18 meter	Goed	volwasfase	dood hout			Goed	risicoboom		dood hout verwijderen;

4.2 Bodem- en bewortelingsonderzoek

Aan de zijde van de bomen waar op basis van de ontwerp-tekening schade als gevolg van werkzaamheden te verwachten is, is bodem- en bewortelingsonderzoek uitgevoerd. Er zijn hiervoor profielboringen uitgevoerd aan de oostzijde van de boomnummers 1, 5 en tussen 12 en 15. Omdat de rijbeplanting uniform van soort, omvang en standplaats is, kunnen deze bevindingen worden aangenomen voor de gehele rijbeplanting. Vanwege een hoog puinhoudend gehalte in de bodem (al op -40 cm), is niet van alle profielen een beschrijving bijgevoegd, omdat niet bij alle profielen de volledige gewenste diepte behaald kon worden. De gemaakte profielen zijn met letteraanduidingen A, B en C weergegeven in bijlage 1.

Profiel nabij boom 5

Op een afstand van 2,8 tot 3 meter uit de stamvoet van de boom is een profielsleuf gegraven. De eerste 40 cm in het profiel bestaat uit een humusrijke licht lemige zandgrond. Het profiel is van -10 tot -40 cm intensief doorworteld met wortels tot een diameter van 5-6 cm. Vanaf 40 cm tot op een diepte van 110 cm wordt een puinlaag aangetroffen, waarna een storende laag diepere wortelontwikkeling belemmert.

In tabel 2 wordt een algemeen beeld gegeven van de ondergrondse groeiplaatsomstandigheden alsook de bodemgelaagdheid.

Diepte (cm)	Beworteling		Bodem horizont en textuur
	kwantiteit	kwaliteit	
0 - 40	Intensief	Goed	humusrijke, licht lemige zandgrond. (vanaf -10 tot -40 cm intensief doorworteld)
40-110	extensief	Goed	Sterk puinhoudende zandgrond, matig humusrijk. (weinig tot geen wortelontwikkeling waargenomen).
110>	n.v.t.	n.v.t.	Storende laag (geen wortelontwikkeling mogelijk)

Tabel 2: Algemeen beeld bodem- en bewortelingsopbouw profiel;



Afbeelding 5; profielsleuf



Afbeelding 6; Intensieve beworteling tot op puinlaag.

Profiel tussen boomnummer 12 en 15

Omdat bij het uitvoeren van meerdere boringen aan de oostzijde van de bomenrij veelvuldig op een sterk puinhoudende laag is gestuit, is aanvullend een profielboring uitgevoerd tussen de bomen 12 en 15.

Tot op een diepte van 30 cm bestaat het profiel uit een humusrijke licht lemige zandgrond, waarna het profiel verandert in humusarm zand tot op een diepte van -80 cm. Op 40-50 cm worden erosievlekken in het profiel waargenomen.

Vanaf -80 tot -110 verandert het profiel in humusarm lemig zand. Dieper dan 120 cm bestaat het profiel uit humusarm fijn zand.

Ook hier bevindt zich de hoofdbeworteling van de bomen zich in de eerste 50 cm van het profiel. Enkele wortelharen zijn tot op een diepte van -90 cm in het profiel nog waargenomen.

In tabel 3 wordt een algemeen beeld gegeven van de ondergrondse groeiplaatsomstandigheden alsook de bodemgelaagdheid (foto 7).

Diepte (cm)	Beworteling		Bodem horizont en textuur
	kwantiteit	kwaliteit	
0 - 30	Intensief	Goed	humusrijke, licht lemige zandgrond. (vanaf -10 tot -40 cm intensief doorworteld)
30-80	extensief	Goed	Humusarm zand (gemengd) (Op -90 cm worden nog enkele wortelharen waargenomen).
80-110	n.v.t.	n.v.t.	Humusarm lemig zand
>110	n.v.t.	n.v.t.	Humusarm fijn zand

Tabel 3: Algemeen beeld bodem- en bewortelingsopbouw profiel;



Afbeelding 7; profiel verkregen bij handboring tussen boom 12 en 15

5 Conclusie en advies

5.1 Kwaliteit bomen en groeiplaats

Uit de visuele controle is gebleken dat het conditiebeeld van de bomen normaal tot goed is te noemen en het toekomstperspectief van de bomen gebaseerd op geen wezenlijke veranderingen goed is.

Bij één van de bomen (boom 41) is vanaf maaiveldniveau tot op een hoogte van 2 meter een open wond waargenomen, welke deels is ingerot. Er zijn echter geen houtrotveroorzakende schimmels aangetroffen en het risico op stambreuk is niet verhoogd. Omdat de wond zich bevindt tot op maaiveldniveau, blijft de kans aanwezig dat een houtrotveroorzakende schimmels zich hier ontwikkeld. Aan de hand van de mate van wondovergroeiing is te zien dat de vitaliteit van de boom goed is.



Afbeelding 8; aangezicht uit zuidelijke richting



Afbeelding 9; stamwond boom 41.

Uit het bodem- en bewortelingsonderzoek is gebleken dat de bomen relatief oppervlakkig wortelen, zowel onder invloed van een hoge grondwaterstand als mogelijk door de sterk puinhoudende bodem aan de zijde van de Melkersweide.

Dit betekent ondermeer dat de bomen aan de oostzijde van de rij onder invloed komen te staan van mogelijke graafwerkzaamheden en daarmee wortelverlies zouden leiden.

Daarnaast zal aan de zuidzijde van het perceel een toegangsweg gerealiseerd moeten worden waar dit eveneens van toepassing is en daarnaast de minimale doorrijhoogte een kritiek punt is om te dienen als in- en uitrit voor de parkeervoorzieningen.

5.2 Knelpuntenanalyse

In de inleiding is de centrale vraag van een BEA genoemd: *“Kunnen de bomen, in het perspectief van de voorgenomen (bouw)werkzaamheden of het ontwerpplan in hun huidige verschijningsvorm en op deze standplaats, duurzaam behouden blijven?”*

Voor alle bomen geldt dat deze duurzaam te behouden zijn mits onverkort rekening wordt gehouden met de hiernavolgend beschreven eisen en randvoorwaarden (zie par. 5.4) en boombeschermende maatregelen (zie hfdst. 6).

- Bij boomnummer 1 geldt dat de huidige kroonhoogte (2.80 meter) vanaf het huidige maaiveldniveau (grond is glooiend gelegen) onvoldoende doorrijhoogte biedt voor verkeer.
- Aandachtspunt is de zeer korte afstand tussen de ontsluiting van de parkeervoorzieningen en de doorgang van de waterwerking (dijk).
- Bij de bomen in de oostelijke rij geldt dat door de oppervlakkige wortelontwikkeling deze bij grondbewerking kwetsbaar is.

5.3 Advies

Uitgaande van de voorgenomen herinrichting verdient het de aanbeveling om ten aanzien van graafafstanden en daarmee de herinrichting ten aanzien van de bomen te toetsen aan de oppervlakkige wortelontwikkeling en de ruimteclaim van de bomen zowel boven- als ondergronds. Omdat de bomen als monumentaal zijn aangeduid, dient bij voorkeur rekening gehouden te worden met de toekomstige ontwikkeling (lees; uiteindelijke omvang) van de bomen (zie tabel 4, bron Handboek bomen, Norminstituut bomen).

Hiervoor zijn de normen van het Norminstituut bomen als richtlijn aangehouden en toegespitst op de situatie bij het Melksterweide. Er dient hierbij uitgegaan te worden van optie 1.

MAATVOERINGEN: ONDERGRONDSE GROEI- EN BOVENGRONDSE STANDPLAATS					
Beoogde omlooptijd Gewenst eindbeeld	Kroon diameter eindbeeld (indicatief)	Stamdiameter (indicatief)	Doorwortelbare ruimte m ³ (hangwater)	Doorwortelbare ruimte m ³ (grondwater)	Benodigde ruimte voor stabiliteitskluit (breedte plantlocatie)
Optie 1: Regulier groeiend: 1 ^e grootte, omlooptijd duurzaam ca. 80 jaar	15 - > 20 m ¹⁾ 9 - > 12 m	60 - 80 cm ²⁾ 2,0 x 2,0 m	40 - 70 m ³	25 - 40 m ³	3,5 - 5 m ³⁾ 2,1 - 3,0 m
<i>optie 1 = idem zeer snelgroeiende boomsoorten omlooptijd circa 45 jaar</i>					
Optie 2: Regulier groeiend: 1 ^e grootte, omlooptijd ca. 60 jaar	10 - 15 m ¹⁾ 6 - 9 m	40 - 60 cm ²⁾ 1,75 x 1,75 m	30 - 50 m ³	20 - 30 m ³	3,0 - 3,5 m ³⁾ 1,8 - 2,1 m
<i>optie 2 = idem zeer snelgroeiende boomsoorten omlooptijd circa 35 jaar</i>					
Optie 3: Regulier groeiend: 1e grootte, omlooptijd verkort ca. 40 jaar of 2 ^e grootte	8 - 12 m ¹⁾ 5 - 7 m	30 - 40 cm ²⁾ 1,5 x 1,5 m	20 - 35 m ³	15 - 20 m ³	2,5 - 3,0 m ³⁾ 1,5 - 1,8 m
<i>optie 3 = idem zeer snelgroeiende boomsoorten omlooptijd circa 25 jaar</i>					
Optie 4: Regulier groeiend: 1 ^e grootte, omlooptijd kort ca. 20 jaar of 3 ^e grootte	3 - 5 m ¹⁾ 2 - 3 m	15 - 20 cm ²⁾ 1,0 x 1,0 m	10 - 20 m ³	5 - 10 m ³	1,5 - 2,5 m ³⁾ 0,9 - 1,5 m
<i>optie 4 = idem zeer snelgroeiende boomsoorten omlooptijd circa 15 jaar</i>					
Optie 5: Vorm- of knotboom: omloop duurzaam 'onbeperkt'	2 - 4 m ¹⁾ 1,5 - 2,5 m	20 - 40 cm ²⁾ 0,75 x 0,75 m	4 - 8 m ³	3 - 5 m ³	1,5 - 2 m ³⁾ 0,9 - 1,2m
¹⁾ Obstaclevrij bovengronds vanuit hart boom (stamvoet) ²⁾ Afmeting open plantspiegel t.b.v. wortelaanzetten ³⁾ Obstaclevrij ondergronds vanuit hart boom (stamvoet)			▲ Voor doorwortelbare ruimte onder verhardingen gelden specifieke, aanvullende randvoorwaarden ten aanzien van de inrichting van de groei- en standplaats.		
			▲ Ruimte stabiliteitskluit uitgaande van minimale doorwortelbare diepte van 0,75 m - m.v.		

Tabel 4, bron Handboek bomen, Norminstituut bomen

Hierbij de 'leidraad minimale graafafstanden in relatie tot de stabiliteitskluit' meegewogen (tabel 5) betekent dit, dat aan de oostzijde van de bomen uitgegaan kan worden van een afstand van ten minste drie meter (overeenkomstig met de westzijde van de bomenrij) en invulling van de parkeervoorzieningen aan de zijde van de bomen kan plaatsvinden met grastegels. Op deze manier kan de beworteling aan deze zijde van de bomen gehandhaafd blijven, en wordt de uitwisseling van bodemgassen alsook de infiltratie van hemelwater niet verstoord.

Omdat de beworteling van de bomen qua intensiteit toeneemt tussen de -10 en -40 cm, verdient het de aanbeveling om bij het uitdiepen van het benodigde cunet voor de grastegels niet dieper te ontgraven dan 10 cm onder het huidige maaiveldniveau. De hierbij vrijkomende graszode dient afgevoerd te worden. Er mag geen organisch materiaal vergraven worden in het cunet, omdat een verrottingsproces leidt tot een zuurstofafname in het doorwortelde volume van de grond en kan leiden tot wortelsterfte.

Omdat het naastgelegen land al lager is gelegen dan het maaiveld tussen de bomen, kan dit een voordeel opleveren voor de opbouw van het nieuwe cunet en de aanleg van de grastegels. Geadviseerd wordt om na ontgraving een zandbed aan te brengen bestaande uit zoutarm, grof zand (EC waarde < 1,5 mS/cm) opgebracht kan worden. De aan te leggen grastegelverharding kan ingevuld worden met een rijkere zandfractie zoals bomenzand, om vergrassing te stimuleren. Op deze manier blijft de verharding een groene uitstraling bieden.

Op een afstand van acht meter uit de stamvoet van de bomen kan dan een half open tot gesloten verharding worden gerealiseerd, waarbij doorgaans een dieper cunet uitgegraven kan worden. Toekomstige zoutschade door strooien dient voorkomen te worden door een molgoot (waterafvoer) aan te leggen tussen de grasparkeerplaatsen en de rest van de parkeerplaats.

Indien de geplande inrit c.q. uitrit van de parkeervoorzieningen moet plaatsvinden aan de zuidzijde van de bomenrij, dient ten opzichte van boom 1 eveneens ten minste drie meter aangehouden te worden, overeenkomstig de toekomstige ontwikkeling van de boom. Hiervoor worden de richtlijnen aangehouden conform Norminstituut bomen (tabel 4&5), waarbij een aanname is gedaan ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de bomen.

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN IN RELATIE TOT STABILITEITSKLUIT		
Stamdiameter op 1,3 m + m.v.	(1) minimale reguliere graafafstand, gerekend vanuit het hart van de stamvoet	(2) minimale graafafstand bij eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstaande boom (trekzijde), gerekend vanuit het hart van de stamvoet
20 cm	> 1,25 m	2,0 m
40 cm	> 1,50 m	2,5 m
60 cm	> 1,75 m	3,0 m
80 cm	> 2,25 m	3,5 m
100 cm	> 2,50 m	4,0 m
150 cm	> 3,50 m	5,0 m

De maatvoering binnen kolom 1 geldt voor bomen met een rondom normale evenwichtige (vrije) wortelontwikkeling. Kolom 2 geldt specifiek voor bomen met een eenzijdige wortelontwikkeling en scheefstaande of aan de trekzijde belaste bomen. De weergegeven minimale graafafstanden zijn gebaseerd op een normale, vrije ontwikkeling van stabiliteitswortels, uitgaande van een bewortelingsdiepte van minimaal 75 cm - m.v.

Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan via een 'Goedgekeurd Werkplan'. Graafwerkzaamheden en beoogde graafafstanden binnen de kwetsbare boomzone moeten op basis van gericht veldonderzoek altijd nader in het Werkplan zijn gemotiveerd.

Voor graafwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van kabels en leidingen is 'gestuurd boren' doorgaans een gangbaar alternatief (nadere uitwerking in Werkplan).

Tabel 5, bron Handboek bomen, Norminstituut bomen

Voor het voetpad welke aan de noordzijde van de bomenrij is gepland, verdient het de aanbeveling om het voetpad haaks op Bolwerksweg te laten uitkomen, overeenkomstig met de afstand van de geplande parkeervoorzieningen ten opzichte van de bomen.

Voor alle bomen geldt dat de kroonhoogte verhoogd dient te worden en de bomen ontdaan dienen te worden van dood hout. Voor alle bomen geldt dat een vereiste kroonhoogte van 4.5 meter behaald kan worden.

Optie 2;

Om het beeld van de monumentale dubbele bomenrij zo veel mogelijk in stand te houden, alsook de beschermingszone van de waterkering aan de zuidzijde van de bomenrij intact te houden, kan een tweede optie worden overwogen.

Omdat boom 41 een open wond heeft van maaiveldniveau tot op een hoogte van twee meter, kan een eventueel toekomstige aantasting niet uitgesloten worden. Door deze boom te verwijderen en een in-/uitrit te creëren in het midden van de bomenrij, kan dit uitgesloten worden en toch het laanbeeld behouden blijven.

Ook hier geldt echter dat de graafafstand ten aanzien van de naaste bomen niet kleiner mag bedragen dan drie meter.

Algemeen

Omdat bij het tot uitvoer brengen van beide opties wortelschade dan wel (gecontroleerd) wortelverlies zal plaatsvinden, verdient het de aanbeveling om na realisering van het project groeiplaats verbeterende maatregelen bij de bomen te treffen.

Hierbij;

- Verdient het de aanbeveling om de ruimte onder de bomen vrij te houden van betreding en de al bestaande grasmat te handhaven. Op deze manier blijft het infiltrerend vermogen van de bodem gehandhaafd, evenals de uitwisseling van bodemgassen.
- Verdient het de aanbeveling om de verdichte puinlaag te doorbreken en de bodem tot op een diepte van minimaal 15 cm boven het gemiddeld hoogste grondwaterpeil te breken en te verbeteren met een stabiel organische meststof. Door de grond op deze manier pneumatisch te verbeteren, neemt het doorwortelde profiel toe (compensatie wortelverlies en lokaal opheffen storende lagen), neemt het vochthoudend en vochtleverend vermogen van de bodem toe en zal tevens de bodemvoedingstoestand verbeterd worden. Hierdoor kunnen de bomen in het seizoen na oplevering herstellen van het mogelijk verlies aan wortel en doorwortelde ruimte.

5.4 Eisen & randvoorwaarden

Om gedurende de uitvoering van de bouwwerkzaamheden onaanvaardbare schades aan de bomen en/of de groeiplaatsen te voorkomen zijn specifieke eisen en randvoorwaarden noodzakelijk. Deze zijn vooral van belang binnen de zogenaamde ¹'kwetsbare zone' (voor uitleg zie voetnoot).

5.4.1 Ontgraving

Het is een vereiste dat alle graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare zone, maar ten minste binnen de huidige kroonprojecties, steeds worden voorafgegaan door nauwkeurig en handmatig voorsteken. Wanneer hierbij beworteling wordt aangetroffen, dienen de volgende regels strikt in acht te worden genomen:

1. Wortels met een diameter dikker dan 6 centimeter handhaven

Fijne(re) wortels met een diameter kleiner dan circa 6 centimeter bestaan geheel of grotendeels uit levend en dus actief spinhout en zijn daarom veelal in staat de gemaakte wonden goed af te grendelen en te overgroeien. Bij het verwijderen of beschadigen van wortels met een diameter groter dan circa 6 centimeter wordt het levenloze kernhout blootgelegd.

Bij het ontstaan van dergelijke grote wonden is een aantasting door houtparasitaire schimmels vaak het gevolg, waardoor op termijn de stabiliteit of breukvastheid van de boom vermindert.

2. Niet meer dan 10 % van het totale wortelgestel verloren laten gaan

Indien een boom in goede conditie verkeert, zal het verlies van een klein deel (maximaal 10%) van de fijne wortels goed verdragen worden en zal de boom meestal weer herstellen. Bij verlies van een groot deel van de fijne wortels zal vrijwel zeker (ernstig) conditieverlies optreden.

5.4.2 Ophoging

Binnen de kwetsbare zone, maar ten minste binnen de huidige kroonprojecties, mag er geen grondophoging plaatsvinden. Grondophoging kan er gemakkelijk toe leiden dat de noodzakelijke gasuitwisseling en infiltratie van hemelwater (ernstig) wordt belemmerd. Daarnaast kan er ook gemakkelijk structuurbederf (verslemping/verdichting) en verstoring van het noodzakelijk aanwezige bodemleven ontstaan.

¹ Dit is de zone rond de boom waarbinnen vitale onderdelen van de boom als gevolg van bouwwerkzaamheden (ernstig) beschadigd kunnen raken. De kwetsbare zone omvat, naast het bovengrondse gedeelte van de boom, ook ondergronds die ruimte van het bodemprofiel dat is doorworteld, dan wel die ruimte die voor de (toekomstige) groei van de boom essentieel is.



5.4.3 Bodemverdichting

De bodem mag binnen de kwetsbare zone, maar ten minste binnen de huidige kroonprojecties, niet verder verdicht raken. Dit betekent dat er geen (onnodig) zwaar transport (bouwverkeer) of opslag van bouwmaterialen mag plaatsvinden buiten de huidige wegbreedtes. Een verdere verhoging van de bodemverdichting leidt vanwege structuurbederf onherroepelijk tot wortelsterfte en zal de ontwikkeling van nieuwe beworteling belemmeren.

6 Boombeschermende maatregelen

Algemene adviezen en aandachtspunten bij bouwen rond bomen

Geadviseerd wordt de te handhaven bomen gedurende de werkzaamheden adequaat te beschermen. Om deze duurzaam te behouden dienen onderstaande boombeschermende maatregelen onveranderd in acht te worden genomen! Wanneer dit onvoldoende wordt nageleefd, kunnen de (bouw)werkzaamheden leiden tot schade, (snelle) conditievermindering of het (uiteindelijk) geheel afsterven van de bomen.

6.1 Aandachtspunten voorafgaand aan de werkzaamheden

6.1.1 Boombeschermende maatregelen opnemen in het bestek

Het is voor een goede naleving van de gestelde eisen en randvoorwaarden en de in dit hoofdstuk genoemde boombeschermende maatregelen, noodzakelijk een goede boete- en schaderegeling op te nemen in het bestek.

Let op: Beschadigingen aan boven- en/of ondergrondse boomdelen kunnen er toe leiden dat de aannemer hiervoor aansprakelijk gesteld wordt, middels een schadeclaim conform het 'Rekenmodel Boomwaarde' volgens de richtlijnen NVTB, versie 2013. Vooral indien deze zijn opgenomen in de bouwvergunning en/of een aannemerscontract.

6.1.2 Bomenschouw

Geadviseerd wordt de bomen en de standplaatsen daags voor de aanvang van de werkzaamheden (nogmaals) te schouwen en al aanwezige schades en gebreken schriftelijk vast te leggen. Op deze wijze ontstaat er een nul opname die gebruikt kan worden om de situatie na het uitvoeren van de werkzaamheden aan te toetsen.

6.1.3 Instructie van het personeel

Ondanks de inzet van een boomtechnisch toezichthouder (*zie paragraaf 6.2.2*) tijdens het werk moet het uitvoerende personeel voorafgaand aan de werkzaamheden goed op de hoogte zijn van de 'speciale' regels die gelden met betrekking tot werken rondom bomen (*zie bijlage 2 posters 'Werken rond bomen'*).

6.1.4 Nutsvoorzieningen

Ter voorkoming van wortelschade dienen eventueel nog aan te leggen (of te vervangen) nutsvoorzieningen (kabels en leidingen) bij voorkeur zoveel mogelijk buiten de kwetsbare zone te worden aangebracht. Indien dit niet mogelijk is dan wordt geadviseerd om gebruik te maken van alternatieve uitvoeringstechnieken ('no dig', sleufloze technieken) zoals gestuurd boren, persen, sleuven aanleggen met grondzuiginstallaties of handmatig graven. Om schade ten gevolge van toekomstig onderhoud aan kabels en leidingen te voorkomen wordt aanvullend geadviseerd zogenaamde kabelgoten of mantelbuizen toe te passen.

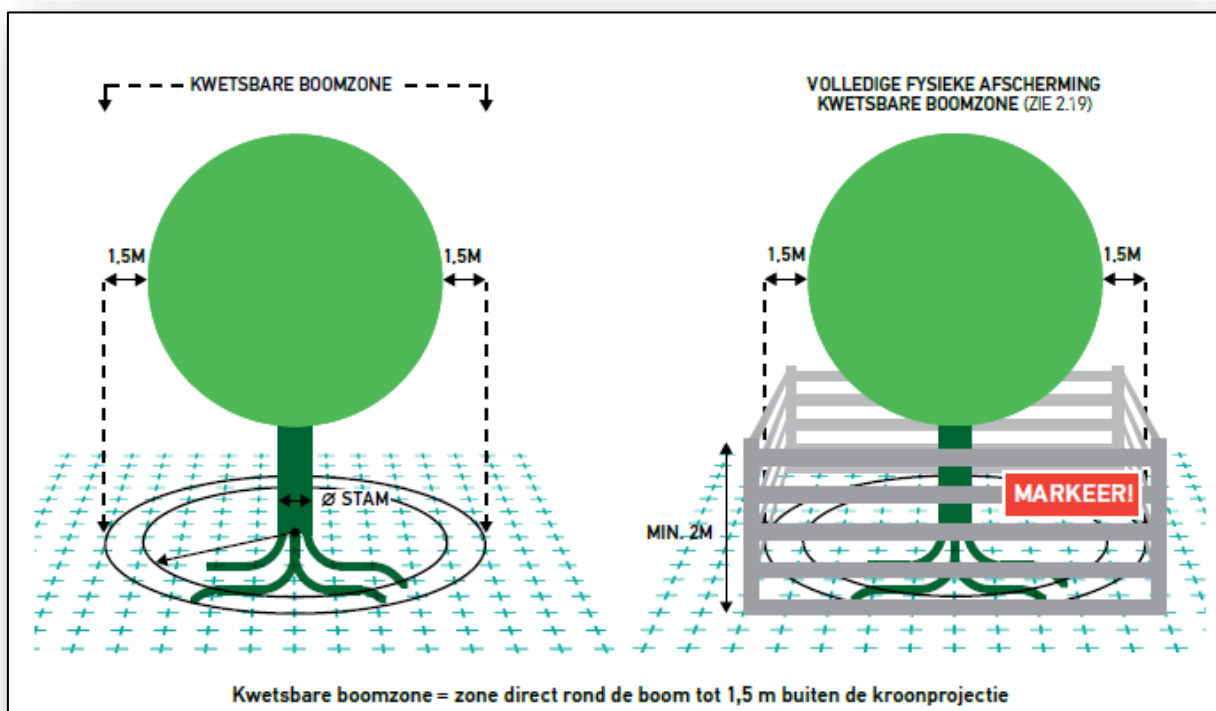
6.2 Aandachtspunten tijdens de werkzaamheden

6.2.1 Beschermd boomgebied

Voorkomen moet worden dat er tijdens de bouwwerkzaamheden onnodige schade aan de boven- en/of ondergrondse delen van de bomen ontstaat. Binnen de kroonprojectie van de bomen mogen er geen activiteiten plaatsvinden, die de boom kunnen beschadigen of de bodem kunnen verdichten. Om risico's zoveel mogelijk uit te sluiten, wordt geadviseerd de stammen te ommantelen.

De ommanteling moet bestaan uit houten delen van 22 mm dik en 75 mm breed. Tussen de stam en de ommanteling moet een afstand van 80 tot 100 mm aanwezig zijn. Deze ruimte kan worden opgevuld met een drainbuis, die tegelijkertijd dienst doet als schokabsorber.

Voor zover praktisch haalbaar, wordt aanvullend geadviseerd om door middel van het plaatsen van koppelbare bouwhekken beschermde boomgebieden in te stellen (zie foto 10 en afbeelding 11). Binnen deze hekken mogen geen bouwwerkzaamheden plaatsvinden, zoals transport, plaatsing van een bouwkeet, opslag van materialen etc.



Afbeelding 10: Bron Handboek bomen, Norminstituut bomen
voorbeeld van een beschermd boomgebied

6.2.2 Inzet van een boomtechnisch toezichthouder

Het is van groot belang dat de werkzaamheden rond de bomen worden begeleid door een deskundige. Hiervoor kan een zogenaamde boomtechnisch toezichthouder worden ingezet. Een boomtechnisch toezichthouder is een persoon met aantoonbare boomtechnische kennis (niveau European Tree Technician), die ingezet kan worden om werkzaamheden rond de bomen te begeleiden en te controleren. Een boomtechnisch toezichthouder moet sturend optreden en controleert op het naleven van de hier beschreven voorschriften om zodoende eventuele problemen tijdig te signaleren en boven- en/of ondergrondse schade aan de bomen zoveel mogelijk te voorkomen. Daarnaast kan de boomtechnisch toezichthouder zorgen voor vaktechnische input en indien nodig beoordelen welke wortels wel of niet verwijderd kunnen worden. Door deze, indien echt noodzakelijk en verantwoord, zelf te verwijderen of in te korten wordt onnodige schade aan wortels voorkomen, wat een goede hergroei na afronding van de werkzaamheden bevordert.

Nadrukkelijk wordt gesteld dat de bevoegdheid van de boomtechnisch toezichthouder in het bestek van de civiele aannemer moet worden vastgelegd. Tot de bevoegdheden behoren het stil leggen van het werk en instructies geven aan het uitvoerend personeel.

6.2.3 Ophangen poster

Ondanks de inzet van een boomtechnisch toezichthouder tijdens het werk moet het uitvoerende personeel goed op de hoogte te zijn van de 'speciale' regels die gelden met betrekking tot werken rondom bomen. Daarom wordt geadviseerd posters op te hangen in de directie- en/of bouwkeet, met aandachtspunten voor het behoud van bomen op bouwlocaties (zie *bijlage 2 posters Werken rond bomen*). Deze posters zijn te bestellen bij Vereniging Stadswerk (www.stadswerk.nl).

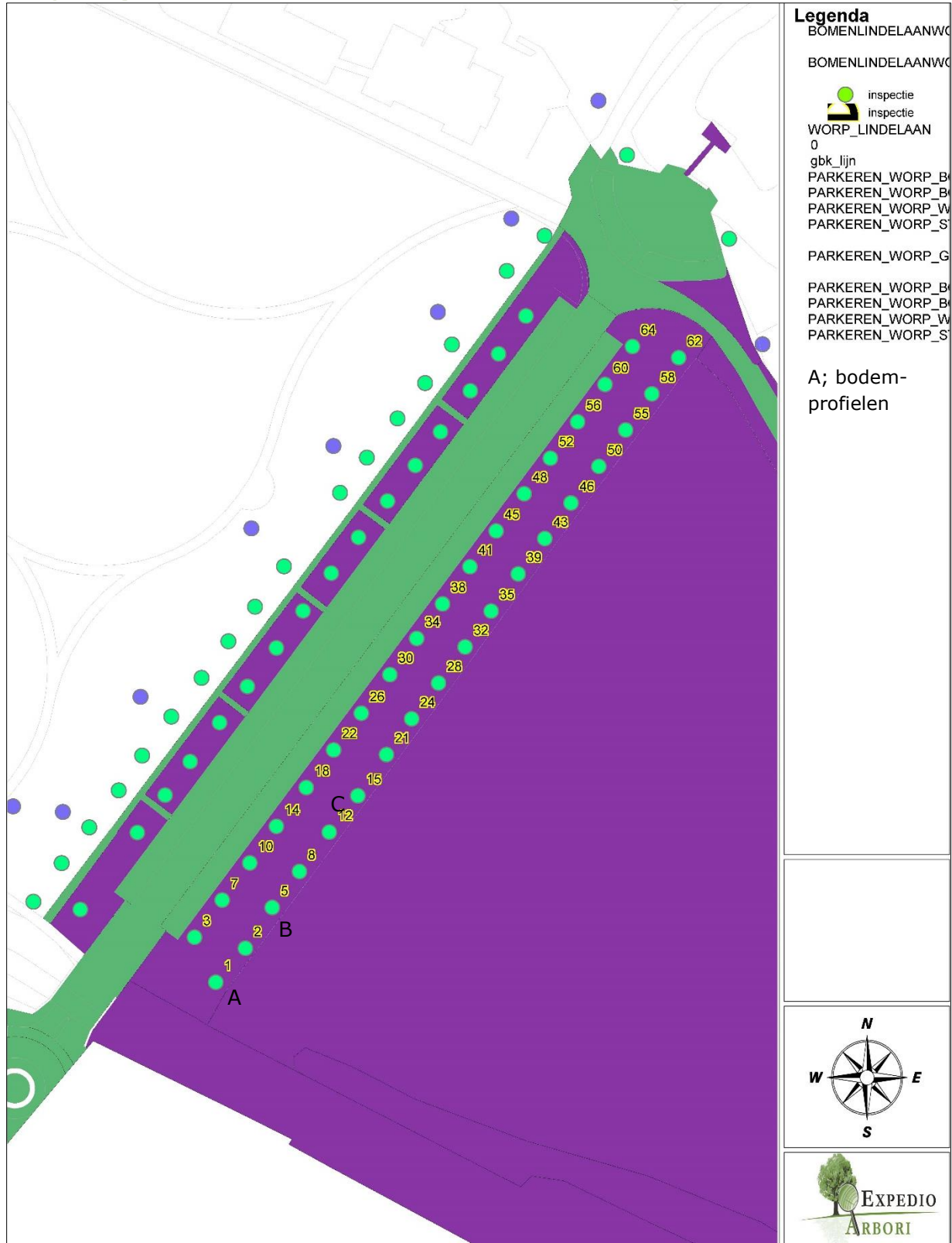
6.2.4 Schadelijke stoffen

Houdt schadelijke stoffen uit de buurt van de boom. Gooi nooit olie, cementwater, chemische stoffen, zout, zuren of kalk bij de boom.

6.3 Aandachtspunten na de werkzaamheden

Tijdens de werkzaamheden kunnen ondanks de hierboven genoemde eisen en randvoorwaarden en aanvullend beschreven boombeschermende maatregelen schades ontstaan. Geadviseerd wordt om de bomen en de groeiplaatsen na uitvoering van de werkzaamheden, maar voor de formele oplevering (opnieuw) te schouwen en te toetsen aan de situatie tijdens de nulmeting. Op deze wijze is het mogelijk om de aannemer conform het bestek aansprakelijk te stellen voor onaanvaardbare en verwijtbare schades ontstaan ten gevolge van de uitgevoerde werkzaamheden (zie *paragraaf 6.1.1*).

Bijlage 1: Kaart nummering bomen

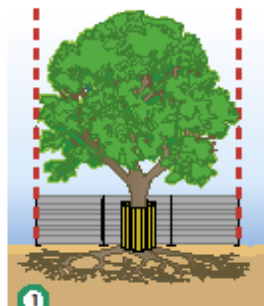


Biilage 2: Posters 'werken rond bomen'

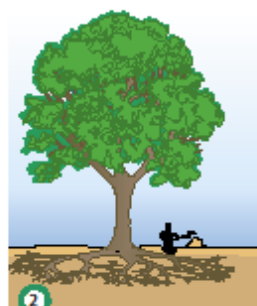
Boombescherming

werken rondom bomen

In veel gevallen kan er zonder al te veel problemen rondom bomen gewerkt worden zonder dat deze beschadigd raken. Dit vraagt echter wel enige zorgvuldigheid en kennis. Vaak is het onwetendheid waardoor direct of indirect schade aan een boom ontstaat. Door middel van deze poster informeren wij u welke regels in acht genomen moeten worden wanneer er in de nabijheid van bomen wordt gewerkt.



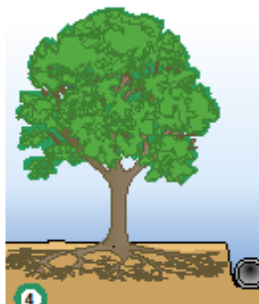
1
Bring altijd boombescherming aan vóór aanvang van het werk, bij voorkeur lopenbare bouwekkan, op de rand van de kroonprojectie. Verplaats deze niet!



2
Graafwerkzaamheden binnen de kroonprojectie zoveel mogelijk handmatig en/of met aangepast materiaal, maar altijd onder deskundig toezicht.



3
Schakel een erkend boomverzorger in als er noodgedwongen takken of dikke wortels verwijderd moeten worden, die dat niet zelf knip beschadigde wortels recht af. Verwijder zelf nooit wortels dikker dan 6 cm.



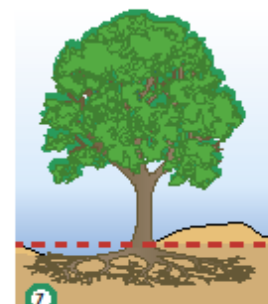
4
Gebruik stofvrije technieken voor het aanbrengen van kabels en leidingen bij bestaande bomen. Moet er toch gegraven worden, dan nooit dichtbij de boom dan vier maal de stamdiameter zodat voorkomen wordt dat de boom instabiel wordt.



5
Voorkom dat schadelijke stoffen zoals cementwater, kalk, zout, olie of andere chemische stoffen bij de boom terecht komen.



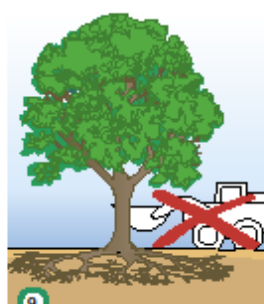
6
Plaats geen bouwmaterialen of bouwketen en parkeer geen voertuigen onder de kruin van de boom. De grond raakt hierdoor verdicht waardoor boomwortels afsterven.



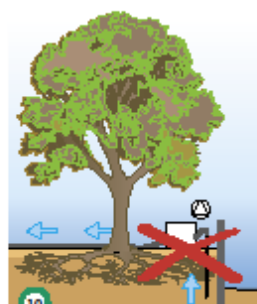
7
Behoud het oorspronkelijke maaiveldniveau. Ophoging en afgraving leidt tot wortelschade, structuurbederf en/of zuurstoftekort in de bodem. Boomwortels starven hierdoor af.



8
Werk met bouw materiaal waar mogelijk buiten de kroonprojectie en gebruik aan de omgeving aangepast materiaal. Hiermee wordt onnodige schade aan de boom voorkomen.



9
Rijd nooit met zwaar materiaal over de wortelkruut. Dit leidt tot verdichting en verstikking van de bodem met wortelstorte als gevolg. Is dit onvermijdelijk, plaats dan schapehulden op een bed van grof zand.

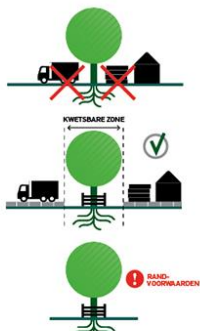


10
Wortel er in de periode van april tot en met oktober gebronneerd, plaats dan altijd bodemvochtsensoren die wettelijk worden uitgekazen. Hiermee kan tijdig worden ingegrepen wanneer bomen dreigen te verdorren. Beter is om te bronnen buiten het groeiseizoen.

BOMENPOSTER

WERKEN ROND BOMEN

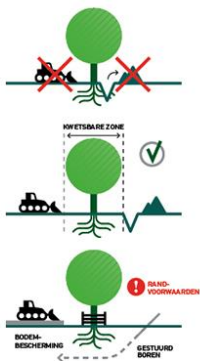
OPSLAG, PARKEREN EN TRANSPORT



Voor opslag, parkeren en transport gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld het plaatsen van drukverdelende rijplaten.

1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

GRAVEN, OPHOGEN EN ANDERE BODEM-BEWERKINGEN

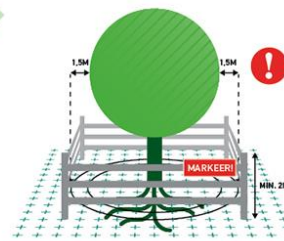


Voor graven, ophogen en bodembewerking gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld minimale graafafstanden en wortelbescherming.

1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

Kabelgoten, mantelbuizen en gestuurd boren bieden soms een goed alternatief. Let bij grond- en graafwerkzaamheden ook op kabels en leidingen (KLIC-melding, WIDN).

KWETSBARE BOOMZONE



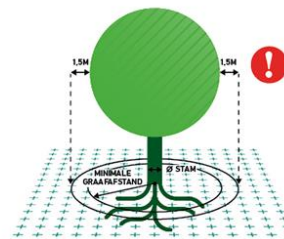
1 Werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel zijn binnen de KWETSBARE BOOMZONE alleen toegestaan MET TOESTEMMING (goedgekeurd Werkplan).

RANDVOORWAARDEN EN EISEN

- 1 Plaats een niet-verplaatsbare fysieke bescherming rond de boom (vanaf 10 cm tot minimaal 2 m boven het maaiveld) en markeer deze als beschermd boomgebied.
- 2 Binnen elke kwetsbare boomzone zijn de uitvoering van werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel alleen toegestaan met toestemming via een door de opdrachtgever of directie goedgekeurd Werkplan.
- 3 Binnen elke kwetsbare boomzone gelden randvoorwaarden die uitgewerkt moeten zijn in het goedgekeurde Werkplan. Deze randvoorwaarden worden in de regel opgesteld aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA).
- 4 Het Werkplan vermeldt gedetailleerd (per boom) wanneer, op welke wijze, volgens welke randvoorwaarden en met welk materieel en welke hulpmiddelen werkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone moeten worden uitgevoerd.
- 5 Werkzaamheden mogen de duurzame instandhouding van de boom nooit in gevaar brengen.
- 6 Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan met toestemming via het goedgekeurde Werkplan.

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN (INDICATIEF)

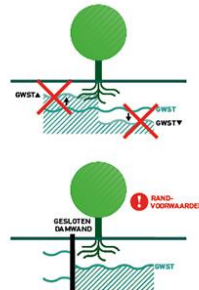
Stam Ø	Minimale graafafstand vanuit het hart van de stamvoet	Eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstaande boom (trekzijde)
20 cm	> 1,25 m	2,0 m
40 cm	> 1,50 m	2,5 m
60 cm	> 1,75 m	3,0 m
80 cm	> 2,25 m	3,5 m
100 cm	> 2,50 m	4,0 m
150 cm	> 3,50 m	5,0 m



1 Kwetsbare boomzone = Kroonprojectie + 1,5 meter

Kijk voor aanvullende informatie over randvoorwaarden en een goedgekeurd Werkplan op: www.bomenposter.nl

BRONBEMALING EN VERANDERINGEN IN GRONDWATERSTAND



Voor bronbemalingen en veranderingen in de grondwaterstand gelden zowel binnen als buiten de kwetsbare boomzone randvoorwaarden. Bijvoorbeeld het toepassen van een gesloten bronbemaling.

1 Randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt in een goedgekeurd Werkplan!

VLOEISTOFFEN EN GASSEN



Bodemvreemde gassen en vloeistoffen kunnen grote schade veroorzaken aan de groeiplaats van een boom.

Houd gassen en vloeistoffen, maar ook cementmolens en (water)afvoer, op grote afstand van de kwetsbare boomzone!

SNOEIWERKZAAMHEDEN



Het snoeien van bomen is alleen toegestaan met toestemming van de opdrachtgever of directie, ook wanneer er enkel sprake is van een gebroken of beschadigde tak.

Deze uitgave van Stadswerk is tot stand gekomen dankzij:



Kijk voor meer info op www.bomenposter.nl



Bijlage 5 Besluit aanwijzing Beschermd stadsgezicht Deventer

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20

VAN DE MONUMENTENWET

DEVENTER, gemeente Deventer

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de
binnenstad van Deventer als beschermd stadsgezicht

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgaande kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 083)
door een stippellijn omgrensde gebied.

Staatsuitgeverij 's-Gravenhage

RDMZ, december 1986

INLEIDING

Het beschermde stadsgezicht omvat - met uitzondering van het zuidoostelijke stadsdeel de Raam - het binnen de 17^{de} eeuwse vesting gelegen stadsgebied, de rivier de IJssel en het open gebied de Worp. Hoofdelementen in de ruimtelijke opbouw zijn het fraaie IJselfront en de daarmee parallel lopende stadsstraten, het centrale Grote Kerkhof, de Brink, het enigszins afzijdig gelegen Bergkwartier en de tussen de voormalige vestingwerken en de Middeleeuwse stadskern gesitueerde 19^{de} eeuwse schil. Voorts is het contrast tussen de sterk besloten binnenstadsruimten en de grote openheid van het rivierfront gericht op de onbebouwde groene overzijde kenmerkend. De resterende middeleeuwse stadsmuren en de gedeeltelijk tot plantsoen getransformeerde vestingwerken zijn op basis van de Monumentenwet reeds als object beschermd.

Het zijn deze kenmerken en kwaliteiten die de hoofdmotieven vormen voor het besluit de binnenstad van Deventer met het aan de overzijde van de rivier gelegen Worp aan te wijzen als beschermd stadsgezicht.

GEOGRAFISCHE UITGANGSPOSITIE

Deventer is gelegen op de rechter oever van de IJssel op de plaats waar een reeks van Oost - West gerichte zandopduikingen de rivier kruist. Daarnaast mondt op die plaats een aantal beken op de IJssel uit, waaronder de aan de zuidzijde gelegen Hunneper Aa, die na in de 15^e eeuw bevaarbaar te zijn gemaakt, Schipbeek wordt genoemd. Bij hoog water kan de IJssel de toevoer echter niet verwerken, waardoor een stroombedding noordoostelijk om Deventer tot stand komt. Van deze noordoostelijke waterloop rest de Douweler Kolk. Tot 1610 vormt Deventer in de winter aldus een eiland in de bedding van de IJssel. Voor het overige bestaat het IJsseldal uit veengronden. Op een tweetal plaatsen naderen uitlopers van de aan weerszijden van de IJssel gelegen hogere gronden elkaar het dichtst.

Van deze natuurlijke Oost -West verbindingen over land is de noordelijke, nabij Zwolle gelegen, de minst geschikte.

De zuidelijke, bij Deventer, ontwikkelt zich dan ook als de belangrijkste schakel in het Oost -West gerichte handelsverkeer op Westfalen en Münsterland. Deventer vormt derhalve al vroeg een kruispunt van land- en waterwegen, waarbij de omringende veenmoerassen de nederzetting bescherming bieden.

Na de ondergang van Dorestad in de tweede helft van de 9^{de} eeuw verplaatst de Noord - Nederlandse handel zich naar Tiel, Utrecht, Deventer en Stavoren. Deventer wordt als "portus"(haven) vermeld. Ook de vondst in Noord- en Oost -Europa van een groot aantal 11^{de} eeuwse te Deventer geslagen munten wijst op handelsactiviteiten. Uit de 12^{de} eeuw bestaan echter nauwelijks tekens die op handel wijzen. Met de meer algemene opleving van de Noord -Nederlandse handel en scheepvaart in de 13^e eeuw blijkt Deventer weer een rol te spelen.

Deze positie wordt mogelijk gunstig beïnvloed door waterstaatkundige wijzigingen, waardoor de IJssel meer water van de Rijn ontvangt en er een goede verbinding over water met het economisch belangrijke Rijnland tot stand komt. Vanaf de 12^{de} eeuw worden dijken aan weerszijden van de rivier aangelegd.

De in 1222 voor het eerst beschreven IJsseldijk en de aan de overzijde gelegen Veluwe bandijk die tussen 1307 en 1328 wordt opgeworpen, houden een versmalling van het winterbed in met als gevolg een stijging van de waterspiegel. Wellicht is dit de reden voor de niet geringe stijging van het straatniveau van de stad sindsdien.

ONTWIKKELING

STADSPLATTEGROND

De oudste schriftelijke gegevens over Deventer dateren uit de 9^{de} eeuw. Zij verhalen van de stichting van een kerk door Lebuïnus in de 8^{ste} eeuw en de zending van de diaken Liudger door de bisschop van Utrecht in 775 om de door de Saksen verwoeste kerk van Lebuïnus te herbouwen. De strategisch gesitueerde vissers- en handelsnederzetting ligt op de grens van het Frankische en Saksische grondgebied. De uitzending van Liudger valt samen met de Saksenoorlog van Karel de Grote. Wellicht is Deventer dan reeds bevrijd van de aanvallen van de Saksen en is er een versterkte koningshof gebouwd. Deze Karolingische Koningshof nabij de oorspronkelijk Saksische nederzetting wordt een aantal overeenkomstige kenmerken toegedicht als de hoven die Karel de Grote vanaf 774 aan de zuidgrens van het Saksische grondgebied laat bouwen. De typerende rechthoekige opbouw is mede bepalend geweest voor het huidige stratenpatroon van Deventer. De Hof is gelegen binnen het gebied dat thans wordt omgrensd door de Engestraat, de Broederenstraat, de Lange Bisschopstraat en de doorsnijding van het bouwblok tussen de Sandrasteeg en de Kleine Poot. Oorkonden uit 952, 956 en 960 melden de schenking aan het klooster St. Maurits te Maagdenburg van het te Deventer gelegen bezit van de koning, dat een hof, een tweetal hoeven en een dertigtal woningen omvat. Deventer wordt in deze oorkonden als "urbs" of "civitas" aangeduid, wat wijst op een nederzetting met een stedelijk karakter. Aangenomen wordt dat het Maagdenburgse klooster deze voor haar vrij ver verwijderd gelegen goederen snel heeft afgesloten waarna deze later door de bisschop van Utrecht, die hier sinds 1046 landsheer is, worden verworven. Deze bezit vanaf het midden van de 11^{de} eeuw in Deventer een palts (slot) en niet ver buiten de stad een hof. Dit hof is het zogenaamde Hof van Colmschate, de hoofdhof van alle bisschoppelijke erven in het Oversticht. De meeste goederen in stad en omgeving zijn in die tijd al eigendom van het Kapittel van Deventer en zijn proost. Het kapittel is een stichting uit het midden van de 11^{de} eeuw. Aangenomen wordt dat de bisschop, die de proost in de eerste helft van de 12^{de} eeuw benoemt tot Aarts - diaken, aan de oprichting heeft bijgedragen.

Op dezelfde wijze zijn de voormalige bezittingen van de koning ten slotte in eigendom van het kapittel geraakt. Het bezit van de bisschop beperkt zich in die tijd hoofdzakelijk tot de bisschopshof aan de noordoostzijde van de kapittelkerk.

Het betreft een onregelmatig grondstuk, thans globaal omgrensd door de Graven, de Nieuwe Markt, de Hofstraat, de Kleine Poot en de Stromarkt. Het bezit van de proost binnen de stad bestaat uit twee gedeelten, namelijk de proosdij met de directe omgeving en een hoofdhof, de Heisterhof genaamd, die aan de noordzijde van de stad ligt en rond de 14de eeuw door de uitbreiding van de omwalling bij de stad wordt betrokken.

De proosdij ligt in het centrum van de oude stad direct ten oosten van de Bisschopshof, globaal het noordwestelijke kwart van de rechthoek Broederenstraat - Lange Bisschopstraat - Kleine Poot - Stromarkt - Engestraat.

Evenals de bisschopshof is het terrein van de proosdij ommuurd. Het zuidwestelijk gelegen kwart maakt eveneens deel uit van het kapittelbezit. Hier wonen de deken en kanunniken. Deze rechthoek met kapittelhuizen wordt doorsneden door een steeg, thans Sandrasteeg geheten, welke een voortzetting is van de uit het zuiden komende Assenstraat. De steeg loopt min of meer dood op de ommuring van de proosdij. Daarmee is reeds in de 12e eeuw de oudere noord - zuidverbinding Bruynssteeg - Halve Steeg - Assenstraat doorbroken. De Oostelijk gelegen kwarten worden eveneens in noord - zuidrichting door een steeg doorsneden. De gelijkwaardige opbouw leidt ertoe dat het gebied tussen deze Pontsteeg en de Sandrasteeg een vierkant vormt. Van dit vierkant is de belangrijkste helft naar de kerk gericht en eigendom van de proosdij en het kapittel. De andere helft is voornamelijk eigendom van burgers. In deze rechthoek zijn resten van een prestedelijke nederzetting uit de 7de of 8ste eeuw gevonden. Fragmenten van een gebouw uit die tijd wijzen op een oriëntatie gelijk aan het huidige stratenpatroon. Deze resten liggen 4 meter beneden het tegenwoordige maaiveld. De nadien plaatsgevonden verhoging zal zijn aangebracht om de overlast te voorkomen van de regelmatig terugkerende hoge waterstanden.

Welke maatregelen er getroffen zijn om de prestedelijke nederzetting, gelegen tussen Engestraat, Broederenstraat, Lange Bisschopstraat en de IJssel te beschermen is niet geheel duidelijk. Wel zijn bij opgravingen op de nieuwe Markt en de Graven profielen van grachten gevonden. Wanneer de nederzetting rond 1190 stadsrechten verkrijgt beslaat zij reeds een aanzienlijk gebied. Een reconstructie geeft aan dat de noordoostelijke grens nog dezelfde is als die van het voormalige Koningshof. Vervolgens loopt de grens in zuidoostelijk richting in het verlengde van de zuidelijke wand van de Broederenstraat langs de nu nog aanwezige overwegend aaneengesloten kavelgrenzen, sluit aan bij de knik in de Spijkerboorsteeg en eindigt in de zuidelijke wand van de merkwaardige ruimtelijke inham aan de Brink.

Hoewel geen harde bewijsvoering voor deze begrenzing valt aan te voeren, kan door deze grensbepaling een verklaring worden gegeven voor de geschetste bijzondere afwijkingen in het stedbouwkundige patroon. Vanaf genoemd snijpunt met de Brink loopt de omwalling langs de noordwestelijke wand van de Brink. Tot aan het einde van de vorige eeuw heeft achter het pand Brink nr. 89 een romaanse muurtoren van deze omwalling gestaan. In de Polstraat ter plaatse van een ook nu nog aanwezige terugspringing in de zuidelijke bebouwingswand is het zuidoostelijke hoekpunt van de omwalling gedacht. De muur zet zich in noordwestelijke richting voort in de achtergrens van de percelen aan de Assenstraat en daarna vanaf de binnenhoek van de Grote Poot langs het huidige stadhuis in de richting van de IJssel.

Vervolgens loopt de begrenzing parallel met de IJssel deels door het bouwblok en vanaf de knik in de gevelwand van de Waterstraat, doorlopend tot waar de noordwestelijk in de Graven gesitueerde stadsmuur wordt bereikt. Op de hoek van de Papenstraat zijn nog restanten van oud muurwerk gevonden.

Opvallend is de gelijkmatige bouwblokverdeling tussen de noord-oostelijke en zuidoostelijke begrenzing van deze omwalling. De parallel gelegen Grote Overstraat -Kleine Overstraat en Assenstraat verdelen het gebied in een viertal vrijwel even brede bouwstroken. De afwijking daarop in het zuidelijk deel van de Kleine Overstraat is ontstaan nadat de veelvuldig voorkomende stadsbranden (o.a. 1240 en 1334) het H. Geest Gasthuis de gelegenheid bieden om in noordelijke richting uit te breiden. Een zelfde verklaring kan worden gegeven voor de Lange Bisschopstraat die oorspronkelijk haaks op de rivier heeft gestaan, maar later om de kerk is geleid. Binnen deze oude omwalling zal ook een markt gelegen hebben voordat de Brink voor dit doel wordt gebruikt. De veronderstelde situering van deze markt wordt afgeleid uit de aanwezigheid van de Vleeshouwersteeg als uitzondering op de Oostweststructuur en de merkwaardige ruimtelijke opbouw van de Grote Poot als resultante van de later wat willekeurige invulling van het plein. Buiten de gereconstrueerde omwalling ligt in de bocht van de Polstraat een complex stenen gebouwen, dat als tolhuis nabij de Portus (haven) een belangrijke functie in het stedelijk handelsleven vervult. De haven is aan de buitenzijde van de omwalling gelegen.

Stadskernonderzoek heeft een drietal opeenvolgende beschoeiingen blootgelegd. De oudste dateert uit de 9^{de} eeuw, de jongste uit de 12^{de} eeuw. De Polstraat heeft tot in de 12^e eeuw als kade gefunctioneerd, waarna de oever wordt verplaatst in zuidelijke richting. Eerst dan worden aan de zuidzijde van de Polstraat huizen gebouwd. Aan het einde van de 12^{de} eeuw wordt op de hoek Grote Kerkhof -Polstraat het stadhuis gebouwd.

De omwalling zal, wanneer de omvangrijke eigendommen van de Bisschop, de bisschoppelijke leenmannen, de proost, het kapittel en de gasthuizen in aanmerking worden genomen al snel te nauw zijn geworden.

Eerst is het gebied van de voormalige haven aan de Polstraat bij het stadsgebied betrokken. Vrij snel daarop volgt een uitbreiding aan de andere zijde, waarvan de noordwestgrens ligt in het verlengde van de omwalling in de Engestraat. Deze nieuwe stadsmuur is wellicht de vroeg - gotische muur die thans een deel van de zuidmuur van de Broederenkerk vormt. De noordoostgrens is gelegen in de Smedenstraat en de Korte Bisschopstraat. De gronden in de Smedenstraat worden in 1315 door Schepen en Raad bestemd voor de bouw van smidsen. De Korte Bisschopstraat wordt vooral vestigingsplaats van koperslagerijen. Toch wordt de ontwikkeling van de stad niet zozeer veroorzaakt door een sterke groei van de ambachtelijke bedrijvigheid maar is veeleer een min of meer passief gevolg van de door de strategische situering verklaarbare kerkelijke en bestuurlijke functies. Daarnaast vervult de stad een niet onbelangrijke rol in de vorm van jaarmarkten ten behoeve van de wijde omgeving. De agrarische functie is ruimtelijk dan nog sterk vertegenwoordigd, getuige de vele boerenhofsteden in de stad.

Ten noordwesten van de stadsomwalling ontwikkelt zich al vrij snel langs de noordzuidverbinding Assenstraat – Sandrasteeg – Halve Steeg – Diefsteeg (de latere Bruynssteeg) een voorstedelijke nederzetting. De loop van de IJssel zal dan oostelijker gelegen zijn, waarbij de Noordenbergstraat mogelijk gezien kan worden als oeverwal. Deze vindt een vervolg in de in 1310 aangelegde Sallandse Dijk. Tussen Noordenbergstraat en Diefsteeg ontwikkelt zich een havenwijk. De Papenstraat zal zijn ontstaan als ontsluiting van de achtererven van de panden aan de Noordenbergstraat en de Diefsteeg. De fijnkorrelige verkaveling van deze havenwijk onderscheidt zich van de ruimere parcelering die noordoostelijk van de Diefsteeg aangetroffen wordt. De Diefsteeg zelf verliest vrij snel de rol van belangrijke verbinding aan de in 1331 voor het eerst genoemde Nieuwstraat die beter aansluit op de zuidelijk gerichte wegen. Op de kruising Noordenbergstraat – Nieuwstraat wordt, als het stadsdeel binnen de stedelijke ommuring wordt getrokken, de Noordenbergpoort gebouwd.

Op het terrein tussen Nieuwstraat, Bagijnenstraat en Engestraatis het oorspronkelijke kapittelbezit de Heisterhof gelegen. Dit vrijwel onbebouwde gebied ten oosten van de Nieuwstraat, dat voor het overige deel tot dan toebehoort aan aldaar gesitueerde boerenhofsteden, biedt dan ook ruimte voor de vestiging van een groot aantal geestelijke instellingen zoals het Olde Convent of Bagijnenklooster, het Arme Fraterhuis, het in 1379 door Geert Grote gestichte Zusterhuis, het Stappenconvent en het St. Elisabeths Gasthuis. Voorts worden de gronden aangewend voor de huisvesting van de geleidelijk in omvang toegenomen stedelijke bevolking.

Rond 1400 is het inwonertal voldoende gegroeid om een parochiekerk te stichten. Deze, de Mariakerk, wordt direct in de schaduw van de Lebuïnuskerk gebouwd.

In de 14^e eeuw ontwikkelt Deventer zich tot een belangrijke jaarmarkt in Noordoost Nederland. De bloei van deze jaarmarkten duidt in zekere zin op een economische stagnatie, waarbij de Deventer kooplieden een passieve rol hebben gespeeld. Het zijn kooplieden van buiten die met een veelheid aan handelswaar naar de stad komen en deze onder elkaar verkopen. De attractie van Deventer voor de vreemde kooplieden is de gunstige ligging van de stad, niet de betekenis van de Deventer handel zelf.

Een bijzondere plaats in de stadsplattegrond van Deventer wordt ingenomen door het Bergkwartier dat na de aanleg van de 14^{de} eeuwse stadsmuur onderdeel uitmaakt van het stedelijk gebied. De Berg is een rivierduin die in de middeleeuwen ook wel Heest wordt genoemd, hetgeen verwijst naar een oorspronkelijke begroeiing met beukeheesters. De steilheid van de zuidoostelijke helling duidt erop dat de rivier, aanvankelijk een samenstel van de meanderende IJssel en de Hunneper Aa, vlak langs de Berg heeft gelopen en er een flink deel vanaf heeft geschuurd. Nadat de waterstaatkundige situatie zich stabiliseert vormt het laatste stuk van de Schipbeek de haven van Deventer.

Bekend is dat in de 12^{de} eeuw de Norbertijnenabdij in Westfalen bezittingen heeft op de Berg. Waar de erg toch een aantrekkelijke vestigingsplaats moet zijn geweest, bestaan er geen aanwijzingen voor een mogelijke vroegere bebouwing. Aan het einde van de 12^{de} eeuw wordt op het hoogste punt de Bergkerk gebouwd. Het oudste bekende bericht van dit bedehuis is een oorkonde uit 1206. In deze oorkonde wordt een overeenkomst vastgelegd tussen het Kapittel en de Norbertijnenabdij Varlar. De overeenkomst beoogt een einde te maken aan de langdurige twisten rond de door de broeders van Varlar bediende kapel op de Berg. De overeenkomst houdt in dat het Kapittel van St. Lebuïnus in bezit blijft van de parochiële rechten tot aan de zuidzijde van de Brink en dat de "capella in Monte" het overige deel van de stad met de daaromheen gelegen veengebieden krijgt toegewezen.

De prior van de kloosterbezittingen is min of meer te beschouwen als pastoor van de Bergkerk. Het prioraat, zijn dienstwoning is achter het koor van de Bergkerk gelegen en omgeven door een groot terrein. De poort van dit terrein is gesitueerd op de plaats waar de Walstraat oorspronkelijk doodloopt en zich thans abrupt vernauwd. Het gebied omsloten door de Walstraat, de Golstraat en de Roggestraat vormt gedurende lange tijd de Priorskamp, de bij het prioraat behorende moestuin. De randbebouwing ontstaat nadat het burgers tegen betaling van jaarlijkse rente wordt toegestaan langs de buitenzijde van het terrein woningen op te richten.

Voor het overige kan de verkaveling van het Bergkwartier worden verklaard uit het beloop van de Korte Bisschopstraat, de Overstraten en de Polstraat, het omsloten prioraat, het beloop van de Hunneper Aa/Schipbeek en de uitvalsweg naar het oosten. De aantakking op de Brink van de in het Bergkwartier gelegen straten ligt in het verlengde van de aan de noordwestzijde op de Brink uitkomende straten. Het centraal op de Berg gesitueerde prioraat bepaalt verder het beloop van de straten. Immers, deze moeten om het hoger gelegen kerkelijk eigendom heen en voegen zich ten gevolge van de beperkte ruimte tussen de Berg en de Hunneper Aa samen ter plaatse van het oude pleintje, het Bergschild, om ten slotte aansluiting te vinden bij de oostelijke uitvalsweg, de oude Twentse weg. Aangenomen wordt dat aanvankelijk ook de Bergstraat zich in dit systeem voegde, getuige onder meer het ronde beloop van het noordelijke deel. Nadat het prioraat is herverkaveld, waardoor de Walstraat kan worden doorgetrokken en de Roggestraat zich verder ontwikkelt, heeft een herziening van het beloop van de Bergstraat plaats zodat een deel van het voormalige kerkhof in de richting van de Bergkerk bebouwd kan worden. De geringe kaveldiepte van de bouwblokken in het zuidelijk deel van het Bergkwartier maakt het gebied geschikt voor de bouw van eenvoudige woonhuizen voor de gewone burgerstand.

Tussen het oudste stadsdeel en de Berg ligt de Brink, waarvan de naam in de Oostnederlandse markeliteratuur rand betekent. Het beloop en de maatvoering van het huidige plein wijzen in de richting van een oorspronkelijk als restgebied te typeren ruimte, die aanvankelijk wellicht onderdeel uitmaakt van de in de stad gelegen markgronden en later wordt aangewend als marktplaats. Het belang van de jaarmarkten komt tot uitdrukking in de omvang van de Brink, die als één der grootste Noordnederlandse marktterreinen geldt. Tot het eind van de 15^{de} eeuw ligt het accent van de stedelijke economie bij de vrij passieve regionale jaarmarkthandel. Daarna ontwikkelt de stad, dan deel uitmakend van het Hanzeverbond, zich tot een internationale marktplaats, waarbij de Bergenvaarders, kooplieden die handel drijven met de Noorse plaats Bergen, bepalend zijn. Het gevolg is tevens de bloei van de stedelijke gilden van onder meer de schoenmakers, de kleermakers, de koekbakkers en de brouwers. Tijdens de overgangperiode van regionaal naar internationaal centrum komt de ommuring, zoals ook aangegeven op de kaart van Van Deventer uit 1558, tot stand. Daarmee is de stadsplattegrond grotendeels vastgelegd. Uitbreidingen vinden plaats door het bebouwen van de achter terreinen waar aan smalle gangetjes tussen de huizen kleine arbeiderswoningen verrijzen. De welvaart blijkt ook uit de vele nieuwbouw, waarvan thans nog meerdere monumenten getuigen. Voorts worden in die tijd de Lebuïnuskerk, de Bergkerk en de Mariakerk verbouwd.

In 1528 verschijnt midden op de Brink het Waaggebouw. De vestingwerken worden versterkt door de aanleg van drie speciale verdedigingswerken.

Ter plaatse van de Brinkpoort, die tot op dat moment de zwakste schakel vormt in het verdedigingsstelsel, wordt het rondel de Keizer aangelegd, de gracht verplaatst en een nieuwe toren, de Buiten Brinkpoort gebouwd. Ten slotte wordt ter bescherming van de brug over de IJssel, die dan tegenover de huidige Graag van Burenstraat is gelegen, in 1558 het bastion Graaf van Buren aangelegd.

De economische bloei duurt tot in de tweede helft van de 16^{de} eeuw waarna de handel ineenschrompelt en de bouwactiviteiten stilvallen ten gevolge van de voortdurend wisselende politieke situatie, de daarmee samenhangende onveiligheid ten plattelande alsook de zware stedelijke belasting noodzakelijk voor de financiering van de verdedigingswerken. Nadat in het laatste decennium van de 16^{de} eeuw de politieke situatie door Prins Maurits is geconsolideerd, de Spanjaarden na de verovering van Oldenzaal in 1626 definitief verdreven zijn en Deventer weer verbonden wordt met het achterland, komt de handel weer enigszins op gang. In deze periode verandert de stedelijke plattegrond op verschillende plaatsen. Rond 1632 komt de door Adriaan Anthonisz. Van Alkmaar ontworpen en door Menno van Coehoorn in 1702 enigszins verbeterde omwalling gereed. Deze omvat 7 bastions, 5 ravelijnen, 4 lunetten en enkele nieuwe buitenpoorten. De vroegere gracht wordt binnengracht, en is voor de verdediging van weinig waarde. Gelet op de geringe terreinwinst die de nieuwe omwalling met zich meebrengt, is de ligging en het beloop van het stelsel vooral door militaire eisen bepaald. Alleen aan de zuidzijde vindt een geringe terreinwinst plaats, die volgens de plattegrond van Blaeu voor de lakenramen bestemd is. De tot dan excentrisch gesitueerde brug over de IJssel wordt daarbij in zuidoostelijke richting verplaatst.

Door de afbraak van de palts en een deel van de Mariakerk komt er ruimte vrij voor de aanleg van een nieuwe straat, de Hofstraat. In 1613 verschijnen hier de eerste huizen, nadat in 1608 aan de IJsselzijde de Nieuwe Markt is vergroot. Aan de andere zijde van de Lebuïnuskerk wordt voor het stadhuis een plein gemaakt. De hoge muur is daarbij vervangen door een laag muurtje. Deze toestand staat aangegeven op de in 1649 door Blaeu vervaardigde plattegrond. Dit kaartbeeld toont tevens de Stromarkt in de oorspronkelijke toestand, als tuin omsloten door een muur, behorend bij de proosdij. Bij de verdeling van de kerkelijke goederen in Overijssel en na de dood van de laatste proost komt het bezit in 1663 aan de gemeente waarna de Stromarkt gerealiseerd wordt. Het opheffen van de kloosters na de reformatie geeft de door de vestingwerken ingeklemde stad weer enige ruimte. De kloosterlingen krijgen wel toestemming om in de gebouwen te blijven wonen, maar mogen geen nieuwe leden aannemen.

Na hun dood vervallen de bezittingen aan de stad. De verlaten gasthuisgebouwen worden aan burgers verkocht. Het stadsbestuur laat nog een aantal grote werken uitvoeren, waaronder de vernieuwing van de kademuren. De ruimtelijke omvangrijkste ingreep betreft echter de reeds genoemde wijziging van de vestingwerken.

De enigszins herstelde Deventer economie blijkt toch niet veel meer te zijn dan de nabloei van de eertijds vooraanstaande handelspositie. Al snel zoekt Holland zijn eigen handelswegen naar het oosten en vindt die in de aan de Vechtmonding gelegen steden Zwolle en Hasselt. Vanaf het midden van de 17^{de} eeuw valt Deventer na het verzenden van de IJssel terug in de rol van regionaal centrum. De grote Deventer jaarmarkten verdwijnen en tussen 1645 en 1785 daalt het bevolkingsaantal van 13.000 tot 7.000 inwoners. Wat voor de Republiek in het algemeen geldt, is in de 18^{de} eeuw voor Deventer evenzeer van toepassing.

In deze tijd hebben de plaatselijke patriciërs een hof, veelal voorzien van een tuinkoepel aan de overzijde van de IJssel. Dit gebied, de Worp, is onbebouwd gebleven omdat het in afwijking van het Stichtse Deventer tot het gebied van de Hertogen van Gelre behoort en als zodanig veelvuldig betwist werd.

In de 18^{de} en begin 19^{de} eeuw vinden er nauwelijks wijzigingen in de stadsplattegrond plaats. Wel verdwijnen rond 1830 de eerste poorten uit het stadsbeeld, waarbij de nauwe doorgangen tussen de stad en de Welle worden verbreed. Het bevolkingsaantal groeit tot 18.000 in 1865. Deze groei gepaard gaande met enige uitbouw van de ambachtelijke bedrijvigheid in de katoenverwerking en de smederijen leidt tot een verdichting van de bebouwing binnen het door de vestingwerken omknelde stadsgebied. Tussen 1860 en 1865 vormt zich het front van deftige vrijstaande villa's aan de IJsselkade. Als in 1865 de spoorlijn Zutphen - Deventer en het station buiten de wallen zijn gerealiseerd, leidt de behoefte aan een goede verbinding met de stad, alsook aan bouwgrond tot een herverkaveling van het bastion de Keizer. De aanleg van de Keizerstraat en de Geert Grootestraat is het gevolg.

De opheffing van de vesting Deventer bij Wet van 18 april 1874 leidt tot het in 1882 opgestelde Straten en Saneringsplan. In aansluiting op de reeds eerder gerealiseerde villabebouwing ter plaatse van de parallel aan de IJssel gelegen gedempte binnengracht nabij Onder de Linden, wordt het Graaf van Buren bastion aangewend voor de bouw van villa's en middenstandswoningen. De binnengrachten achter de Smedenstraat, de Korte Bisschopstraat en de Walstraat worden gedempt met de vrijgekomen grond van de afgegraven wallen en bestemd tot nieuwe woonstraten. De zuidoostelijke bastions zijn bedoeld voor de zich ontwikkelende industriële bedrijven, alsook voor de huisvesting van de arbeiders afkomstig uit het Bergkwartier en de Noordenberg waar zich een toenemende verpaupering voltrekt.

Als in 1887 de spoorverbinding met het westen door de aanleg van een spoorbrug over de IJssel gereed komt worden de noordelijke bastions aan de hand van een door L. A. Springer opgesteld plan getransformeerd tot plantsoen.

Van invloed op het karakter van de stad is de sterke verwinkeling die vanaf het einde van de 19^{de} eeuw optreedt, met name langs de Korte en Lange Bisschopstraat.

Daarmee samenhangend worden onder meer de Zandpoort en de Vleeshouwerssteeg verbreed. In de dertiger jaren van deze eeuw wordt een saneringsplan voor het Noordenbergkwartier opgesteld, waarvan slechts enkele elementen worden uitgevoerd, zoals de verbreding van de Barmhartige Steeg en van de Molengang in het verlengde van de Lindenstraat. In 1934 wordt de nauwelijks meer functionerende haven nabij de Bokkingsbrug gedempt, waarna in 1938 ter vervanging van de oude schipbrug een nieuwe oeververbinding ter plaatse van het Pothoofd tot stand komt. Tevens worden in deze jaren omvangrijke modernisering van de straten en pleinen doorgevoerd, waarbij de eigen stoepen verdwijnen en zijn vervangen door tegeltrottoirs. De stad heeft van de Tweede Wereldoorlog veel te lijden gehad; slechts één vijfde deel van de in de binnenstad gesitueerde panden heeft geen schade opgelopen, 528 panden zijn volledig verwoest. Grote gaten zijn ondermeer geslagen in de omgeving van het huidige Broederenplein, de Bursesteeg, de Melkerstraat, de Nieuwe Markt, de Stromarkt en de Noordenbergstraat. Voorts zijn de IJsselbruggen en vrijwel de gehele lage bebouwing langs de Welle door oorlogshandelingen verloren gegaan. De nieuwe verkeersbrug komt in 1948 gereed, waarbij de toegenomen verkeersfunctie komt in de omvang van de toeleidende taluds, met als gevolg dat de binnen de 17^{de} eeuwse vesting gelegen Raambuurt in sterke mate afzijdig is komen te liggen van de overige binnenstad.

Ten slotte heeft zich op grond van de na - oorlogse wederopbouw- en saneringsplannen een aantal wijzigingen in het stratenpatroon voorgedaan en zijn enige grootschalige voorzieningen, zoals scholen, bejaardenhuizen, een telefooncentrale en een parkeergarage in de binnenstad gevestigd.

HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER

De niet geringe maatschappelijke wijzigingen sinds de late middeleeuwen hebben niet geleid tot een wezenlijke verandering van de ruimtelijke structuur van het voor 1560 tot stand gekomen deel van de binnenstad. Een meer omvangrijke transformatie heeft plaatsgevonden aan de rand van dit stadsdeel, waarbij vooral de aanleg van de vestingwerken gevolgd door de 19^{de} eeuwse bebouwing daarvan structuur en bebouwingsbeeld sterk bepalen. Omdat de uitleg van de 19^{de} eeuwse schil voortbouwt op de structuurlijnen van de oude stad verlopen de overgangen overwegend vloeiend.

Daarnaast vormen de voormalige verdedigingswerken en de daarin aangelegde spoorlijn een scherpe scheiding met de jongere uitbreidingen. Van een zelfde duidelijkheid is het verhoogde tracé van de verkeersbrug over de IJssel dat een voortzetting vindt in de Verzetslaan waarlangs een aantal moderne kantoorcomplexen is gebouwd. De daarmee tot stand gekomen ruimtelijke scheiding is zodanig grootschalig dat van een herkenbare structurele samenhang van de aan weerszijden gelegen stadsdelen geen sprake meer is. Het stratenpatroon van de historische stad, dat vooral wordt gekenmerkt door een aantal parallel gelegen straten die bij de stadspoorten samenvloeien, is in sterke mate bepaald door de oost-west gerichte zandopduikingen in combinatie met het beloop van de IJssel en de daarlangs aangelegde dijk. De herkenbaarheid van deze opbouw wordt voor een niet gering deel afgezwakt door de sterke onderbrekingen als gevolg van de loodrecht op dit patroon gerichte Brink en het gebied van de voormalige Konings- en Bisschopshof. Het aldus ontstane spanningsveld draagt in belangrijke mate bij tot het specifieke karakter van de Deventer binnenstad.

Binnen deze nog altijd overwegend als historisch gaaf aan te merken nederzetting kunnen naast de min of meer autonome 19^{de} en 20^{ste} eeuwse binnenstedelijke ontwikkeling slechts enkele veranderingen ten opzichte van de 17^{de} eeuwse situatie worden genoemd. Deze betreffen de onderbreking van de Noordenbergstraat door de bouw van een politiebureau, de wijzigingen in het stratenpatroon rond het Broederenplein als gevolg van oorlogsschade en sanering, der verkeersdoorbraak in de noordoostelijke bebouwingswand van de Smedenstraat en ten slotte enkele profielverbredingen. Het stedelijke gebied kent een grote dichtheid die vooral wordt veroorzaakt door het aaneengesloten bouwen, de overwegend smalle straten, alsook het licht gebogen beloop daarvan, waardoor een sterke ruimtelijke begrenzing tot stand komt. Deze beslotenheid van het binnenstedelijk gebied wordt tevens versterkt door de stedelijke schaal van de bebouwing, alsook door de contrastwerking die veelvuldig aanwezig is tussen de smalle straten en de regelmatig over de stadspattee grond verspreide al dan niet pleinachtige grotere ruimten zoals het Muggenplein, de Stromarkt, de Nieuwe Markt, het Grote Kerkhof, de Brink en het Bergkerkplein.

De inrichting van de open ruimte is in de afgelopen decennia sterk gewijzigd. Naast profielen die in sterke mate zijn bepaald door het toenemende autogebruik is tevens de winkelerfinrichting voor aanzienlijke delen van de binnenstad bepalend geweest. Recente herinrichting van verschillende stadsdelen komt meer tegemoet aan een evenwichtiger opbouw.

Het bebouwingsbeeld wordt derhalve door plaatselijk omvangrijke, al dan niet door oorlogsschade of verkrotting veroorzaakte kaalslag en daaraanvolgende nieuwbouw, in het algemeen gekenmerkt door een met de historische bebouwing samenhangende schaal en vormgeving. Uitzondering daarop vormt een aantal zich niet in stedenbouwkundige structuren voegende overheidsgebouwen. De cultuur -historische waarde van de bebouwing kan, getuige ook het aanzienlijke aantal beschermde monumenten, hoog genoemd worden, al is er wel sprake van een groot onderscheid tussen de verschillende stadsdelen. Met uitzondering van de westzijde is de historische binnenstad geheel omsloten door jongere bebouwing, waarbij de herkenbaarheid van de oorspronkelijke toegangswegen naar de stad in sterke mate is verdwenen. Het vanouds zeer kenmerkende contrast met het open landschappelijk gebied de Worp is nog immer volledig intact.

Op de als bijlage opgenomen inventarisatiekaart is de historisch -ruimtelijke waarde van de oude stad met het gebied de Worp in de huidige verschijningsvorm met het oog op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht in hoofdlijnen aangegeven.

AANGeweZEN
GEBIED

Het aangewezen beschermde stadsgezicht Deventer omvat de gehele oude stad binnen de 17^{de} eeuwse begrenzing, behalve het gebied ten zuidoosten van de lijn gevormd door de Keizerstraat – Pikeursbaan – Houtmarkt – Emmaplein.

Daarnaast zijn een deel van de rivier de IJssel en het gebied de Worp voor zover omsloten door de twee vaste oeververbindingen en de zuidwestelijke rivierdijk eveneens in het besluit tot aanwijzing begrepen, zoals aangegeven op bijgaande kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nr. 083). De noordoostelijke omgrenzing valt niet samen met de buitenzijde van de daar gelegen stadssingel maar is gesitueerd in de in 1887 gereed gekomen spoordijk. Niet alleen vormt deze een heldere ruimtelijke begrenzing tussen de oude stad en de jongere uitbreidingen, ook het gegeven dat de binnenwaarts gelegen grond een essentieel onderdeel uitmaakt van de door L. A. Springer tot plantsoen getransformeerde bastions is daarvoor redengevend. De zuidoostelijke grens sluit een deel van het 17^{de} eeuwse stadsgebied uit. Verklarend voor deze keuze is dat de aanleg en de omvang van de doorgaande weg een zware ruimtelijk -structurele ingreep vormt. Bovendien wijkt de laat 19^{de} eeuwse maar vooral 20^{ste} eeuwse invulling van deze stadsrand in stedenbouwkundig en architectonisch opzicht sterk af van het oudere stadsdeel, terwijl het historisch -structurende element in de vorm van de stadssingel zelve is aangewezen als beschermd monument. Naar aanleiding van het overleg over het aanwijzingsvoorstel is het laat 19^{de} eeuwse gebouw van de Boreelkazerne in het beschermde stadsgezicht opgenomen. De ruimtelijke samenhang van het aldus binnen de aanwijzing betrokken gebied is ondanks plaatselijk omvangrijke veranderingen hecht.

Binnen een zo gevarieerd gebied als in dit voorstel aan de orde is, zijn de belangen waarop de beschermende maatregel gericht is zeker niet voor het gehele gebied gelijk zoals bij de beschrijving van het huidig ruimtelijk karakter al duidelijk is gemaakt en zoals ook blijkt uit de als bijlage opgenomen historisch -ruimtelijke waarderingskaart. In het vervolg wordt nader ingegaan op de aard van deze belangen voor de verschillende gedeelten van de binnenstad.

NADERE
TYPERING TE
BESCHERMEN
WAARDEN

In het gehele als beschermd stadsgezicht aangewezen gebied is het stratenpatroon in samenhang met de schaal van de bebouwing van belang. Bij de beschrijving van het huidig ruimtelijk karakter is daarop aan de hand van de hoofdstructuur van de binnenstad reeds in grote lijnen ingegaan.

Binnen het aangewezen stadsgezicht ligt een aantal gebieden dat door Reconstructie en sanering ingrijpend gewijzigd is. Het aanwijzingsbelang is voor deze gebieden beperkt tot de voor het gehele gezicht aangegeven belangen. De nadruk ligt op de nog aanwezige elementen van de oorspronkelijke structuur en op de relatie met het omliggende gebied, waarbij vooral de bouwhoogte en de ruimtelijke opbouw op de aansluitpunten met de omgeving van belang zijn.

In het grootste deel van het aangewezen gebied is het historisch karakter in veel sterkere mate bewaard gebleven. Ook de profilering en inrichting van de openbare ruimten en de structuur van verkaveling en bebouwing zijn daar van betekenis. Ook de vormgeving van de bebouwing is in een groot deel van de stad nog van belang.

De als bijlage toegevoegde historisch -ruimtelijke waarderingskaart geeft daar een globale indicatie van. De te Beschermen warden in de oude stad, de jongere schil en in open gebied van de Worp zijn als volgt nader aan te duiden:

Centraal element in de oude stad is de stedelijke ruimte rondom de Grote Kerk. De opbouw van het gebied is het resultaat van enerzijds de confrontatie tussen de twee hoofdrichtingen in het stedenbouwkundige patroon, loodrecht op en parallel met het beloop van de IJssel en anderzijds de traditionele oost - westsituering van de Grote Kerk die daar min of meer een diagonaal in vormt. Dit spanningsveld en de aanwezigheid van een aantal belangrijke functies op het terrein van bestuur en kerk geven aan het gebied een bijzonder karakter binnen de historische kern. Een dominant onderdeel vormt de laat -gotische Grote- of St. Lebuïnuskerk die met het restant van de aan de noordwestzijde aangebouwde Mariakerk de verspringende wand van het Grote Kerkhof uitmaakt.

In de harmonieuze zuidoostelijke bebouwingwand vervult het stadhuiscomplex een voorname rol. Dit complex is een samenstel van panden, waarbij de in 1693 door Jacob Roman ontworpen gekleurde zandstenen gevel met het naastgelegen landhuis, de voormalige zetel van Gedeputeerde Staten van Overijssel, tegenwicht geven aan de massaliteit van de kerk. Het Grote Kerkhof, als ruimte zeer samengesteld van vorm, kent een zwakke uitsluitend op het verkeer en het parkeren afgestemde inrichting, waardoor het plein ondanks de waardevolle bebouwingswanden en boeiende doorzichten naar buiten toe, geen eenheid vormt. Zeer fraai is het contrast tussen de omsloten stedelijke ruimte van het Groot Kerkhof en het beeld dat de nauwe doorkijk bij de Duimpoort levert van de lager gelegen Welle, de rivier de IJssel en de open, groene en dor hoge opgaande beplanting omzoomde Worp aan de overzijde. Van belang is ook de zuidwestelijke wand van het Grote Kerkhof die bestaat uit de elkaar overlappende bebouwingswanden van de Waterstraat.

De ontwikkeling van deze bebouwingsschillen voortvloeiend uit het in de loop der tijden verleggen van de stadsmuur in de richting van de IJssel is op deze plaats goed herkenbaar. De daarmee samenhangende geringe kaveldiepte, het dientengevolge voorkomen van zowel voor- als achtergevels aan beide zijden, het nauwe straatprofiel en de kenmerkende knik geven aan de Waterstraat een hoogwaardig historisch karakter.

De Grote en Kleine Poot vormen de overgang tussen het liniaire stratenpatroon en de zelfstandige kerksituatie. De aldus pleinachtige ruimtevorming is mede door de dominante bijzondere bebouwing als het sociëteitsgebouw de "Hereeniging" en het koor van de St. Lebuïnus zeer kenmerkend. De aansluiting van de smalle Lange Bisschopstraat op de Kleine Poot is door de kaalslag op de hoek weinig helder. Een van de meest bijzondere semi-openbare ruimten in den lande wordt gevormd door de besloten binnenruimte op de plaats van het voormalige, thans dakloze, middenschip van de Mariakerk, waar de detaillering van de oorspronkelijke binnenwanden is gehandhaafd bij de ombouw tot buitengevels. De Vispoort, toegang vanaf de Welle tot de Nieuwe Markt is door de terugrooiing van een deel van de noordwestelijke bebouwingwand van een driehoekige ruimte voor de Mariakerk getransformeerd is een brede verkeersroute. Deze op het autoverkeer afgestemde inrichting vindt zijn voortzetting op de aansluitende Nieuwe Markt. Door het ontbreken van samenhang tussen de inrichting van het plein en de bebouwingswanden alsook daar het eenvormige karakter van de in 1954 voor de door oorlogsschade weggevallen noordoostelijke gevelwand gebouwde school heeft de Nieuwe Markt aan waarde ingeboet.

De bebouwing van de aanliggende Graven en Hofstraat, veelal 3 lagen onder een kap, is monumentaal van karakter.

De Stromarkt, oorspronkelijk grotendeels onbebouwd proosdijterrein, vervolgens een samenstel van haaks op elkaar aansluitende markten, is door de bouw van een halfslachtig gesitueerd grofschalig kantoor/winkelgebouw zodanig structureel gewijzigd dat ruimtelijk van een plein noch van een straat kan worden gesproken. Het daarop aansluitende gebied rondom de Pontsteeg en de Striksteeg is door omvangrijke kaalslag gevolgd door de bouw van garages en opslagruimten alsook door de inrichting tot openbaar parkeerterrein ingrijpend gewijzigd. Van de oorspronkelijk heldere symmetrische opbouw van dit oudste binnenstedelijke gebied rest naast de Sandrasteeg en een deel van de Pontsteeg slechts de rechthoekige omtrek gevormd door het beloop van en de bebouwingswanden in de Engestraat, de Broederenstraat, de Lange Bisschopstraat en de Kleine Poot. De Sandtasteeg is van een bijzondere ruimtelijke kwaliteit vanwege de geringe breedte, de in hoogte afwisselende historisch waardevolle bebouwing en de rechthoekige knik in het beloop waar de Proosdij de oorspronkelijk doorlopende steeg heeft doen afbuigen.

De Engestraat, Broederenstraat en de Lange Bisschopstraat zijn overwegend smalle rechte binnenstadsstraten met een weerszijden forse bebouwingswanden.

De verwinkeling van deze straten heeft geleid tot een veelvormigheid aan benedenpuien. De afwijkende hoofdrichting van dit oudste stedelijke gebied komt nog steeds helder tot uitdrukking door de visuele afsluitingen die ontstaan door de doorlopende noordwestelijke gevelwanden van de parallel met de IJssel gelegen Broederenstraat en de Smedenstraat.

De straatbrede, vlakke grintbetontegel sierbestrating contrasteert in negatieve zin met het individuele karakter van de aaneengesloten bebouwing.

Het eerste aan de prestedelijke nederzetting toegevoegde stadsdeel is het gebied van de beide Overstraten en de Assenstraat, later uitgebreid met de Polstraat. Kenmerkend is het parallelle beloop van deze straten, waarbij het gebied in min of meer gelijkwaardige bouwblokken is opgedeeld. De dwarsverbindingen, de Spijkerboorsteeg, de Vleeshouwersstraat en de Bursesteeg zijn veeleer bij incident ontstaan getuige het feit dat er geen samenhang tussen deze dwarsstraten aanwezig is. De overwegend heldere opbouw levert in combinatie met de hoge bebouwingsdichtheid en de ten opzichte van de straatbreedten forse aaneengesloten bebouwing een uitermate waardevol stedelijk beeld op. De beslotenheid van dit stadsdeel wordt nog versterkt door het licht gebogen beloop van de straten, de geringe stijging in de richting van de Lange Bisschopstraat en de ruimtelijke afsluiting die de doorlopende bebouwingswand van de Lange Bisschopstraat vormt voor de Grote en Kleine Overstraat.

Een bijzondere stedelijke ruimte is het wat uitgerekte kruispunt Grote Poot, Korte Assenstraat, Vleeshouwerstraat en Assenstraat, dat in samenhang met de historisch waardevolle bebouwing wordt bepaald door een veelheid aan richtingen, haakse en gebogen aansluitingen en licht- en schaduwwerking. In de Assenstraat en de Vleeshouwerstraat zijn de privé -stoepenzones omgezet in met betontegels bestrate trottoirs; de rijweg zelf is nog in klinkerverharding aanwezig. De beide Overstraten en de Spijkerboorsteeg hebben een op één niveau over de volle breedte gestrate verharding die is opgebouwd uit diagonaal gerichte vlakken van wisselende grootte, die ogenschijnlijk willekeurig zijn gevuld met betontegels, klinkers dan wel grintbetontegels. De bedoelde sierbestrating oogt door het gemis aan samenhang met de aanliggende bebouwing en door de genoemde detaillering uitermate rommelig.

Het noordwestelijk deel van de Polstraat kent in opbouw een sterke gelijkenis met de Assenstraat, waarbij de dominerende St. Lebuïnuskerk en toren een boeiende ruimtelijke afsluiting vormen. Het zuidoostelijke deel van de Polstraat heeft ten gevolge van de oorspronkelijke aldaar aanwezige waterwegen een sterk gebogen beloop.

Het verschil in ontstaansgeschiedenis van delen van de Polstraat is wellicht verklarend voor de wisseling in straatbreedte die ter plaatse van het vooralsnog aangenomen hoekpunt van één der vroegste stadsmuren het grootst is. Deze deels geleidelijke deels schoksgewijze verbreding levert een pleinachtig gebiedje op dat een geheel eigen karakter heeft binnen de Polstraat. De samenhang tussen de verschillende straatdelen wordt negatief beïnvloed door kaalslag in zowel de binnen- als de buitenbocht van de straat, waarbij recente kantoorbouw langs de Melkerstraat hieraan slechts in beperkte mate tegemoet komt. Kaalslag gevolgd door zich niet in de structuur voegende bebouwing is evenzeer kenmerkend voor het binnenterrein omsloten door de Assenstraat, de Polstraat en het Grote Kerkhof.

Naast het volledig dichtslippen van het westelijk deel van het binnenterrein door fabrieks - en overheidsgebouwen op een wijze die de aanwezigheid van de Bursesteeg niet doet vermoeden, ontbrak mede door oorlogsschade vrijwel de gehele bebouwing langs de oostelijk zijde van de Bursesteeg. Met recentelijk gerealiseerde bebouwing heeft dit gebied een nieuwe invulling gekregen die sterk afwijkt van het oorspronkelijke karakter als binnenterrein.

Binnen het noordwestelijk van het centrale stadsdeel gelegen gebied neemt het Noordenbergkwartier een zelfstandige plaats in. Hoewel het gehele gebied gekenmerkt wordt door een regelmatig patroon van parallel lopende straten, geldt voor het Noordenbergkwartier dat deze convergeren nabij de voormalige Noordenbergpoort.

Naast het daardoor bochtige beloop van de straten dragen een hoge bebouwingsdichtheid en het specifieke functionele karakter van het kwartier als vestigingsplaats van arbeiders en ambachtslieden bij tot de zelfstandige positie binnen de historische stad. De oorspronkelijke heldere structuur van de wijk heeft sterk in herkenbaarheid ingeboet door een aantal ingrepen in het stratenbeloop. De oudste ingreep is het opheffen van de aansluiting van de Bruynssteeg op de Stromarkt in het verlengde van de Sandrasteeg. De Bruynssteeg loopt daardoor min of meer dood op de , door kaalslag rondom het kruispunt met de Tibbensteeg nauwelijks meer aanwezige, Halve Steeg. De andere oorspronkelijke hoofdstraat, de Noordenbergstraat wordt thans door het nieuwe politiebureau doorsneden en in twee afzonderlijke delen gesplitst. Hoewel door een bewuste situering van recente nieuwbouw gestreefd is naar een nieuwe heldere opzet rondom het Muggeplein is aan de afleesbaarheid van het ontstaan en de ontwikkeling van de wijk in sterke mate afbreuk gedaan. De Papestraat en later tot ontwikkeling gekomen Nieuwstraat zijn door de genoemde wijzigingen van achterstraten getransformeerd tot hoofdstraten. Het oorspronkelijke gemengde functionele karakter van de wijk uit zich in het bebouwingsbeeld waar forse woon-/pakhuizen van drie lagen onder een kap naast panden met één (hoge) bouwlaag onder een kap voorkomen. Waar recente, in de bestaande rooilijn gesitueerde woningbouw domineert ontbreekt deze afwisseling veelal door het enkelvoudige tijdsbeeld, de vrij uniforme bouwhoogte en de complexgewijze bouw. Het historisch ruimte- en bebouwingsbeeld van de zuidelijke delen van de Noordenbergstraat en de Papestraat is van grote waarde.

Zeer kenmerkend is de nauwe Kranensteeg met een oorspronkelijke keiverharding en een aantal steunbogen. Het Klooster, aanvankelijk binnenterrein is een doorbraak uit 1640. Nog steeds kent de ruimtevorming de kenmerken daarvan, zoals de sterk wisselende voorgevelrooilijnen, de slechts gedeeltelijke wandvorming en aanzienlijke verschillen in de bebouwingskarakteristieken.

In de geslotenheid van de wand en het sterk bochtige beloop komt helder tot uitdrukking dat de Molenstraat deel uitmaakt van de buitenste bebouwingsschil van de middeleeuwse stad waarbij de aard van de bebouwing nog verwijst naar de kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid die zich daar heeft gevestigd. Van de oorspronkelijke Molengang rest door de algehele kaalslag en de daarna tot stand gekomen nieuw niets. De thans sterk verspringende rooilijnen en het kleinsteedse plantsoentje ter plaatse van de aansluiting op het noordelijke restant van de Noordenbergstraat ontberen enige historische karakteristiek.

De Nieuwstraat vormt de overgang tussen het dichtbebouwde Noordenbergkwartier en het ruimer verkavelde noordoostelijke binnenstadskwartier en het ruimer verkavelde noordoostelijke binnenstadskwartier. Deze oorspronkelijke achterstraat heeft zich, zoals uit het vrijwel rechte beloop en het in verhouding tot de overige binnenstadsstraten bredere profiel blijkt, ontwikkeld tot de belangrijkste toegangsweg vanuit het noordwesten.

De bebouwing bestaat overwegend uit forse woon -winkelpanden voorzien van een lijstgevel. De recent gerealiseerde winkelfinrichting levert, hoewel een zekere hoofdonderverdeling in het straatprofiel is aangehouden, een weinig samenhangend totaalbeeld op. Op de plaats waar de Leusensteeg en de Nieuwstraat samenvloeien, is de Nieuwstraat door de terugliggende rooilijn van het postkantoor uit 1907 verwijld tot een min of meer pleinachtig gebiedje. Hoewel daardoor dit kruispunt met het Noordenberschild in helderheid inboet, levert met name het zicht op het smalle schegvormige bouwbok Leusensteeg - Nieuwstraat een kenmerkend stadsbeeld op. Het karakter van het noordoostelijke binnenstads kwartier met als centraal assenkruis de Bagijnenstraat - Kuiperstraat/Hagensteeg wordt met uitzondering van het huidige Broederenpleingebied, nog steeds in overwegende mate bepaald door de vestigingen van oudsher aanwezige bijzondere functies zoals bejaardenhuisvesting, ziekenzorg en onderwijs. Deze, veelal carrévormige, in één aaneengesloten rooilijn gesitueerde en haar de weg toegekeerde complexen hebben onderling een sterke vormverwantschap. De oudere complexen zijn opgebouwd uit een tweetal hoge verdiepingen, terwijl de na -oorlogse complexen een drietal lagere verdiepingen hebben waardoor de gootlijsten nauwelijks in hoogte verschillen.

De nokrichtingen lopen vrijwel altijd evenwijdig met de aangrenzende straten. Een ernstige structurele verstoring in het gebied is de telefooncentrale aansluitend op het postkantoor, waardoor een aanzienlijk deel van de Leusensteeg een onsamenhangend ruimtebeeld krijgt.

De zeer bijzondere ruimte zoals die door de confrontatie van twee verschillende perioden van stedevorming ter plaatse van de hoek Achter de Broederen, Broederenstraat, Engestraat tot stand is gekomen, is helaas door de sloop van het grootste deel van de gevelwand van Achter de Broederen in zeggingskracht teruggelopen. In het beloop en de geslotenheid van de bebouwingswanden van de Smedenstraat en de daarop aansluitende Korte Bisschopstraat komt ook nu nog helder tot uitdrukking dat deze straten de noordoostelijke buitenschil vormen van het reeds in de middeleeuwen tot stand gekomen stadsgebied. Aan het straatbeeld zelf wordt, behalve door de opgerekte doorbraak in het verlengde van Achter de Broederen richting Sijzenbaanplein, vooral afbreuk gedaan door de sterk in kwaliteit wisselende bebouwingswand aan de binnenzijde, waar door kaalslag en rooilijnverleggingen aanzienlijke contrasten zijn ontstaan.

Dit wordt nog versterkt door de grote diversiteit in bestratingmateriaal, variërend van betontegels, gebakken straatklinkers, asfalt, natuursteen keitjes en sierbetontegels, dat in beide straten is aangewend.

De Brink is een samengestelde ruimte, waarin nog steeds helder tot uitdrukking komt dat het oorspronkelijk een restruimte dan wel overgangsgebied is geweest tussen onafhankelijke stedelijke ontwikkelingen ter weerszijden. Het sterk gebogen beloop, de voortdurende hoekverdraaiingen en de pleinachtige voorruimten resulteren niet in één enkelvoudig te ervaren plein, maar veeleer in een aaneenschakeling van afzonderlijk gevormde ruimten. Het transformatieproces van achterkant tot stedelijke hoofdruimte is onder meer goed herkenbaar door de gedeeltelijke opvulling van het zuidwestelijke deel met enkele gerende bouwblokken uitmondend in de Waag, waarbij wellicht het functioneren van deze laatste een verdere opvulling van het gebied in de weg heeft gestaan.

Een gelijksoortig inspelen op het toegenomen belang van de Brink is het omleggen van de van oorsprong vermoedelijk vloeiende aantakking van de Roggestraat op de Golstraat, waardoor enkele percelen thans naar de Brink zijn gericht. De verschillende delen van de Brink zijn door de sterk wisselende ruimtelijke opbouw en de stedelijke historische bebouwing van grote waarde.

De zelfstandige ruimtevorming van de verschillende delen wordt in niet onaanzienlijke mate teniet gedaan door de uniforme inrichting van de open ruimte die vooral is afgestemd op het rijdende en parkerende autoverkeer. De ruimtelijke beleving wordt in positieve zin beïnvloed door de forse fontein op het draaipunt van hoofdrichtingen ter plaatse van de centrale verwijding op de Brink. Naast enkele gotische huizen vormt met name de in 1528 gebouwde, laat-gotische Waag, aanvankelijk tevens hoofdwacht, met haar traporen en drie hangtorentjes op de overige hoeken een waardevolle bebouwingsdominant. De oorspronkelijk naar voren springende hoekbebouwing Zandpoort/Boterstraat leverende een heldere overgang op tussen de Brink en de Zandpoort. Als gevolg van de teruggrooiing in 1932 van de noordelijke bebouwingswand van de Zandpoort ontbreekt een duidelijke begrenzing van de Brink en lopen Zandpoort en Brink geleidelijk in elkaar over, hetgeen als een ruimtelijke verzwakking moet worden aangemerkt.

Het Bergkwartier laat zich in twee delen onderscheiden, waarbij de grens is gelegen in de Bergstraat. Het zuidelijk deel is regelmatig verdeeld over de min of meer parallel lopende Menstraat en Rijkmanstraat, waardoor vooral gelijkmatige percelen voorkomen. Het noordelijk deel wordt in sterke mate bepaald door de waaievormige verkaveling rondom de voormalige Priorskamp.

Hoewel excentrisch gesitueerd vormt de Bergkerk, een in hoofdzaak laat-gotische basiliek met twee romaanse in tufsteen opgetrokken en later in baksteen verhoogde torens, het middelpunt van het Bergkwartier. Verklarend hiervoor zijn het sterk in hoogte toenemen in de richting van de kerk zodat deze duidelijk boven het kwartier uit torent en het beloop van de straten die uitkomen op dan wel zijdelings raken aan het Bergkerkgebied. Deze specifieke ruimtelijke condities en de waardevolle cultuur-historische bebouwing geven het Bergkwartier een hoge belevingswaarde. Naast de genoemde hoogteverschillen zijn de sterke contrasten die de wijk kenmerken zeer duidelijk te ervaren ter plaatse van de aantakking van de Kerksteeg op de Bergstraat, waar smalle stegen en een bredere straat samenvloeien, lage en hogere woonbebouwing elkaar afwisselen en de stenige inrichting van het noordwestelijk pleindeel direct aansluit op het zuidelijk van de kerk gelegen groene kerkhof. Een bijzondere positie neemt het Bergschild in, waar de Menstraat, de Rijkmanstraat en Kerksteeg samenkomen. Deze pleinachtige ruimte boet sterk in waarde in door de ten behoeve van een zicht op de gerestaureerde stadsmuur tot stand gekomen verbreking van de zuidelijke bebouwingswand van de Rijkmanstraat – Bergschild. De Rijkmanstraat, een voor deze buurt brede straat, kent een erg wisselend karakter. Dit wordt veroorzaakt door een gedeeltelijke terugrooiing en kaalslag waardoor thans achtertuinen van panden gelegen aan de Menstraat direct aan de straat grenzen, alsook door de weinig aantrekkelijk vormgegeven doorbraak naar Achter de Muren.

Achter de Muren zelf geeft, ondanks de aanwezigheid van het Muntcomplex en enkele tegen de stadsmuur gebouwde kenmerkende pakhuizen een rommelig beeld vanwege de grote verscheidenheid in karakter en situering van hoofd- en bijgebouwen.

Tot voor kort werden de Roggestraat en het Bergkerkplein gedomineerd door een samenstel van weinig fraaie bedrijfs- en kantoorbebouwing. Desondanks leverden de aanzienlijke hoogteverschillen en de sterk gebogen gevelwanden een fraai stedelijk beeld op. De inrichting, de profielverruiming van de verbinding naar de Kazernestraat en de kaalslag op de plaats waar de Walstraat aantakt maken het huidige Bergkerkplein onsamenhangend. De Walstraat vormt net zoals de Smedenstraat door het gebogen beloop en de geslotenheid over een grote lengte van de gevelwand nog steeds de buitenschil van het reeds in de Middeleeuwen tot stand gekomen stadsgebied. Als geheel leveren deze kenmerken in combinatie met de eenvoudige historische behuizingen een waardevol straatbeeld op. Van bijzonder belang is de aanvankelijke verbreding in de richting van de Bergkerk en de sterke vernauwing door de naar voren springende bebouwing ter plaatse waar van oorsprong de toegangspoort van de prioraat van de berg was gesitueerd.

De Bokkingshang, voorheen havenkade, direct grenzend aan de buitenzijde van de middeleeuwse stad wordt nu gekenmerkt door contrasten.

De Berkwartierzijde wordt sterk bepaald door de aanzienlijke hoogteverschillen die op korte afstand overbrugd moesten worden. Hierdoor is een sterk verweven beeld ontstaan van al dan niet van voorbebouwing voorziene stadsmuren waarin en waar direct achter forse historische bebouwing oprijst en de daarover dominerende Bergkerk. De confrontatie met het grootschalige Emmaplein en vooral met het viaduct heeft tot een sterk onevenwichtige opbouw geleid, waarbij de deels als parkeerterrein, deels als plantsoen ingerichte restgebieden zeker niet een positieve bijdrage leveren aan de overgang tussen de historische en de recent tot stand gebrachte structuurlijnen. Het IJsselfront tussen Pothoofd en Spoorwegviadukt kent ondanks de grote verscheidenheid in opbouw een sterke mate van harmonie. Daarin spelen de hoge gemetselde kademuren en de aaneengesloten en op de rivier gerichte stedelijke bebouwing een belangrijke rol. Een recente toevoeging wordt gevormd door de aangelegde onderkade die door zijn lage ligging een bijdrage aan de beleving van het water levert zonder de kenmerkende relatie tussen stad en rivier te verstoren.

Het contrast met de onbebouwde en van forse boomgroepen voorziene groene overzijde geeft aan het totale ruimtelijk beeld een extra dimensie. Het kaderprofiel zelf is zeer divers. Bij de Kapjeswelle is het profiel samengesteld uit een kade, een tweetal door een middenberm gescheiden wegen, een breed trottoir en ruime bij de laat – 19 de eeuwse villa's behorende voortuinen. Naast opgaand groen in deze particuliere tuinen zijn er bomenrijen op de kade en in de middenberm. In zuidelijke richting vervallen achtereenvolgens de middenberm, de bomenrij, de voortuinen en eindigt de rij vrijstaande villa's. De profielbreedte is daar aanzienlijk afgenomen. Het voorheen aanwezige nog sterkere verschil in breedte is thans door het wegvallen van de muurhuizen tussen de IJsselstraat en de Duimpoort minder sprekend. Vanaf de Duimpoort is nog een klein deel van deze buitenmuurse bebouwing aanwezig, waarna het profiel zich weer verwijdt. Het beeld wordt dan bepaald door een hoger gelegen, forse, van serres voorziene, 19^{de} en 20^{de} eeuwse woon- en kantoorbebouwing die van de straat is gescheiden door tuinmuren met daarboven hekken. De sterk wisselende profielen leveren in combinatie met de kenmerkende zakking in de kademuren de grote mate van afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis.

Het open gebied van de Worp vervult reeds lang de functie van buitenhof voor de burgers van Deventer. In de 17^{de} en 18^{de} eeuw werd het in delen aan particulieren verpacht en bevonden er zich vele tuinhuisjes. Thans is het gebied, doorsneden door enige dijkjes, een mengvorm van uiterwaarden en parkaanleg, waarbij met name her groene onbebouwde karakter als belangrijkste structurele kenmerk kan worden genoemd.

De 19^{de} eeuwse uitbreidingen binnen de 17^{de} eeuwse vesting zijn in overwegende mate van een stedelijke allure. Deze uitbreidingen, die een schil rondom de oude stad vormen, bieden de meer welgestelde stedeling de mogelijkheid de sterk verdichte stad te ruilen voor een meer riante woonsituatie. De opbouw van het gebied is in overwegende mate een afgeleide van bestaande uitvalswegen en het beloop van de vestingwerken.

De vestingwerken zelf zijn, nadat de spoorlijn naar Zutphen in 1865 en de spoorbrug in de richting Apeldoorn in 1887 zijn aangelegd, aan de hand van een plan uit 1888 van L. A Springer omgevormd in de zogenaamde landschapsstijl. Naar buiten toe is het beeld van het park vrij gesloten. Aanvankelijk vormt het gebied Noordenbergsingel -Van Twickelostraat -Graaf van Burenstraat onderdeel van het parkplan, waarbij dit deel een sterk symmetrische formele opbouw en detaillering kende. Het thans bestaande wegenpatroon van dit gebied met de Van Twickelostraat als centrale as is daarvan direct afgeleid. Het jongere villaparkje rond de Parkweg ter plaatse van de voormalige ziekenstallen is daarvan enigszins afzijdig gesitueerd.

De Keizerstraat, die als eerste bouwlocatie buiten de oude stad in 1869 gereed komt, wordt gekenmerkt door een recht beloop en aaneengesloten panden met drie bouwlagen onder een kap. Dit rechte straatbeloop en de aaneengesloten gevelwanden zijn evenzeer kenmerkend voor de overige 19^{de} eeuwse straten. Een uitzondering daarop vormt de Singel die het bochtige beloop van de stadsgracht volgt en een vrijstaande villabebouwing kent.

De Noordenbergsingel, de Graaf van Burenstraat, de Boedekerstraat, de T. G. Gibsonstraat, de Pikeursbaan en de Singelstraat hebben alle overwegend kenmerkende monumentale bebouwingswanden met deels gestucte en wisselend rijk gedetailleerde forse woonhuizen van twee bouwlagen onder een kap. Langs de Singel komen vooral royale door tuinen omsloten villa's voor. In de Van Twickelostraat is eenzijdig een drietal chaletachtige dubbele woonhuizen gesitueerd. De straat zelf heeft door de aangrenzende achtertuinten aan een zijde en de van bomenrijen voorziene middenberm een sterk groen karakter. De Binnensingel, de Brinkpoortstraat en de Sijzenbaan kennen een minder homogeen en aanzienlijk eenvoudiger bebouwingsbeeld. Het Sijzenbaanplein en omgeving zijn door de aldaar gerealiseerde binnenstadsontwikkeling, de grofschalige parkeergarage en de omvangrijke kaalslag herschape in een structuurloos conglomeraat van ruimten.

ALGEMENE
KARAKTERIS-
TIEKEN

Voor enkele onderdelen van de stad is reeds ingegaan op de kenmerkende kwaliteiten van bebouwing en open ruimten. Voor de stad als geheel kunnen daarnaast de volgende meer algemene stedenbouwkundige karakteristieken worden geformuleerd. De bebouwing is met uitzondering van de 19^{de} eeuwse villabebouwing overwegend aaneengesloten gebouwd en direct grenzend aan de straatruimte gesitueerd in een naar de weg gekeerde bebouwingsgrens. In het algemeen omvatten de panden 2 á 3 bouwlagen onder een kap. Panden met 4 bouwlagen komen voor aan de Brink, het Grote Kerkhof en delen van de Assenstraat. In de Kerksteeg, de Sandrasteeg en verspreid over het Noordenbergkwartier staan panden met 1, weliswaar zeer hoge, bouwlaag. De daken in de oude stad, veelal (afgeknotte) zadeldaken voorzien van de voorschilden, zijn steil voornamelijk met hellingen tussen de 45° en 60°. De gebouwen zijn vrijwel altijd voorzien van een kap met een nokrichting loodrecht op de straat. Een uitzondering hierop vormen enkele gevelwanden aan het Grote Kerkhof en het zuidelijk deel van het IJsselfront en de voormalige kloostercomplexen rond de Bagijnenstraat waar de kaprichting evenwijdig aan de voorgevel is. De panden zijn opgetrokken in rode baksteen, al dan niet gepleisterd, vertind, dan wel geschilderd; de kappen zijn gedekt met grijs -zwarte en rode gebakken pannen; lijst- en topgevels, waaronder de specifieke Gelders -Overijsselse geveltoppen en een gevelindeling bestaande uit overwegend 2 á 3 en een enkele keer uit 4 traveeën met verticaal gerichte ramen bepalen tezamen het beeld.

Met betrekking tot de openbare ruimten kan gesteld worden dat, afgezien van de recente winkelinrichting in de winkelstraten, de inrichting van de overige binnenstadsstraten en pleinen overwegend worden gekenmerkt door een kleinschaligheid in indeling en materiaalgebruik die zijn verklaring vindt in zowel het oorspronkelijke als het hedendaagse functioneren. Specifieke aandacht behoeven de karakteristieke hoogteverschillen, het structurele groen op de voormalige bolwerken en de bomenrijen langs de kaden en op de pleinen, alsmede de privéstoepen, stoepalen en hekken.

RESULTAAT
GEVOERD
OVERLEG

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn het gemeentebestuur van Deventer, Gedeputeerde Staten van Overijssel, de Rijksplanologische Commissie en de Monumentenraad gehoord inzake het voorstel om de binnenstad van Deventer aan te wijzen als beschermd stadsgezicht.

De genoemde instanties hebben alle positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen aanwijzing.

Op verzoek van het gemeentebestuur zijn zowel de tekst als het kaartmateriaal van de toelichtende beschrijving meer in overeenstemming gebracht met de huidige situatie in het stadsgezicht.

Tevens verzocht het gemeentebestuur, daarin gesteund door Gedeputeerde Staten, de Raambuurt gelegen tussen het Emmaplein en de Buitengracht binnen het aan te wijzen stadsgezicht op te nemen.

Op grond echter van het ontbreken van een herkenbare structurele samenhang tussen dit vroeg 20^{ste} eeuwse woon- en industriegebied en de oudere binnenstadsgedeelten is het oorspronkelijke voorstel gehandhaafd, waarbij de begrenzing van het aangewezen stadsgezicht langs het Emmaplein is gelegen, zulks in overeenstemming met de zienswijze van de Rijksplanologische Commissie.

In afwijking van het oorspronkelijke aanwijzingsvoorstel en op eenstemmig verzoek van alle overlegpartners is het op de hoek van de Houtmarkt en de Kazernestraat gelegen, laat 19^{de} eeuwse gebouw van de Boreelkazerne aan het beschermde stadsgezicht toegevoegd. De ruimtelijke en architectonische kwaliteiten van dit gebouw in samenhang met de tegenovergelegen bebouwing aan de buitenzijde van het bergkwartier vormen de motieven voor deze uitbreiding.

RECHTSGEVOLG

Ter effectivering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan ontwikkeld worden.

Voor een aantal deelgebieden van het aangewezen stadsgezicht zijn recentelijk ontwerp -bestemmingsplannen opgesteld. Nu deze plannen nog niet zijn vastgesteld, noch ter advisering aan de Monumentenraad zijn voorgelegd is het niet mogelijk een uitspraak te doen over de mate waarin de daarin gehanteerde bestemmingsregeling vanuit een oogpunt van bescherming van het stadsgezicht aanvulling c.q. herziening behoeft. In een daartoe geëigend planstadium zal toetsing aan de met de aanwijzing beoogde doeleinden kunnen plaatsvinden.

De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkeling binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Bijlage 6 Advies Archeologie

Gemeente Deventer

Toelichting Bestemmingsplan Melkstersweide – de Worp

Auteur: R.E. Buitenhuis
Bevoegd gezag: drs. B. Vermeulen (Gemeentelijk Archeoloog)

Datum: 17-01-2017

1. Inleiding

De archeologische verwachting voor de gemeente Deventer is gebaseerd op de landschappelijke en bodemkundige kenmerken van bekende archeologische vindplaatsen. Een uitgebreide onderbouwing van de fysisch geografische bouwstenen van de archeologische verwachtingswaarden is te vinden in: Willemse, N.W., L.J. Keunen, L.M.P. van Meijel & T. Bouma, 2013. ...*Die plaatsen, welke in de Douwelerkolk verdrongen zijn...* *Fysisch- en historisch-geografische bouwstenen voor een archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer* (RAAP Rapport 2571), Weesp.

Vanaf de late middeleeuwen is het verband tussen landschappelijke mogelijkheden en locatiekeuze minder goed puur fysisch geografisch te verklaren, omdat de mens er steeds meer in slaagt de natuur naar zijn hand te zetten. Vanaf deze periode zijn historische bronnen zoals kaarten en geschriften beschikbaar, waardoor veel elementen goed kunnen worden gelokaliseerd.

Op de archeologische verwachtingskaart zijn recente archeologische en historische onderzoeksgegevens gecombineerd met de fysisch geografische verwachting ter plekke. Ook bekende verstoringen zijn weergegeven op de archeologische verwachtingskaart.

2. Het archeologiebeleid en de regels in dit bestemmingsplan

De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het archeologiebeleid van de gemeente Deventer. De gemeenteraad heeft de beleidsvrijheid om de beleidsgrenzen te bepalen. Voorwaarde is dat deze grenzen voldoende zijn onderbouwd.

Het archeologiebeleid is op 28 januari 2015 door de raad vastgesteld in de vorm van een beleidskaart en een onderbouwing, zie hiervoor: Vermeulen, B., 2015. *Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid* (Interne Rapportages Archeologie Deventer 74), Deventer. Archeologisch onderzoek kan leiden tot aanpassing van de beleidswaarden van een gebied. De beleidskaart wordt zo nodig tussentijds geactualiseerd, op basis van de selectiebesluiten van het bevoegd gezag.

De archeologische beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, zoals die in het bestemmingsplan zijn gehanteerd. In het bestemmingsplangebied *Melksterweide – de Worp* gelden de beleidswaarden '1, 4 en 5' afb. 1).

In september 2009 is archeologisch vooronderzoek, in de vorm van verkennend proefsleuvenonderzoek, uitgevoerd op een deel van het bestemmingsplangebied. Dit proefsleuvenonderzoek heeft geleid tot het selecteren van een aantal mogelijk archeologisch interessante onderzoeksgebieden en het vrijgeven van een ander deel van de locatie. De resultaten van het proefsleuvenonderzoek worden meegenomen in dit rapport en dragen bij aan het gerichter bepalen van de beleidswaarden in het bestemmingsplangebied. Verder is op basis van diverse onderzoeken in het project Ruimte voor de Rivier een analyse van de fysisch geografische situatie mogelijk waardoor een klein gebied met beleidswaarde 2 is komen te vervallen.

De overige beleidswaarden zijn vertaald in de regels van dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn dubbelbestemmingen Waarde Archeologie opgenomen voor de gebieden die op de beleidskaart een beleidswaarde **2 of hoger** kennen. Er is voor gekozen om aan gebieden met beleidswaarde 'Archeologie 1' geen dubbelbestemming toe te kennen.

Waarde-archeologie 1

Voor de gebieden met een lage verwachtingswaarde (beleidswaarde '1') is de kans dat een bodemingreep het bodemarchief verstoort door de lage dichtheid aan vindplaatsen en de veelal relatief kleine oppervlakte van die vindplaatsen, zeer klein. Eigenlijk komt dit type resten vooral aan het licht bij archeologische begeleiding van grootschalige werkzaamheden. Daarom is voor deze beleidswaarde een vrijstellingsoppervlakte van 10.000 m² gehanteerd. Boven de 10.000 m² geldt een meldingsplicht. Dit type omvangrijke werkzaamheden is over het algemeen ruim op tijd bekend bij de gemeente. Een dubbelbestemming is daarmee een relatief zwaar middel dat voor deze groep leidt tot onnodige administratieve last. Er wordt daarom voor deze ingrepen actief contact gezocht met de initiatiefnemer met het verzoek om medewerking te verlenen aan een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier kan de archeologische verwachting steekproefsgewijs gecontroleerd worden.

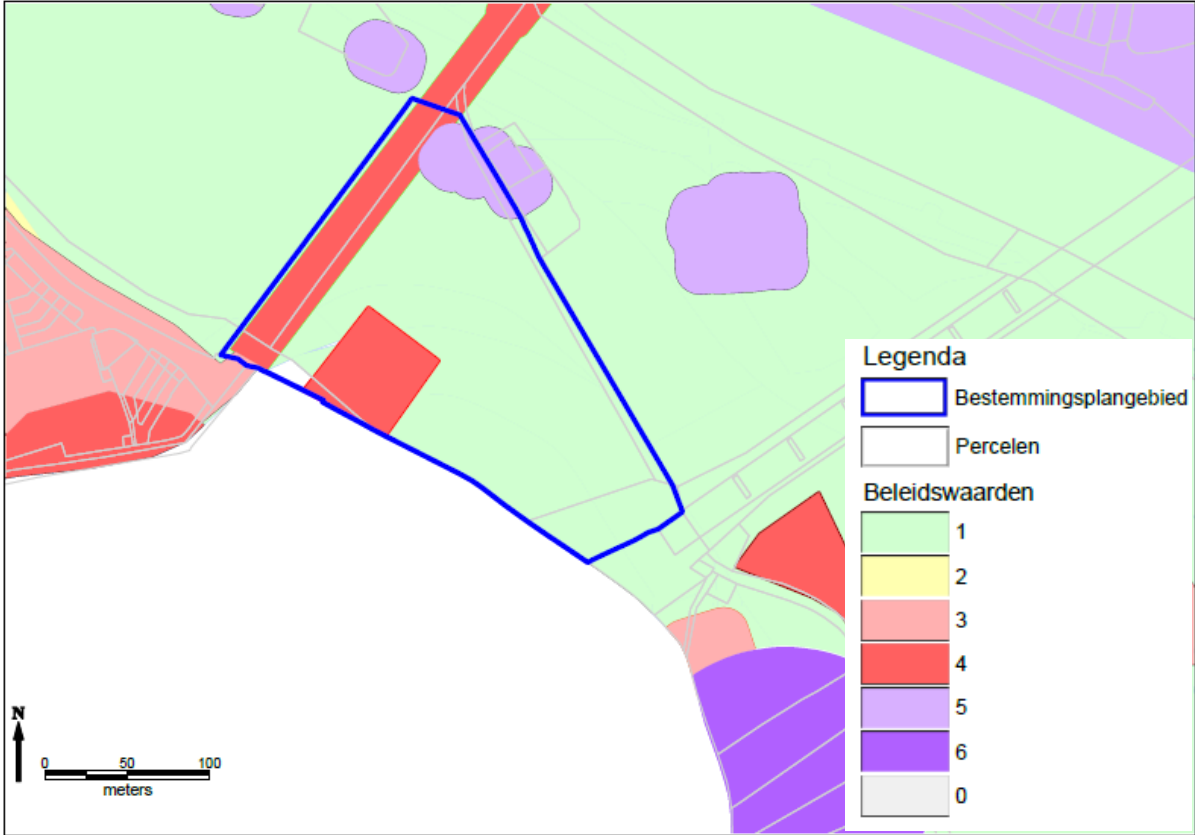
Waarde - Archeologie 4

Op gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie 4' 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 een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Waarde - Archeologie 5

Op gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie 5' mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 10 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,3 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 10 m² en 40 m² dieper dan 0,3 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 40 m² en dieper dan 0,3 m dient bij een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

3. Uitsnede beleidskaart



Afb.1: Het bestemmingsplangebied op de archeologische beleidskaart.

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

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.

Bijlage

Bestemmingsplan Melkstersweide - de Worp

Gemeente Deventer

Van verwachting naar beleid

1. Inleiding

In deze bijlage is in algemene zin beschreven hoe het archeologiebeleid tot stand is gekomen. Het archeologiebeleid is gebaseerd op de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Deventer. Meer informatie is te vinden in het achtergrondrapport bij de archeologische verwachtingskaart.¹

De gemeente geeft in haar archeologiebeleid aan 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. De onderbouwing van de gehanteerde regels is beschreven in het achtergrondrapport bij de beleidskaart: 'Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid'.²

Op basis van het verkennend proefsleuvenonderzoek in 2009 en het onderzoek in Ruimte voor de Rivier zijn de beleidswaarden van het bestemmingsplangebied geactualiseerd en verder toegespitst. Eventuele aanwezige vindplaatsen zijn beter gelokaliseerd en begrensd. Het heeft geleid tot het aanpassen van de beleidswaarden van het gebied.

2. De archeologische verwachting

Onder archeologische verwachting wordt de kans op het voorkomen van archeologische resten verstaan. Meer specifiek zegt een archeologische verwachting iets over de relatieve dichtheid waarin archeologische resten (vondst- en/of spoorcomplexen) kunnen voorkomen. De archeologische verwachting is opgebouwd uit fysisch geografische kenmerken en historische en archeologische data.

Fysische geografie

De verwachtingskaart heeft een sterk fysisch geografische basis. Uit de archeologische onderzoeken die plaats hebben gehad in de gemeente Deventer en in omliggende gebieden zijn op grond van geomorfologische en geologische kenmerken en de bodemgesteldheid verschillende landschappen onderscheiden, die ieder een eigen ontwikkeling en bewoningsmogelijkheden hebben gekend. De hogere delen van het landschap waren vaak al in de prehistorie door mensen in gebruik. De lagere delen zijn minder intensief gebruikt en werden vaak pas in de middeleeuwen of de nieuwe tijd bewoonbaar.

Op basis van geomorfogenetische kenmerken zijn drie verwachtingszones voor archeologische resten uit met name de prehistorie tot en met de vroege middeleeuwen onderscheiden: zones met een hoge, middelmatige en lage verwachte dichtheid aan archeologische resten.

Historische verwachting

Vanaf de middeleeuwen ging de mens het landschap naar zijn hand zetten. Op basis van historische bronnen (zoals kaarten en geschriften) zijn locaties van historische elementen met een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische resten aangewezen. Deze verwachting is weer vertaald naar de beleidswaarden op de beleidskaart en heeft geleid tot de waarden zoals opgenomen in dit bestemmingsplan.

¹ Willemse *et al.*, 2013.

² Vermeulen, 2015.

Een gedetailleerdere beschrijving van de historische elementen en de onderbouwing van de hieraan gekoppelde beleidscategorieën is te vinden in de rapportages bij de archeologische verwachtingskaart³ en de archeologische beleidskaart⁴. Deze rapportages maken onderdeel uit van de onderbouwing bij dit bestemmingsplan.

Archeologische waarden

Op basis van archeologische onderzoeken kunnen 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.⁵ Hieronder bevinden zich ook vindplaatsen waar bijvoorbeeld wel proefsleuvenonderzoek heeft plaatsgevonden maar waar door omstandigheden het definitief onderzoek (nog) niet is uitgevoerd.

Terreinen waar sinds het opstellen van de archeologische verwachtingskaart in 2013 aanvullend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn nog niet op de beleidskaart verwerkt. Na afloop van elke onderzoeksstap is in een selectiebesluit door het bevoegd gezag aangegeven in hoeverre het terrein als verstoord wordt beschouwd. Het selectiebesluit bepaalt de meest recente beleidswaarde(n) van het terrein. Een recent selectiebesluit vormt de onderbouwing voor een mogelijke afwijking van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie ten opzichte van de beleidskaart. Een samenvatting van het (aanvullend) archeologisch onderzoek met het selectiebesluit dat hieraan ten grondslag ligt is hieronder opgenomen.

Voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan heeft veel archeologisch onderzoek plaatsgevonden. In het kader van het project Ruimte voor Rivier is archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd op de Melksterweide. Dit is gerapporteerd als: Smole, L., E. Mittendorf & D. Kastelein, 2010. *Vindplaats 3: Touwslagerij, Archeologisch proefsleuvenonderzoek project Ruimte voor de Rivier, gemeente Deventer* (= Interne Rapportages Archeologie Deventer 38), Deventer.

Dit onderzoek richtte zich slechts op delen van het terrein. Dwars over het terrein loopt op de kadastrale kaart van 1832 een soort dijkje geflankeerd door twee greppels. Binnen het dijkje zijn in een proefsleuf een behoorlijk aantal paalkuilen gevonden. Een kuil bevatte ook menselijk botmateriaal. Verder is een ophogingspakket een menselijke schedel gevonden. Spaarzame vondsten wijzen op een datering in de 16^{de} eeuw maar een deel van de sporen zou ook ouder kunnen zijn. Mogelijk gaat het om een belegeringswerk of kampement uit de Tachtigjarige Oorlog.

Alle sporen liggen aan de Worpzijde van de greppels. Daarom is deze vindplaats begrensd aan de hand van de greppels. Aanvullende sleuven binnen dit terrein kunnen meer inzicht geven in de aard van de vindplaats en mogelijk ook worden gebruikt om de vindplaats nader te begrenzen.

Totstandkoming beleidswaarden bestemmingsplangebied

Beleidswaarde 2

Het gebied met beleidswaarde 2 in het bestemmingsplangebied is gebaseerd op de fysische geografie van de ondergrond. Ten opzichte met het gebied met beleidswaarde 1 betreft dit gedeelte een hoger gelegen kronkelwaard/crevassewaaier. Ten zuiden van deze snipper ligt volgens de fysisch geografische kaart⁶ een laag gelegen kronkelwaard/crevassewaaier met

³ Willemse *et al*, 2013.

⁴ Vermeulen, 2015.

⁵ Vermeulen, 2015, 59-61.

⁶ Willemse *et al*, 2013.

beleidswaarde 1. De hoger kronkelwaard/crevassewaaier is in theorie aantrekkelijker voor bewoning het lagergelegen gebied eromheen. Omdat deze kronkelwaard/crevassewaaier pas in de vroege middeleeuwen tot stand is gekomen is de kans op bewoning voor deze tijd zeer gering.⁷ Bewoning vanaf de prehistorie tot aan de vroege middeleeuwen is op deze crevassewaaier uitgesloten. Het laaggelegen omliggende gebied werd pas vanaf de middeleeuwen/nieuwe tijd benut.

Daarnaast is de oppervlakte van de hoger gelegen kronkelwaard/crevassewaaier beperkt. Daarom is besloten om voor dit gedeelte de beleidswaarde bij te stellen naar waarde 1 (afb. 2). De kans op het aantreffen van een vindplaats wordt voor dit deel klein geacht. Vanwege het dynamische rivierlandschap dat constant aan verandering onderhevig was, is niet duidelijk wanneer het stabiel genoeg was voor structurele bebouwing.⁸



Afb. 2: Het bestemmingsplangebied op de archeologische beleidskaart 2015 met daarop beleidswaarde 2 (gele contour). Deze is bijgesteld naar beleidswaarde 1.

Beleidswaarde 4

Bij deze beleidswaarde gaat het om terreinen waarbij de aanwezigheid van archeologische sporen (vrijwel) vast staat. Het gebied met beleidswaarde 4 in het bestemmingsplangebied bestaat uit een getraceerd vindplaatsgebied (vindplaats 3) door middel van bovenstaand proefsleuvenonderzoek. Mogelijk vormen de aangetroffen (paal)kuilen samen met de greppels en het veronderstelde dijklichaam een verdedigingswerk of militaire verblijfsplaats uit de Tachtigjarige Oorlog. Vondsten uit deze structuur lijken te dateren in de 16^{de} eeuw. Het is echter niet uitgesloten dat de structuren ouder zijn en eventueel toebehoren aan een laatmiddeleeuws verdedigingsstelsel, bijvoorbeeld een landweer.

Beleidswaarde 5

Het gebied met deze beleids categorie is gebaseerd op historische elementen waarvan de locatie exact kan worden bepaald. Deze elementen kunnen bestaan uit landhuizen, kerken, klooster, tolhuizen etc. en hebben vanwege de exacte locatie een kleine buffer gekregen. Strikte ondergrenzen worden hier gehanteerd omdat zelfs bij kleine ingrepen veel informatie verloren kan gaan vanwege de kleine oppervlakte van de elementen.

⁷ Van Mousch en Miedema 2013. Verweij en Vermeersch 2016.

⁸ Smole, Mittendorff en Kastelein 2010, 12.

Op de kadastrale kaart van 1832 zijn vier gebouwen zichtbaar die mogelijk een correlatie hebben met touwslagerijen. Eén van deze gebouwen ligt aan de zuidkant van de weg voor 1832. Eén gebouw ligt onder de contour van de weg en is mogelijk niet meer aanwezig. Twee andere gebouwen liggen aan de noordzijde van laatstgenoemde weg. Doordat deze weg ook begrenst, is de kans op het aantreffen van de kern van het gebouw erg klein. Wel kunnen restanten worden aangetroffen die verband houden met dit gebouw/erf.

3. Vrijstellingen

De *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 dieptevrijstelling van slechts 0,3 m gehanteerd. Dit geldt voor de binnenstad en voor hele kwetsbare gebieden in het overige gebied van de gemeente. In het bestemmingsplangebied is deze vrijstellingsdiepte van toepassing bij beleidswaarde 5.

De oppervlaktevrijstellingsgrens is volgens de huidige wetgeving 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 74*.⁹ Voor een gedetailleerde onderbouwing van de vrijstellingsgrenzen die gehanteerd worden in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar deze rapportage.

⁹ Vermeulen, 2015.

4. Beleidswaarden

De beleidskaart van de gemeente Deventer kent acht verschillende waarden en hanteert per waarde bepaalde vrijstellingsgrenzen.

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

Gebieden met beleidswaarde **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. Voor het bestemmingsplangebied gelden de beleidswaarden 1, 4 en 5.

Beleidswaarde 1 – Lage verwachtingswaarde

Er is voor gekozen om aan gebieden met beleidswaarde 'Archeologie 1' geen dubbelbestemming toe te kennen.

Voor de gebieden met een lage verwachtingswaarde (beleidswaarde 1) is de kans dat een bodemingreep het bodemarchief verstoort door de lage dichtheid aan vindplaatsen en de veelal relatief kleine oppervlakte van die vindplaatsen, zeer klein. Het betreft veelal lagere en natte delen van het landschap. Deze gebieden werden zeer extensief gebruikt maar dit betekent niet dat geen archeologische resten kunnen worden aangetroffen. Er worden in dit soort gebieden juist goed geconserveerde organische resten en rituele deposities aangetroffen. Het is echter nauwelijks mogelijk de locatie van dit type resten te voorspellen op basis van prospectief onderzoek. Eigenlijk komt dit type resten vooral aan het licht bij archeologische begeleiding van grootschalige werkzaamheden. Daarom geldt voor deze beleidswaarde een vrijstellingsoppervlakte van 10.000 m². Boven de 10.000 m² en dieper dan 0,5 m wordt het principe van een meldingsplicht gehanteerd.

Dit type omvangrijke werkzaamheden is over het algemeen ruim op tijd bekend bij de gemeente. Een dubbelbestemming is daarmee een relatief zwaar middel dat voor deze groep leidt tot een onnodige administratieve last. Er wordt daarom voor deze ingrepen actief contact gezocht met de initiatiefnemer met het verzoek om medewerking te verlenen aan een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier kan de archeologische verwachting steekproefsgewijs gecontroleerd worden.

Beleidswaarde 4 – Archeologische waarde

Op gronden met beleidswaarde 4 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 een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Waarde 5 – Hoge archeologische verwachting, hoge informatiedichtheid

Op terreinen met beleidswaarde 5 mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 10 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,3 m zijn vrijgesteld. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 10 m² en 40 m² dieper dan 0,3 m geldt een meldingsplicht. Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 40 m² en dieper dan 0,3 m dient bij een aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Meer dan één waarde

De vrijstellingsgrenzen in de tabel gaan uit van de situatie dat de volledige ingreep gelegen is binnen één beleidswaarde. In de praktijk zijn er ook ingrepen die gelegen zijn binnen meerdere beleidswaarden. Uitgangspunt is hierbij dat beleidswaarden cumulatief zijn. Een gebied met beleidswaarde archeologie 3 heeft automatisch ook beleidswaarde archeologie 2 en lager, een gebied met beleidswaarde archeologie 4 automatisch ook beleidswaarde archeologie 3 en lager, enzovoort. Om de oppervlakte van elke beleidswaarde binnen de ingreep te bepalen worden dus bij de oppervlakte van deze beleidswaarde steeds ook de oppervlakten van alle hogere beleidswaarden binnen de ingreep opgeteld. Van laag naar hoog worden deze oppervlakten daarna per beleidswaarde archeologie getoetst aan de vrijstellingsgrenzen die voor die beleidswaarde archeologie van toepassing zijn. Dit bepaalt welk regime er geldt voor de gebieden met de getoetste beleidswaarde. De afweging bepaalt tevens het minimale regime dat geldt in de gebieden die een hogere beleidswaarde kennen. Aansluitend wordt de daaropvolgende hogere beleidswaarde getoetst. Indien op basis van deze toets een zwaarder regime wordt toegekend, is dat alleen van toepassing op deze beleidswaarde en eventuele hogere beleidswaarden. Indien het regime op basis van deze toets lager uitvalt dan dat op basis van de eerder getoetste lagere beleidswaarde blijft het minimale regime van deze lagere beleidswaarde van toepassing.

5. Voorwaarden omgevingsvergunning

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 de geplande bodemingrepen bekend zijn. Deze gegevens worden waar nodig in de bureaustudie gekoppeld aan de inhoudelijke gegevens over de locatie. Op basis daarvan kunnen aan de vergunning al dan niet voorwaarden worden verbonden.

Hieronder wordt een toelichting gegeven op de mogelijke voorwaarden bij een omgevingsvergunning.

Geen voorwaarden

Wanneer uit 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.

Voorwaarden (behouden) in omgevingsvergunning

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.

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 omgevingsvergunning een meldingsplicht worden gekoppeld. Hierbij moet de start van de grondwerkzaamheden 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 aanvrager geen kosten verbonden. Wel dient hiervoor in overleg met de gemeentelijk archeoloog enige tijd te worden ingepland.

Archeologisch Onderzoek

Indien uit het advies blijkt dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is, hangt het vervoltraject af van de oppervlakte van de geplande nieuwbouw of werkzaamheden. De vorm van archeologisch onderzoek wordt bepaald wanneer de verstoringsdiepte en de begrenzing van geplande bodemingrepen bekend zijn. Deze gegevens worden in het rapport gekoppeld aan de inhoudelijke gegevens over de locatie. Op basis daarvan kunnen aan de omgevingsvergunning al dan niet voorwaarden worden verbonden.

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 aanvrager. Indien uit de boringen blijkt dat de bodemopbouw intact is en de archeologische verwachting door resultaten van het booronderzoek wordt bevestigd, 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 aanvrager. Wanneer proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd wordt op basis van de resultaten bepaald of en welke van de eventuele archeologische resten definitief dienen te worden opgegraven. Ook dit onderzoek is voor rekening van de aanvrager. Wanneer alle geselecteerde resten zijn onderzocht, kan worden gestart met de bouw.

6. 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.

Mousch, van, R.G. en F.R.P.M. Miedema, 2013. *Over de IJssel. Archeologisch onderzoek naar laatmiddeleeuwse brugresten en een 19^e -eeuwse scheepstimmerwerf bij Deventer (BAAC rapport A-11.0089)*, 's Hertogenbosch.

Smole, L., E. Mittendorff, D. Kastelein, 2010. *Archeologisch proefsleuvenonderzoek project Ruimte voor de Rivier, gemeente Deventer. Vindplaats 3: touwslagerij (Interne Rapportages Archeologie Deventer 38)*, Deventer.

Vermeulen, B., 2015. *Onderbouwing vrijstellingsgrenzen Archeologie. Van verwachting naar beleid (Interne Rapportages Archeologie Deventer 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.

Verweij, J.P.F. en J.L. Vermeersch, 2016. *Wrakresten Deventer 4. Project Ruimte voor de Rivier (ADC rapport 421)*, Amersfoort.

Willemse, N.W., L.J. Keunen, L.M.P. van Meijel & T. Bouma, 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)*, Weesp.

Bijlage 7 Verkeersonderzoek

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Deventer

Verkeerseffecten wijziging parkeersituatie De Worp

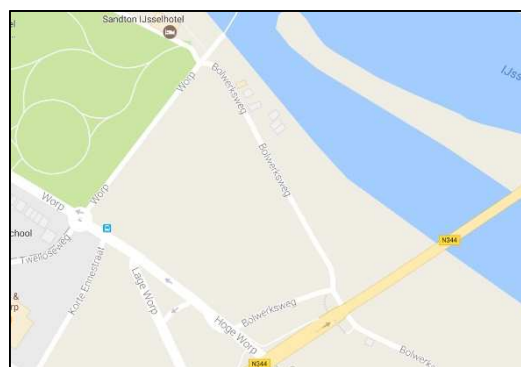
Input bestemmingsplan

Datum
Kenmerk
Eerste versie

24 januari 2016
DVT493Abf0003.02

1 Inleiding

De gemeente Deventer heeft Goudappel Coffeng BV verzocht om werkzaamheden te verrichten als input voor het op te stellen bestemmingsplan voor de toekomstige parkeersituatie op De Worp (uitbreiding parkeren op de Melksterweide). Hierbij gaat het om inzicht geven in de huidige en toekomstige aantallen parkeer- en verkeersbewegingen en de effecten hiervan op de parkeer- en verkeerssituatie (parkeerdruk, bereikbaarheid/verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid). Er wordt voor de toekomstige situatie uitgegaan van een toevoeging van maximaal 350 parkeerplaatsen aan de bestaande capaciteiten en van een situatie waarin parkeren langs de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug niet meer mogelijk is. In totaal gaat het om een maximale uitbreiding van 115 parkeerplaatsen naar 380 parkeerplaatsen. Tevens is gevraagd om de verkeerskundig effecten te vertalen naar milieueffecten op het gebied van geluid en lucht.



Om deze vragen te kunnen beantwoorden is allereerst onderzoek uitgevoerd in het gebied vanaf het parkeerterrein op De Worp via de Bolwerksweg tot aan de parkeervoorziening bij de Bolwerksmolen/inrit Bolwerksmolen en het gedeelte Bolwerksweg tussen Hoge Worp en Bolwerksweg. Aanvullend zijn diverse analyses en berekeningen uitgevoerd. In voorliggende notitie worden per aspect de onderzoeken, analyses en berekeningen toegelicht en worden de resultaten gegeven. De notitie sluit af met samenvattende conclusies voor het bestemmingsplan.

2 Parkeerdruk-/parkeerduuronderzoek

2.1 Inleiding

Om antwoord te kunnen geven op de vraag naar effecten van de toekomstige parkeersituatie is inzicht in de parkeerdruk en parkeerduur in de huidige situatie (mede als input voor de milieuberekeningen voor het bestemmingsplan) noodzakelijk. Dit inzicht is verkregen door op drie dagen (zaterdag 29 oktober, zondag 30 oktober en dinsdag 1 november) in een periode van 07.00-21.00 uur elk uur kentekens te noteren en aan de hand daarvan te bepalen hoe vaak en hoe lang auto's worden waargenomen. Door dit elke uur te doen is zowel de parkeerdruk, parkeerduur als een aankomst- en vertrekpatroon (beter gezegd: bezettingspatroon) verkregen.

NB. Hoewel tijdens het parkeeronderzoek onderscheid is gemaakt in secties (deelgebieden) worden deze niet of slechts beperkt gebruikt bij analyses. Achterliggende reden hiervoor is de parkeerdruk op De Worp dermate hoog was, dat parkeerders 'verplicht' door moesten rijden om langs de Bolwerksweg te kunnen parkeren. De onderscheiden secties hebben daarmee als een samenhangende grote sectie gefunctioneerd. Ook is er enige 'vervuiling' in het onderzoek opgetreden door de werkzaamheden aan de Wilhelminabrug die tijdens het onderzoek werden uitgevoerd. Zowel op de Bolwerksweg als op het talud tussen Bolwerksweg en Hoge Worp is tijdens het onderzoek in bepaalde mate geparkeerd door werkers aan Wilhelminabrug. Hoewel dit 'wegvalt' in de uitkomsten van het totale gebied, kan het grotere effecten hebben op conclusies die op basis van deelgebieden getrokken zouden worden.

Tijdens het onderzoek waren de weersomstandigheden prima en hebben zich verder geen ons bekende bijzonderheden voorgedaan die van bijzondere invloed zouden kunnen zijn op de resultaten van het onderzoek. Het digitale bestand met daarin de betreffende onderzoeksgegevens is aan de gemeente Deventer aangeleverd.

2.2 Analyse en resultaten

Parkeerduur

De 'gemiddelde parkeerder' van de Worp parkeert 5 uur op zaterdag, 4,5 uur op zondag en bijna 6 uur op werkdagen. Deze lange duur geeft een indicatie dat er op de Worp geparkeerd wordt door langer verblijvende bezoekers van het hotel, maar het kan/lijkt ook de veronderstelling te bevestigen dat er op De Worp wordt geparkeerd door werkers in de binnenstad en/of bewoners van de binnenstad (zodat er geen vergunning hoeft te worden gekocht). Op dit laatste wordt later terug gekomen. Toch parkeert ook een flink deel van de bezoekers (circa 40% op dinsdag, circa 45% op zaterdag en bijna 55% op zondag) 3 uur of korter.

In navolgende tabel is voor de onderzoeksdag opgenomen hoe veel individuele voertuigen hebben geparkeerd naar parkeerduur. De tabel geeft tevens aan hoeveel individuele parkeerders (personenauto's) zijn waargenomen tijdens het onderzoek.

parkeerduur	za.	za. %	za. % cum	zo.	zo. %	zo. % cum	di.	di. %	di. % cum
1 uur	50	12,4%	12,4%	60	24,7%	24,7%	29	11,1%	11,1%
2 uur	70	17,4%	29,8%	47	19,3%	44,0%	37	14,1%	25,2%
3 uur	67	16,6%	46,4%	31	12,8%	56,8%	35	13,4%	38,5%
4 uur	52	12,9%	59,3%	20	8,2%	65,0%	24	9,2%	47,7%
5 uur	28	6,9%	66,3%	14	5,8%	70,8%	22	8,4%	56,1%
6 uur	28	6,9%	73,2%	15	6,2%	77,0%	11	4,2%	60,3%
7 uur	29	7,2%	80,4%	8	3,3%	80,2%	11	4,2%	64,5%
8 uur	19	4,7%	85,1%	11	4,5%	84,8%	21	8,0%	72,5%
9 uur	14	3,5%	88,6%	1	0,4%	85,2%	24	9,2%	81,7%
10 uur	11	2,7%	91,3%	2	0,8%	86,0%	10	3,8%	85,5%
11 uur	6	1,5%	92,8%	8	3,3%	89,3%	21	8,0%	93,5%
12 uur	3	0,7%	93,5%	2	0,8%	90,1%	3	1,1%	94,7%
13 uur	1	0,2%	93,8%	0	0,0%	90,1%	0	0,0%	94,7%
14 uur	0	0,0%	93,8%	0	0,0%	90,1%	0	0,0%	94,7%
15 uur (hele periode)	25	6,2%	100,0%	24	9,9%	100,0%	14	5,3%	100,0%
Aantal unieke voertuigen	403	100,0%		243	100,0%		262	100,0%	

Tabel 2.1: Voertuigen naar parkeerduur en onderzoeksdag (absoluut, procentueel en cumulatief procentueel)

Parkeerdruk

De parkeercapaciteit van De Worp bedraagt 115 parkeerplaatsen, langs de Bolwerksweg op de dijk circa 60 parkeerplaatsen en langs het talud van de Wilhelminabrug (tussen Bolwerksweg en Hoge Worp) circa 25 parkeerplaatsen. In totaal gaat het derhalve om 200 parkeerplaatsen. In navolgende tabel is voor de onderzoeksdagen opgenomen wat de parkeerdruk is in het onderzoeksgebied op de verschillende momenten van de dag. Een parkeerdruk van meer dan 100% geeft hierbij aan dat er buiten de vakken op De Worp geparkeerd is (of zeer dicht bij elkaar op de dijk en/of het talud).

tijd	zaterdag	zondag	dinsdag
07:00	32%	29%	30%
08:00	34%	29%	35%
09:00	46%	37%	52%
10:00	52%	38%	63%
11:00	76%	48%	71%
12:00	93%	43%	74%
13:00	100%	47%	81%
14:00	105%	53%	82%
15:00	102%	52%	75%
16:00	92%	49%	56%
17:00	77%	38%	47%
18:00	54%	30%	29%
19:00	47%	28%	23%
20:00	46%	26%	22%
21:00	42%	25%	22%

Tabel 2.2: Parkeerdruk onderzoeksgebied naar tijd en onderzoeksdag

Specifiek voor De Worp is in navolgende tabel voor de onderzoeksdagen opgenomen wat de parkeerdruk op de verschillende momenten van de dag.

tijd	za.	zo.	di.
07:00	37%	40%	26%
08:00	40%	40%	31%
09:00	56%	51%	55%
10:00	64%	52%	70%
11:00	98%	71%	81%
12:00	103%	66%	90%
13:00	104%	72%	99%
14:00	105%	81%	102%
15:00	104%	79%	91%
16:00	100%	77%	66%
17:00	90%	59%	53%
18:00	66%	43%	37%
19:00	62%	40%	33%
20:00	62%	36%	31%
21:00	55%	34%	31%

Tabel 2.3: Parkeerdruk parkeerterrein De Worp naar tijd en onderzoeksdag

Wat uit de tabellen 2.2 en 2.3 blijkt is dat het onderzoeksgebied als geheel op zaterdag zeer vol staat, maar dat er op de overige dagen wel ruimte te vinden is. De analyse voor De Worp laat zien dat tussen 11.00 uur en 15.00 uur De Worp intensief gebruikt wordt op zowel zaterdag als op dinsdag. Op zondagen is er nog wel ruimte te vinden.

Toekomstige situatie

Voor de vertaling naar de toekomstige situatie is er vanuit gegaan dat het parkeren langs de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug niet meer mogelijk is. Er komen derhalve maximaal 350 parkeerplaatsen bij en er vervallen er 85. In totaal het dus om een uitbreiding van 115 parkeerplaatsen naar maximaal 380 parkeerplaatsen (330%). Er is vanuit gegaan dat het toekomstige parkeerterrein in vergelijkbare mate en wijze gebruikt zal worden als het huidige onderzoeksgebied (zie volgende paragraaf).

3 Effecten intensiteiten

3.1 Inleiding

Aan de hand van aantallen parkeerders uit het parkeerdruk-/parkeerduuronderzoek is zowel voor de huidige als de toekomstige situatie het aantal (extra) aankomende en vertrekkende auto's bepaald. Hierbij is er vanuit gegaan dat het toekomstige parkeerterrein op De Worp in vergelijkbare mate en wijze gebruikt zal worden als het huidige parkeerterrein. Omdat het parkeerterrein uitgebreid wordt kan dit eigenlijk al worden beschouwd als worst-case scenario (het immers aannemelijk dat de parkeervraag niet op alle momenten procentueel zal meestijgen met de groei van het parkeeraanbod, die meer voor het faciliteren van drukke momenten bedoeld is).

Aanvullend is er van uitgegaan dat door maatregelen in de binnenstad van Deventer (meer autovrij maken van de pleinen) de parkeerplaatsen op De Worp meer door kortparkeerders gebruikt zullen worden (hetgeen bij een gelijkblijvende parkeerdruk meer verkeersbewegingen op een dag tot gevolg heeft) en dat de parkeerdruk op De Worp verder toeneemt door het tegengaan van parkeren langs de Bolwerksweg en het 'talud' van de Wilhelminabrug. Deze totaal-situatie is verkeerskundig als worst-case scenario beschouwd.

De verkeersgegevens van wegen op aanrijroutes van en naar De Worp zijn afkomstig uit het 'Verkeersmodel Regio Stedendriehoek, gemeente Deventer' waarbij de beschikbare planjaren 2012 en 2030 representatief zijn geacht voor de huidige situatie en de toekomstige situatie over 10 jaar. Op de Twelloseweg, een belangrijke aan- en afvoerroute van het parkeerterrein De Worp, heeft aanvullend een verkeerstelling (slangtelling) plaatsgevonden in de periode dinsdag 29 november tot en met maandag 5 december. Dit om gebruik te maken van zo goed mogelijke basisgegevens. Het digitale bestand met daarin de betreffende telgegevens is aan de gemeente Deventer aangeleverd.

3.2 Analyse en resultaten

In het onderzoek is aan de hand van de geregistreerde kentekens bepaald hoeveel individuele parkeerders er in het onderzoeksgebied zijn waargenomen (zie tabel 2.1 in paragraaf 2.2). Dit zijn er in de onderzoeksperiode respectievelijk 403, 243 en 262 op zaterdag, zondag en dinsdag. Allereerst is dit aantal vermenigvuldigd met de factor waarmee het aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid is (3,30). Aanvullend is er van uitgegaan dat door maatregelen in de binnenstad van Deventer (meer autovrij maken van de pleinen) de parkeerplaatsen op De Worp op zaterdag en zondagen door meer door kortparkeerders zal worden gebruikt (aannee: 200 meer verkeersbewegingen op zaterdag en zondag). Om vervolgens te komen tot een aantal individuele parkeerders per etmaal is dit aantal met circa 8,5% opgehoogd (het is uit kencijfers bekend dat circa 8,5% van het verkeer per etmaal zich afwikkelt in de periode tussen 21.00 uur en 06.00 uur).

Het toekomstig aantal individuele parkeerders op zaterdag, zondag en dinsdag is daarmee op respectievelijk circa 1.553, 980 en 939 bepaald.

Uitgaande van 65 zaterdagen (of evenementendagen of feestdagen), 47 zondagen en 253 werkdagen in een jaar betekent dit voor een gemiddelde dag in een jaar circa 1.000 individuele parkeerders ten opzichte van circa 300 in de huidige situatie (1.054 om 315).

4 Effecten op verkeersafwikkeling

4.1 Inleiding

Volgens de gegevens uit het verkeersmodel van de gemeente Deventer verwerkt de rotonde bij de ingang van De Worp per dag circa 2.800 motorvoertuigen (de som van de doorsnede intensiteit op de toe- en afleidende wegen bedraagt dus circa 5.600 motorvoertuigen). In de verkeersmodellen zit de aansluiting van het parkeerterrein van De Worp op de rotonde echter niet opgenomen. Uit het parkeeronderzoek is echter naar voren gekomen dat in de huidige situatie op een werkdag er circa 300 individuele parkeerders op De Worp zijn. Omdat deze per etmaal (meestal) eenmaal aankomen en vertrekken (dus x2) moet bij de intensiteit die de rotonde verwerkt 600 motorvoertuigen opgeteld worden. Ook is uit telgegevens naar voren gekomen dat de werkdagintensiteit op de Twelloseweg circa 1.300 motorvoertuigen bedraagt in plaats van de in het verkeersmodel opgenomen circa 800 motorvoertuigen. Bij de intensiteit die de rotonde verwerkt zou dus 500 motorvoertuigen opgeteld moeten worden, maar omdat een deel van dit verkeer ook afkomstig is van het parkeerterrein op De Worp (die al geteld zijn) wordt hiervan slechts een deel (60%, 300 motorvoertuigen) meegeteld.

De rotonde verwerkt dus in de huidige situatie per etmaal op een werkdag dus circa $2.800 + 300 + 600 = 3.700$ motorvoertuigen. In de toekomstige situatie na uitbreiding gaat het in het worst-case scenario om circa 1.000 individuele parkeerders (zie paragraaf 3.2), die eenmaal aankomen en vertrekken. De toename bedraagt dan $((1.000-300) * 2 = 1.400$ motorvoertuigen), waarmee de rotonde circa 5.100 motorvoertuigen per etmaal zal verwerken.

4.2 Analyse en resultaten

Een enkelstrooks rotonde kan per etmaal tussen de 20.000 en 25.000 motorvoertuigen verwerken. Dit betekent, in verhouding tot het aantal motorvoertuigen dat de rotonde nu verwerkt, dat de restcapaciteit in de huidige situatie nog zeer ruim is (82% uitgaande van een verwerkingscapaciteit van 20.000 motorvoertuigen per etmaal). Naar de toekomst toe daalt de restcapaciteit naar 75%, hetgeen echter nog steeds zeer ruim is. Ook piekmomenten kan de rotonde goed verwerken (incidentele zeer drukke pieken zoals met Deventer op Stelten of het Dickens festival mogelijk daargelaten, maar dat geldt voor meerdere locaties in Deventer).

Op het gebied van verkeersafwikkeling zullen de effecten van de uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide dan ook niet worden gemerkt (ook niet als in het seizoen de camping wat extra verkeersbewegingen zal trekken of wat extra verkeer gerekend wordt voor hotel (bijvoorbeeld wat bevoorrading) en/of tegelhandel. De restcapaciteit van de rotonde is zeer ruim.

5 Effecten op verkeersveiligheid

5.1 Inleiding

Ten behoeve van voorliggende studie is de huidige verkeersveiligheidssituatie in ogen-schouw genomen en is het effect van de uitbreiding van de parkeervoorzieningen op ba-sis van expert judgement ingeschat.

5.2 Analyse en resultaten

Voor de periode 2010-2015 zijn er op de rotonde De Worp - Hoge Worp twee ongevallen geregistreerd, beide met letsel (beide tussen een personenauto en een fiets). Hoewel te betreuren zijn dit geen dusdanige aantallen dat dit aanleiding geeft om te veronderstel-len dat er op het gebied van verkeersveiligheid iets bijzonders aan de hand is. Ook lokale kennis van ervaren verkeerskundig adviseurs geeft geen aanleiding te veronderstellen dat er op het ge-bied van verkeersveiligheid negatieve effecten zullen optreden bij uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide.

Voor wat betreft de verschillen in mogelijke ont-sluitingsvarianten en de effecten daarvan op de verkeersveiligheidssituatie wordt verwezen naar H8.



6 Effecten op milieuaspecten (geluid)

6.1 Inleiding

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om deze effecten inzichtelijk te maken.

Wanneer de geluidsbelasting toeneemt met 2dB of meer in de plansituatie ten opzichte van de toekomstige (autonome) situatie zonder ontwikkelingen, is er sprake van een waarneembare toename van de geluidsbelasting. Van een toename van 2dB of meer is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling). Wettelijk gezien is er geen verplichting voor het treffen van maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel gewenst af te wegen of voor deze situaties maatregelen mogelijk zijn. Dit is ter afweging aan het bevoegd gezag.

Uitgangspunten

- Rekenmethodiek: De geluidsberekening is uitgevoerd met het softwarepakket GeoMilieu, versie 4.10. Dit model rekt volgens Standaardrekenmethode II uit het Rekenen Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012).
- Voor 30 km/h wegen is een correctie conform artikel 110g in beginsel niet van toepassing omdat deze wegen in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidszone kennen. In voorliggende analyse is deze correctie dan ook niet toegepast.

Verkeersgegevens

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven zijn de gebruikte verkeersgegevens afkomstig uit het 'Verkeersmodel Regio Stedendriehoek, gemeente Deventer', aangevuld met recente telgegevens voor de Twelloseweg.

Voor het maatgevende wegvak, de Twelloseweg (waar sprake is van de grootste toenames van verkeer) is onderzocht wat het effect is op de omliggende woningen. Een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten is weergegeven in tabel 6.1. Hierbij is er van uitgegaan dat van de toename in parkeerders en verkeersbewegingen er circa 70% via de Twelloseweg afgewikkeld zullen worden (de overige zijn gericht op Deventer en/of afkomstig vanaf de dijk, richting A50/ Terwolde). Omdat in de plansituatie alleen maar sprake is van een toename van lichte motorvoertuigen is uitgegaan van een lager aandeel vrachtverkeer op de totale verkeersintensiteit. Voor de Twelloseweg is gerekend met een maximum snelheid van 30 km/h.

wegvak	weekdag- gemiddelde etmaalintensiteit (mvt/etm)	gemiddelde uurintensiteit t.o.v. etmaal			aandeel vrachtverkeer	
		dag- periode (7-19h)	avond- periode (19-23h)	nacht- periode (23-7h)	% middel- zwaar verkeer	% zwaar verkeer
autonome situatie						
Twelloseweg	1.250	6,8	3,0	0,8	7,0	1,0
plansituatie						
Twelloseweg	2.260	6,8	3,0	0,8	4,0	1,0

Tabel 6.1: Gehanteerde verkeersgegevens (intensiteiten afgerond op tientallen)

Omgevingskenmerken

- Afscherming, reflectie en overdrachtdemping: De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.
- Wegdekverharding: Voor de Twelloseweg is uitgegaan van asfaltverharding. Alleen voor het wegdeel ten oosten van de Kweekweg tot vlak voor de rotonde is uitgegaan van elementenverharding in keperverband.
- Hoogteligging: De hoogteligging van de bebouwing is ontleend aan de AHN hoogtegegevens. Verder zijn er rond de Twelloseweg geen relevante hoogteverschillen aanwezig die van invloed zijn op de geluidsbelasting.
- Waarneempunten: Voor een aantal maatgevende locaties is de geluidsbelasting berekend. Een overzicht van de locaties waarvoor de geluidsbelastingen berekend zijn, is weergegeven in figuur 6.1. Alle geluidsbelastingen zijn berekend voor een maatgevende waarneemhoogte van 4,5 m, representatief voor de eerste verdieping van de woningen. Alleen voor het schoolgebouw (Langestraat 1) is uitgegaan van een waarneemhoogte van 1,5 m, representatief voor de begane grond.



Figuur 6.1: Overzicht onderzoeklocaties

6.1.2 Analyse en resultaten

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om deze effecten inzichtelijk te maken.

Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen voor de woningen langs de Twelloseweg is weergegeven in navolgende tabel. De geluidsbelastingen variëren in de plansituatie van 53 dB tot 58 dB. Dat is voor de situatie exclusief de aftrek van 5 dB op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder, zoals deze ook wordt toegepast bij gezoneerde wegen.

Relatie met Wet geluidhinder

30 km/h wegen hebben geen formele geluidszone en zijn daarmee niet gezoneerd. Langs gezoneerde wegen is een voorkeursgrenswaarde van toepassing 48 dB. Bijvoorbeeld wanneer een nieuwe weg wordt gerealiseerd of een nieuwe woning langs een weg. Wanneer niet aan deze voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, kan ontheffing worden aangevraagd.

De geluidbelasting in de plansituatie voldoen in een dergelijke vergelijking dus niet aan de voorkeursgrenswaarde. In voorliggende situatie is echter sprake van zogenaamde 'gevolgen elders'. Aan de weg zelf wijzigt niets, er wordt geen nieuwe weg gerealiseerd en er is ook geen sprake van nieuwe woningen. Er komt 'alleen' extra verkeer door maatregelen die elders worden genomen/uitgevoerd. Hiervoor is in de wet geen specifieke grenswaarde opgenomen en geldt geen verplichting voor het treffen van maatregelen. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt te worden wat de effecten zijn. Daarnaast is de Twelloseweg een 30 km/h weg. Wettelijk gezien kennen dergelijke wegen geen geluidszone. Ook daarom geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wettelijk niet.

Waarneempunt	Adres	Geluidsbelasting	Geluidsbelasting	Verschil tussen autonome situatie en plansituatie (dB)
		Autonome situatie (dB)	Plansituatie (dB)	
		Zonder aftrek art. 110g	Zonder aftrek art. 110g	
001_A	Twelloseweg 14	52,3	54,4	2,1
002_A	Twelloseweg 9	53,2	55,2	2,0
003_A	Twelloseweg 7	56,0	58,1	2,1
004_A	Langestraat 1	54,6	56,5	1,9
005_A	Twelloseweg 19	51,3	53,3	2,0
006_A	Twelloseweg 4	53,0	55,0	2,0
007_A	Twelloseweg 3A/B	55,1	56,9	1,8
008_A	Twelloseweg 1	55,5	57,1	1,6

Tabel 6.2: Overzicht van de berekende geluidsbelastingen

De berekende geluidsbelastingen van circa 48 dB tot 53 dB, zijn niet uitzonderlijk voor een 30 km/h weg als de Twelloseweg. Ook niet in relatie met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Deze worden als passend bij een erftoegangsweg beoordeeld.

Wel is er als gevolg van de voorgenomen plannen een geluidstoename van 2 dB te verwachten en daarmee is de geluidstoename waarneembaar voor het menselijk oor. Geluid reducerende maatregelen kunnen worden overwogen. Door bijvoorbeeld het aanbrengen van een ander verhardingstype (asfalt in plaats van klinkers of een anders asfalttype waar al asfalt ligt) kan de te verwachten geluidstoename worden gecompenseerd. Aanvullend kan overwogen worden om onderzoek te doen naar de isolatiewaarde van de gevels van de woningen langs de Twelloseweg. Dit om inzichtelijk te maken of er sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen. Maar voor beide afwegingen geldt dus dat de gemeente wettelijk niet verplicht is om dit te doen. Ook zijn de berekende absolute effecten en waarden niet van dien aard dat dit 'vanzelfsprekende' acties zouden zijn.

7 Effecten op milieuaspecten (luchtkwaliteit)

7.1 Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing (bron: Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu):

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof $\text{PM}_{2,5}$ ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- er is geen sprake van normoverschrijding;
- er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit (een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is. Projecten met een bijdrage van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of lager zijn 'niet in betekenende mate' (NIBM);
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

7.2 Analyse en resultaten

De analyse is uitgevoerd met de NIBM-tool van InfoMil (versie 14 juli 2016). Deze tool is ontwikkeld om te analyseren of er mogelijk sprake is van een 'in betekenende mate' verslechtering van de luchtkwaliteit. In deze tool wordt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het plan ingevoerd. Op basis van een worst-case analyse, waarbij wordt uitgegaan van voor de luchtkwaliteit ongunstige omstandigheden, wordt een inschatting gemaakt van de bijdrage van het verkeer aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. De maximale planbijdrage bedraagt 1.400 motorvoertuigbewegingen (aankomende en vertrekkende motorvoertuigen samen) per etmaal op een gemiddelde weekdag (uit de analyse in paragraaf 3.2. is naar voren gekomen dat er in de toekomstige situatie gemiddeld circa 1.000 individuele parkeerders verwacht worden ten opzichte van circa 300 in de huidige situatie, dus 700 extra motorvoertuigen, die per dag eenmaal aankomen en eenmaal vertrekken: vandaar 1.400 motorvoertuigbewegingen). Deze situatie is ingevoerd in de NIBM-tool. De resultaten zijn weergegeven in navolgende figuur.

Uit de NIBM-tool blijkt dat in de worst case analyse de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt. Het project zou dus in betekenende mate kunnen bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het 'zou kunnen' omdat de NIBM-tool een worst case benadering volgt door te rekenen met voor luchtkwaliteit ongunstige omstandigheden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit	
Jaar van planrealisatie	2015
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1400
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,36
PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,25
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Figuur 7.1: Uitvoer NIBM-tool

Daarom is een aanvullende analyse uitgevoerd van gegevens in de NSL-Monitoringstool. De analyse is gebaseerd op de dataset 'Monitoring NSL 2016'. In het NSL zijn de voor luchtkwaliteit maatgevende concentraties berekend op basis van Standaard Rekenmethode I en Standaard Rekenmethode II uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). In de NSL-monitoringstool zijn concentratiegegevens beschikbaar voor de luchtkwaliteitssituatie langs de N344 (Wilhelminabrug). De betreffende concentraties zijn samengevat in navolgende tabel 7.1.

Stof	Norm	2015	2020	2030
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$26,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$21,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$13,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$19,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$20,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$18,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$
Aantal overschrijdingsdagen etmaal-gemiddelde concentratie fijn stof PM10	35 dagen	7 dagen	8 dagen	7 dagen
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$11,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$12,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$10,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabel 7.1: Luchtkwaliteitssituatie N344 nabij De Worp

Uit de tabel valt op te maken dat in geen geval sprake is van normoverschrijdingen. Ook wanneer rekening gehouden wordt met de maximale planbijdrage zoals worst case bepaald met de NIBM-rekentool (NO₂ $+1,36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM10 $+0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt aan de norm voldaan. Zoals hiervoor beschreven zijn de concentraties in het NSL bepaald langs de N344. Binnen De Worp zullen de concentraties lager liggen naarmate de afstand tot de N344 groter is en de wegen binnen De Worp lagere verkeersintensiteiten kennen. Omdat verwacht mag worden dat ook na uitvoering van de plannen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer, vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de plannen (Wet milieubeheer artikel 5.16 lid 1 onder a).

8 Ontsluiting nieuw aan te leggen parkeerterrein

Ontsluiting nieuw aan te leggen parkeerterrein

Tot slot heeft een korte beschouwing plaatsgevonden van mogelijke ontsluitingen/aansluitingen van de uitbreiding van het parkeerterrein.

Indien uitgegaan wordt van een variant A waarin op parkeervoorziening overal dezelfde parkeerregulering geldt, is het verkeerskundig voor wat betreft de ingaande ontsluiting van de uitbreiding van het parkeerterrein op de Melksterweide het meest logisch om in te rijden aan de zijde van de pont/Bolwerksweg. Op deze wijze rijdt een bezoeker eerst langs alle bestaande parkeerplaatsen. Voor wat betreft de uitgaande ontsluiting wordt dan aangeraden om een uitrijmogelijkheid te maken tussen de bomen door, meer aan 'rotondekant' (zodat de omgeving van de pont niet zowel met aankomend als vertrekkend verkeer belast wordt). Voor wat betreft locatie wordt aangeraden om dit direct na het lage hek (dat vanaf de rotonde bij binnenkomst aan de rechterkant staat; zie foto) te realiseren. De bomen in de dubbele bomenrij staat om en om, zodat een enkele uitgaande rijstrook hier ook goed tussen lijkt te passen. Uitgaande verkeer dient hierbij dan voorrang te verlenen aan binnenkomend en uitrijdend verkeer op De Worp.



Indien uitgegaan wordt van een variant B, met een 'gesplitste' parkeervoorziening waarop op de uitbreiding het parkeren gratis is en op de bestaande parkeerdeel betaald parkeren geldt, dan is het voor wat betreft zowel de ingaande als uitgaande ontsluiting van de uitbreiding logisch om deze direct bij binnenkomst van De Worp (meer aan 'rotondekant') te positioneren. Het is dan een afweging om zowel een 'losse ingaande' als een 'losse uitgaande' rijstrook tussen de bomen aan te leggen, of ter plaatse van het lage hek een gecombineerde in-/uitgang aan te leggen. De 'gesplitste variant' heeft als (ruimtelijk) voordeel dat de verbinding 'tussen rotonde en pont' zo veel mogelijk vrij wordt gehouden van geparkeerde auto's. Nadeel van de variant is dat er mogelijk zoekverkeer gaat optreden indien het gratis gedeelte vol staat en parkeerders er toch nog een plek gaan zoeken. Hoewel de variant ruimtelijk positief beoordeeld wordt is de variant verkeerskundig gezien minder logisch/consistent. Ook zal verkeer in deze variant eerder (terwijl er nog ruimte is op het betaalde deel) geneigd zijn om te parkeren in bermen.

In een eventuele variant C waarin ook het huidige parkeren langs De Worp volledig vervalt en wordt gecompenseerd op de Melksterweide, kan een zowel de ingang als de uitgang tussen de bomen door gesitueerd worden (twee losse, enkele rijstroken) of een enkele gecombineerde rijbaan voor de bomen langs.

Hoewel de verschillen op het gebied van verkeersveiligheid tussen de varianten A, B en C gering zijn (deze hangen meer af van een goede vormgeving/invulling binnen de keuze voor een variant) , gaat sec vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur achtereenvolgens uit naar variant C, B en A.

Fiets-/bromfietspad & parkeren in de bermen

Er wordt aangeraden om het 'dijkgedeelte' van de Bolwerksweg (tussen Bolwerksweg nr. 9 en de verbindingsweg naar de Hoge Worp bij het talud van de Wilhelminabrug) aan te wijzen als verplicht fiets / bromfietspad (met verkeersbord RVV G12a en b)



Aanvullend zal op plekken waar in de bermen geparkeerd kan worden, dit tegengegaan moeten worden met paaltjes of hagen.

Dit laatste is noodzakelijk omdat een uitspraak van het gerechtshof Arnhem op 23 mei 2016 heeft bepaald dat de borden E1, E2 en E3 (parkeerverbod, stopverbod etc.) niet langer gelden voor het parkeren in de berm. De reikwijdte ervan is sinds de uitspraak beperkt tot de rijbaan.

9 Herkomsten en motieven van parkeerders

9.1 Inleiding

Door inzicht in de parkeerduur wordt (globaal) inzicht verkregen in de bezoekmotieven van de parkeerders. Relatief kortparkeerders (indicatief 1 uur) zullen naar verwachting veelal bezoekers van de binnenstad, Worpplantsoen en/of kortverblijvende gasten van het IJsselhotel zijn, Middellang parkeerders (indicatief 1 tot 4 uur) naar verwachting deels bezoekers aan de binnenstad of wat langer verblijvende gasten van het IJsselhotel zijn en langparkeerders (indicatief 4 uur of langer) zullen grotendeels werkers zijn of bewoners van de binnenstad/De Worp, die hier hun auto (gratis) parkeren.

Aan de hand van de genoteerde kentekens zijn herkomsten (op het niveau van postcode 6-gebied) van de parkeerders bepaald (via de RDW, met toestemming van de gemeente Deventer). Dit verschaft (deels) nadere informatie over het motief van de parkeerders.

Ter info: de geregistreerde kentekens zijn na ontvangst van de (gekoppelde) postcode-6 gegevens van de RDW vervangen door een willekeurig individueel getal en daarna uit de analysebestanden verwijderd. De geregistreerde kentekens zijn dus niet meer aanwezig/beschikbaar.

9.2 Analyse en resultaten

Tabel 2.1 in hoofdstuk 2 geeft de verdeling van het aantal waargenomen voertuigen naar parkeerduur en onderzoeksdag (absoluut, procentueel en cumulatief procentueel). In de tot nu toe opgenomen analyse in deze notitie is er in de basis van uitgegaan dat het toekomstig parkeerterrein De Worp in vergelijkbare mate en wijze gebruikt zal worden als het huidige parkeerterrein (waarbij er aanvullend van uit is gegaan dat door maatregelen de parkeerplaatsen op De Worp meer door kortparkeerders zal worden gebruikt, hetgeen bij gelijkblijvende parkeerdruk meer verkeersbewegingen op een dag tot gevolg heeft en dat de parkeerdruk op De Worp verder toeneemt door het tegengaan van parkeren langs de Bolwerksweg en het 'talud' van de Wilhelminabrug). Dit is in paragraaf 3.1 reeds benoemd als worst-case situatie.

Uit (een in tijd later uitgevoerde) koppeling van de genoteerde kentekens aan postcode 6-gegevens is echter naar boven gekomen dat met name de inschatting dat door de uitbreiding ook de huidige mate van langparkeren rechtlijnig zal toenemen een zeer negatieve inschatting is (en er dus eigenlijk meer als worst case gerekend is). Uit de herkomsten van de middellang - en langparkeerders komt namelijk naar voren dat van het totaal van de op de onderzoeksdagen geregistreerde kentekens 18% geregistreerd staat op een adres in Deventer. 6% van het totaal staat geregistreerd in de Deventer binnenstad en 2% van het totaal staat geregistreerd op De Worp. Met name van de op De Worp en in de binnenstad geregistreerde kentekens mag er van uit gegaan worden dat dit bewoners zijn die hun auto op het parkeerterrein parkeren omdat er in de nabijheid van de

eigen woning op De Worp (te) weinig ruimte beschikbaar is en/of dat er een vergunningplicht geldt in de binnenstad. Dergelijk gebruik zal sec door de uitbreiding van het parkeerterrein niet gaan toenemen. Eigenlijk zijn de aannames over het gebruik van het parkeerterrein dus 8% te hoog (6% bewoners binnenstad en 2% bewoners De Worp).

Het digitale bestand met daarin de gekoppelde gegevens van kentekens (vertaald naar een enkel nummer), postcode 6-gegevens en parkeerduur is aan de gemeente Deventer aangeleverd om naar wens nader te analyseren. Tevens zijn de benodigde GIS-bestanden geleverd.

10 Conclusies

Als input voor het bestemmingplan kunnen op het gebied van verkeer de volgende conclusies als vertrekpunt worden gebruikt:

- In een worst-case gebruikssituatie (het toekomstige parkeerterrein op De Worp wordt in de basis in vergelijkbare mate en op vergelijkbare wijze gebruikt als het huidige parkeerterrein, maar met een meer intensief gebruik door kortparkeerders en een toenemende parkeerdruk door het tegengaan van parkeren langs de Bolwerksweg en het 'talud' van de Wilhelminabrug) gebruiken op een gemiddelde dag in de plansituatie circa 1.000 individuele parkeerders het parkeerterrein. Dit ten opzichte van circa 300 individuele parkeerders in de huidige situatie. Dit heeft op etmaalbasis $2 \times 700 = 1.400$ motorvoertuig bewegingen tot gevolg.
- Op het gebied van verkeersafwikkeling zullen de effecten van de uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide niet worden gemerkt. Ook op piekmomenten kan de rotonde het verkeer goed verwerken. Het aspect 'verkeersafwikkeling' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.
- Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er geen aanleidingen om te veronderstellen dat negatieve effecten zullen optreden bij uitbreiding van het parkeren op de Melksterweide. Het aspect 'verkeersveiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.
- Op het gebied van geluid is voor de woningen aan de Twelloseweg een geluidstoename van 2 dB te verwachten. De geluidstoename is daarmee waarneembaar voor het menselijk oor. Geluid reducerende maatregelen kunnen worden overwogen maar zijn wettelijk niet verplicht. Ook zijn intensiteiten en de berekende absolute effecten en waarden niet van dien aard dat dit 'vanzelfsprekende' acties zouden zijn. Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.
- Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen sprake van normoverschrijdingen. Ook wanneer rekening gehouden wordt met de maximale planbijdrage zoals worst case bepaald met de NIBM-rekentool ($\text{NO}_2 +1,36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $\text{PM}_{10} +0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt aan de norm voldaan. De concentraties zijn hierbij bepaald langs de N344. Binnen De Worp zullen de concentraties lager liggen naarmate de afstand tot de N344 groter is en de wegen binnen De Worp lagere verkeersintensiteiten kennen. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

Voor wat betreft ontsluiting en vormgeving worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Indien uitgegaan wordt van een parkeervoorziening waarop overal dezelfde parkeerreguleringen gelden is het verkeerskundig voor wat betreft de ingaande ontsluiting van de uitbreiding van het parkeerterrein op de Melksterweide het meest logisch om in te rijden aan de zijde van de pont/Bolwerksweg.
- Indien uitgegaan wordt van een variant met een 'gesplitste' parkeervoorziening waarop op de uitbreiding het parkeren gratis is en op de bestaande parkeerdeel betaald parkeren geldt, dan is het voor wat betreft zowel de ingaande als uitgaande ontsluiting van de uitbreiding logisch om deze direct bij binnenkomst van De Worp (meer aan 'rotondekant') te positioneren.
- In een eventuele variant waarin ook het huidige parkeren langs De Worp volledig vervalt en wordt gecompenseerd op de Melksterweide, kan een zowel de ingang als de uitgang tussen de bomen door gesitueerd worden (twee losse, enkele rijstroken) of een enkele gecombineerde rijbaan voor de bomen langs.
- Er wordt aangeraden om het 'dijkgedeelte' van de Bolwerksweg (tussen Bolwerksweg nr. 9 en de verbindingsweg naar de Hoge Worp bij het talud van de Wilhelminabrug) aan te wijzen als verplicht fiets / bromfietspad (met verkeersbord RVV G12a en b).
- Aanvullend zal op plekken waar in de bermen geparkeerd kan worden, dit tegengegaan moeten worden met paaltjes of hagen.

Bijlage 8 Natuurtoets

adviesrapport

Natuurtoets parkeerplaats Melksterweide, Deventer

Inventarisatie en beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming:
onderdelen soort- en gebiedsbescherming (Natura 2000)

Opdrachtgever

Gemeente Deventer

Status

definitief

Colofon

Titel

Natuurtoets parkeerplaats Melksterweide, Deventer

Subtitel

Inventarisatie en beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming: onderdelen soort- en gebiedsbescherming (Natura 2000)

Projectcode	Datum	Status
16-389	5 januari 2017	definitief

Auteur[s]

M. (Mandy) Oudshoorn

Tweede lezer

M. (Mark) Hoksberg & A. (Anton Alberts)

Oprachtgever

Gemeente Deventer

©Ecogroen bv

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

Oudshoorn, M. (2017). Natuurtoets parkeerplaats Melksterweide, Deventer. Inventarisatie en beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming: onderdelen soort- en gebiedsbescherming (Natura 2000). Rapport 16-389. Ecogroen bv Zwolle.

Foto titelblad: Google Streetview

Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Wettelijk kader	4
1.3	Huidige situatie en voorgenomen ontwikkelingen	5
1.4	Algemene opzet onderzoek	7
2.	Soortbescherming	8
2.1	Onderzoeksmethode	8
2.2	Flora	8
2.3	Vleermuizen	9
2.4	Grondgebonden zoogdieren	10
2.5	Broedvogels	10
2.6	Vissen	11
2.7	Amfibieën	11
2.8	Overige soorten	11
2.9	Conclusie soortbescherming	12
3.	Gebiedsbescherming	13
3.1	Ligging ten opzichte van beschermd gebied	13
3.2	Toetsingskader	14
3.3	Reikwijdte	14
3.4	Instandhoudingsdoelen Rijntakken	14
3.5	Potentiële effecten	15
3.6	Effectbeoordeling verstoring	16
3.7	Effectbeoordeling stikstofdepositie	18
3.8	Conclusie gebiedsbescherming	20
	Geraadpleegde bronnen	21

Bijlagen

- Bijlage 1 - Instandhoudingsdoelen Rijntakken
- Bijlage 2 - Verkeersroutes en -intensiteiten
- Bijlage 3 - AERIUS-berekening

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Gemeente Deventer werkt aan een bestemmingsplanwijziging voor realisatie van een parkeervoorziening (max. 350 plaatsen) direct ten oosten van het Worpplantsoen in de Melksterweide (zie figuur 1.1). Ecogroen is gevraagd om de effecten van de beoogde bestemmingsplanwijziging (ingrepen en het gebruik) te toetsen aan vigerende en toekomstige natuurwetgeving.

De beoogde locatie ligt nabij het Natura 2000-gebied Rijntakken. Daarnaast kunnen binnen de Flora- en faunawet beschermde soorten voorkomen. Huidige natuurwetten (Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet) worden per 1 januari 2017 vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet (en de huidige voorgangers) verplicht vooraf te toetsen of de beoogde bestemmingsplanwijziging en daaruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen of activiteiten (kunnen) conflicteren met de bescherming van planten, dieren en / of habitats.

In het voorliggende onderzoek vindt, ten behoeve van de onderbouwing van de planprocedure, een toetsing plaats aan de soortbescherming en gebiedsgerichte natuurbescherming (Natura 2000). De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden (Boswet) vallen conform de uitvraag buiten deze toetsing.

1.2 Wettelijk kader

Met ingang van 1 januari 2017 treedt de Wet natuurbescherming in werking. De wet vervangt de huidige wetten die de bescherming van houtopstanden, soorten en natuurgebieden regelen (zie kader 1.1).

In dit rapport maken we onderscheid tussen zwaarder beschermde soorten en licht beschermde soorten:

- Zwaarder beschermde soorten zijn tabel 2 en 3 soorten en broedvogels uit de Ff-wet en soorten die vallen onder artikel 3.1 en/of 3.5 van de Wnb;
- Licht beschermde soorten zijn soorten van tabel 1 Ff-wet en soorten die vallen onder artikel 3.11 van de Wnb en de provinciale verordeningen.

Kader 1.1 Wetswijziging per 1 januari 2017

Per 1 januari 2017 wordt de Wet natuurbescherming van kracht. De wet vervangt de Boswet (1961), de Flora- en faunawet (1998 en 2002) en de Natuurbeschermingswet 1998 (2005). De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) blijft na 1 januari gelijk. De taken en verantwoordelijkheden worden zoveel mogelijk bij provincies neer-

gelegd, overeenkomstig het uitgangspunt 'decentraal tenzij'. Ten aanzien van gebiedsbescherming (Natura 2000) blijft het toetsingskader in grote lijnen gelijk. De grootste veranderingen treden op bij de soortenbescherming. Zo vervalt de beschermingsstatus van een groot aantal planten en van diersoorten als Kleine modderkruiper en Bittervoorn. Daarnaast krijgt een aantal bijzondere libellen, dagvlinders, planten en één vissoort (Kwabaal) juist een beschermde status in de Wet natuurbescherming. Provincies krijgen wel meer bevoegdheid bij het benoemen van beschermde soorten.

Provincie Overijssel

Het plangebied ligt in de Provincie Overijssel. Deze provincie kiest ervoor om geen extra soorten op te nemen op de lijst met beschermde soorten. Daarnaast geldt in Overijssel - onder andere voor ruimtelijke ontwikkelingen - een vrijstelling voor zoogdieren en amfibieën die ook onder de huidige Flora- en faunawet vrijgesteld zijn. Het gaat overigens om een voorlopige lijst met vrijgestelde soorten, omdat de verordening die deze vrijstelling regelt, nog niet is vastgesteld (Provincie Overijssel 2016).

1.3 Huidige situatie en voorgenomen ontwikkelingen

Huidige situatie

De beoogde locatie voor de parkeervoorziening betreft een deel van de Melksterweide, direct aan de oostzijde van het Worpplantsoen (zie figuur 1.1 en 1.2). Het plangebied ligt direct ten oosten van de Worp en wordt aan de noordoostzijde begrensd door de Bolwerksweg en aan de zuidwestzijde de dijk met daarachter de straat Hoge Worp.

Het plangebied betreft een graslandperceel dat incidenteel al gebruikt wordt om te parkeren o.a. bij evenementen in de binnenstad van Deventer. Bezoekers gaan hiervandaan met de pont of via de Wilhelminabrug naar de overzijde van de IJssel. In de huidige situatie wordt er op de daarvoor ingerichte parkeerplaatsen aan weerszijden van de straat Worp en in de berm langs de Bolwerksweg geparkeerd.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied (gele acering). Bron achtergrond: luchtfoto AERIUS. Luchtfoto betreft een oudere situatie, eind 2015 is de herinrichting van de Bolwerksplas afgerond.



Figuur 1.2 Impressie plangebied. In zuidwestelijke richting gekeken, richting de straat Hoge Worp.

Voorgenomen ontwikkelingen

Er worden maximaal 350 parkeerplaatsen in een deel van de Melksterweide gerealiseerd, drie parkeerstrips met ieder circa 115 plaatsen (zie figuur 1.3). Er wordt een oppervlakte van circa 170 meter lengte en 40 meter breedte ingericht als parkeervoorziening. Er wordt een toerit vanaf de rotonde Worp/Twelloseweg naar de parkeerplaats gemaakt. Het pontje gaat als gevolg van dit plan naar verwachting niet frequenter varen. Het gebied onder de boomkronen langs de Worp is gevrijwaard van parkeren in verband met veiligheid en beheer/onderhoud van de bomen en de aanwezigheid van de weidegeelster. De laagte tegen de dijk (Hoge Worp) wordt zo nodig met grond opgevuld om te toegangsweg te kunnen realiseren. Tenslotte worden (verbods-)maatregelen in het talud en langs de dijk van de Bolwerksweg en genomen om parkerende voertuigen daar te weren.



Figuur 1.3 Inrichtingsschets parkeerplaats Melksterweide. Blauw vakken betreft de parkeerplaatsen, bruin (half)verharding (Gemeente Deventer 2016).

1.4 Algemene opzet onderzoek

De voorliggende natuurtoets is gebaseerd op een locatiebezoek, bekende verspreidingsgegevens (zie hoofdstuk Geraadpleegde bronnen) en ecologische principes. Bij het gebruik van waarnemingen uit de Nationale Databank Flora en Fauna is rekening gehouden met de juridische houdbaarheid van gegevens (3-5 jaar). Oudere waarnemingen worden gebruikt om een beeld van de ecologische potenties van een gebied te geven.

Uit de verzamelde informatie volgt een korte beschrijving van de verwachte effecten van de ruimtelijke ingreep op beschermde soorten (hoofdstuk 2) en op beschermde (Natura 2000-)gebieden (hoofdstuk 3). Daarnaast is beschreven welke mitigerende (verzachtende of inpassings-) maatregelen eventueel nodig zijn om strijdigheden met de natuurwetgeving en -beleid te voorkomen. Indien aanvullend onderzoek nodig is, is dit ook aangegeven.

2. Soortbescherming

De **Flora- en faunawet (Ffw)** en de **Wet natuurbescherming (Wnb)** verplichten te beoordelen of bij ruimtelijke ingrepen of activiteiten negatieve effecten (kunnen) optreden op exemplaren of leefgebied van beschermde planten en dieren. Negatieve effecten worden zo veel mogelijk vermeden of geminimaliseerd. Voor schade aan zwaarder beschermde soorten kan het noodzakelijk zijn een ontheffing aan te vragen.

2.1 Onderzoeksmethode

Voorliggende ecologische beoordeling is gebaseerd op een locatiebezoek op 30 november 2016. Tijdens het veldbezoek is aandacht besteed aan beschermde soorten binnen de Ffw en de Wnb, vooral aan de huidige juridisch zwaarder beschermde soorten. In combinatie met de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens (zie hoofdstuk Geraadpleegde bronnen) en expert judgement is vervolgens een uitspraak gedaan over mogelijk aanwezige beschermde soorten.

In onderstaande paragrafen worden de onderzochte soortengroepen beschreven die binnen het plangebied en de directe omgeving zijn aangetroffen of te verwachten.

2.2 Flora

Het plangebied betreft een vrij extensief begraasd grasland met een tamelijk soortenrijke vegetatie met soorten zoals Grote paardenbloem, Scherpe boterbloem, Madelief, Witte klaver, Smalle weegbree, Fluitenkruid en Veldsalie. Ook groeit er Vijfvingerkruid in het plangebied en net buiten het plangebied Weidegeelster (Lam, 2009), twee soorten die kenmerkend zijn voor stroomdalgrasland. De randen zijn vrij ruig met Grote klit en Grote brandnetel. Er zijn geen bomen en struiken in het plangebied aanwezig.

In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen en worden gezien de terreinkenmerken ook niet verwacht. Ook zijn geen waarnemingen van beschermde flora bekend (NDFP 2016, Heinen 2013). Buiten het plangebied, rond de poel en langs de noordrand van de weide, is de matig beschermde Veldsalie bekend (NDFP 2016, Lam 2009). In de oostelijke hoek van de Melksterweide is een groeiplaats van de matig beschermde Gulden sleutelbloem bekend (NDFP 2016). Deze matig beschermde soorten zijn onder de Wnb niet meer beschermd. Overige beschermde flora is niet in de directe omgeving van het plangebied bekend en wordt gezien de terreinkenmerken niet verwacht.

Plantensoorten die beschermd zijn in de Wet natuurbescherming worden op basis van bekende verspreidingsgegevens en terreinkenmerken evenmin verwacht binnen het plangebied. Het nemen van vervolgstappen ten aanzien van de soortgroep flora is zodoende niet aan de orde.

2.3 Vleermuizen

Het leefgebied van de strikt beschermde vleermuizen bestaat uit (vaste) verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden (zie ook kader 2.1). Hieronder worden deze onderdelen nader besproken.

Kader 2.1 Vleermuizen

Het leefgebied van de strikt beschermde vleermuizen bestaat uit verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden. Van deze drie onderdelen genieten de verblijfplaatsen de grootste bescherming. Verblijfplaatsen bevinden zich in donkere en voor vleermuizen bereikbare ruimten in bomen, huizen, kelders et cetera en kunnen aanwezig zijn in de vorm van kraamkolonies/ zomerverblijven, baltslocaties/paarverblijven en winterverblijven.

Voor hun oriëntatie tijdens de trek van en naar hun verblijfplaats en foerageergebieden gebruiken vleermuizen veelal jaren lang dezelfde structuren. 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.

Locaties waar insecten aanwezig zijn, bijvoorbeeld langs randen van bossen, bomenrijen of boven water zijn van belang als foerageergebied voor vleermuizen. Foerageergebied van vleermuizen geniet binnen de huidige wetgeving echter geen juridische bescherming, tenzij het onmisbaar is voor het voortbestaan van een populatie. Dit verandert niet in de Wet natuurbescherming.

Vaste verblijfplaatsen

Binnen het plangebied is geen bebouwing en opgaand groen aanwezig, zodat (potentiële) verblijfplaatsen van vleermuizen zijn uitgesloten. De lindes die langs de Twelloseweg staan zijn jonge exemplaren en bevatten geen potentieel geschikte holten/spletten aanwezig voor vleermuizen. Vervolgstappen voor vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet aan de orde.

Vliegroutes en foerageergebieden

In de omgeving van het plangebied, vooral in en langs het Worpplantsoen, zijn waarnemingen van foeragerende vleermuizen bekend (NDFP 2016). Naar verwachting biedt aangrenzende woonwijk (De Worp) veel verblijfplaatsen voor gebouwbewonende vleermuizen, die onder andere in het naastgelegen Worpplantsoen foerageren.

Ook kunnen vleermuizen, zoals Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Rosse vleermuis in het plangebied foerageren. Eventuele aan te brengen verlichting (lantaarnpalen) kan verstoring werken op de functionaliteit van het foerageergebied voor vleermuizen. Het plangebied vormt gezien het open karakter echter geen onmisbaar onderdeel van het plangebied. Daarnaast is in de directe omgeving voldoende alternatief foerageergebied aanwezig.

Het plangebied maakt vanwege het ontbreken van lijnvormige elementen (opgaand groen en watergangen) geen onderdeel uit van essentiële vliegroutes. Lijnvormige elementen langs de Worp blijven behouden en wordt - gezien de dubbele rij bomen tussen de weg en de Melksterweide - niet extra verstoord door eventueel gebruik van verlichting. Het plan heeft zodoende geen effect op (potentiële) vliegroutes en foerageergebieden. Vervolgstappen voor vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen zijn niet aan de orde.

Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid raden wij aan om uitstralende effecten van verlichting tot een minimum te beperken, door verlichting alleen lokaal de grond te laten verlichten.

2.4 Grondgebonden zoogdieren

Zwaarder beschermde soorten

Vaste verblijfplaatsen van zwaarder beschermde zoogdieren (bijv., Bever, Otter en Waterspitsmuis) worden op basis van bekende verspreidingsgegevens (NDFP 2016) en het ontbreken van geschikt biotoop en de afwezigheid van sporen als nesten/holen, uitwerpselen en vraatsporen niet binnen het plangebied en invloedssfeer van de activiteiten verwacht.

De nabijgelegen uiterwaard De Ossenwaard (circa 1 km afstand) vormt leefgebied van Bever (NDFP 2016). De vaste rust- en verblijfplaats(en) in De Ossenwaard worden gezien de ruime afstand en tussenliggend gebied niet aangetast door het plan. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het foerageergebied. Vervolgstappen ten aanzien van zoogdieren zijn niet aan de orde.

Laag beschermde soorten

Binnen het plangebied zijn laag beschermde soorten als Mol, Rosse woelmuis, Veldmuis, Haas, Aardmuis en Woelrat aanwezig of te verwachten. Bij de voorgenomen activiteiten kunnen vaste verblijfplaatsen van deze laag beschermde soorten verstoord worden of verloren gaan. Voor deze laag beschermde soorten geldt in deze situatie automatisch vrijstelling van de verbodsartikelen uit de Ffw en de Wnb, waardoor het nemen van vervolgstappen niet aan de orde is.

2.5 Broedvogels

Omdat alleen verkennend veldonderzoek heeft plaatsgevonden, is geen systematische broedvogelinventarisatie uitgevoerd. Op basis van soortwaarnemingen, biotoopeisen, terreinkenmerken, expert judgement en ecologische principes is beoordeeld welke soorten in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Hierin maken we onderscheid tussen algemeen voorkomende broedvogels en soorten met jaarrond beschermde nesten. Broedvogels vallen onder de categorie zwaarder beschermde soorten.

Algemene broedvogels

Het plangebied is marginaal geschikt voor broedvogels. Binnen het plangebied zijn namelijk geen bomen en struiken aanwezig. Gezien het aanwezige vee en verstoring rondom het plangebied worden ook geen grondbroeders verwacht. De aanlegwerkzaamheden kunnen wel verstrend werken voor vogels die in de nabijheid broeden, bijvoorbeeld in de lindenlaan (waar nestkasten hangen) en in de ruigten langs de dijk aan de rand van het plangebied.

Voor alle inheemse vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die soort, nesten, eieren of vaste rust- of verblijfplaatsen beschadigen of verstoren. Voor activiteiten met schadelijke effecten op broedvogels wordt veelal geen ontheffing verleend. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd, omdat deze per soort en vaak per jaar kan verschillen. Van belang is of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Voor de meeste soorten kan echter de periode tussen half maart en eind juli worden aangehouden als broedseizoen.

Voor broedvogels is nog niet exact duidelijk of wijzigingen plaatsvinden in het beschermingsregime na invoering van de Wnb. Binnen de Wnb zal naar verwachting een vergelijkbaar beschermingsregime voor broedvogels gelden als onder Ffw.

Broedvogels met jaarrond beschermde nesten

Voor een aantal broedvogelsoorten geldt dat de nestlocaties inclusief de functionele omgeving jaarrond beschermd zijn (zie kader 2.2). Bij verstoring of vernieling van nesten of leefgebied ook buiten het broedseizoen moet voor deze soorten een ontheffing aangevraagd worden.

Kader 2.2 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. Uitgangspunt is dat de jaarrond beschermde status van soorten gehandhaafd blijft in de Wnb.

Broedvogels met jaarrond beschermde nesten of belangrijke onmisbare foerageergebieden zijn niet in het plangebied aangetroffen en worden op basis van de terreinkenmerken en bekende verspreidingsgegevens niet verwacht. Vervolgstappen voor broedvogels met jaarrond beschermde nesten zijn niet aan de orde.

2.6 Vissen

Binnen het plangebied is geen permanent oppervlaktewater aanwezig. Het plan heeft geen betrekking op de nabijgelegen poel. Effecten op beschermde vissen zijn uitgesloten.

2.7 Amfibieën

Zwaardere beschermde soorten

Zwaardere beschermde soorten worden gezien de terreinkenmerken en het ontbreken van waarnemingen in de ruime omgeving van het plangebied (NDFP 2016) niet verwacht.

Laag beschermde soorten

In de westelijke hoek is langs de dijk een laagte aanwezig waarin natte perioden water blijft staan. Hierin en in de nabijgelegen (veedrink)poel zijn de algemene laag beschermde Bruine kikker, Bastaardkikker en Gewone pad bekend (NDFP 2016). Het plan heeft geen betrekking op de poel, zodat dit potentiële voortplantingswater behouden blijft. Het plangebied vormt vanwege de extensieve begrazing en afwezigheid van reliëf, strooisel en rommelhoekjes suboptimaal landhabitat en overwinteringsbiotoop. Bij de voorgenomen ingrepen kunnen vaste verblijfplaatsen van deze laag beschermde soorten verstoord worden of verloren gaan. Voor laag beschermde soorten geldt in deze situatie automatisch vrijstelling van de verbodsartikelen uit de Ffw en de Wnb. Verplichte vervolgstappen voor amfibieën zijn niet aan de orde.

2.8 Overige soorten

In het plangebied zijn geen in de Ffw en Wnb beschermde reptielen en ongewervelden aangetroffen of te verwachten. Wegens de afwezigheid van geschikt biotoop ontbreken geschikte voortplantingslocaties voor deze soortgroepen. Negatieve effecten als gevolg van de ontwikkelingen zijn zowel onder de Ffw als de Wnb uitgesloten. Vervolgstappen voor de overige soortgroepen zijn dan ook niet aan de orde.

2.9 Conclusie soortbescherming

Binnen het plangebied komen geen zwaarder beschermde soorten voor. Er zijn verblijfplaatsen van enkele laag beschermde soorten zoogdieren en amfibieën aanwezig en te verwachten. Voor deze soorten geldt zowel onder de Ffw als de Wnb vrijstelling van de verbodsartikelen. Voor deze soorten zijn zodoende geen vervolgstappen aan de orde.

Bij de aanlegwerkzaamheden dient rekening te worden gehouden met broedvogels. Aantasting en/of verstoring dient worden voorkomen. Dit kan door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Globaal kan de half maart-eind juli worden aangehouden als broedperiode. Binnen de Wnb zal naar verwachting een vergelijkbaar beschermingsregime voor broedvogels gelden als onder Ffw. Het kan zijn dat de mogelijkheden om sommige vogels op hun broedplaats te verstoren wel worden verruimd.

Het plan heeft geen effect op de overige beschermde soortgroepen (flora, vleermuizen, vissen, reptielen en ongewervelden). Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid raden wij aan om uitstralende effecten van verlichting tot een minimum te beperken, door verlichting alleen lokaal de grond te laten verlichten.

Er zijn gezien de terreinkenmerken en verspreidingsgegevens geen beschermde soorten aanwezig en te verwachten die vanaf 1 januari 2017 aanvullend onder de Wet natuurbescherming zijn beschermd.

3. Gebiedsbescherming

In de **Natuurbeschermingswet 1998** is de bescherming van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000-gebieden) en Beschermd Natuurmonumenten ondergebracht. Vanaf 1 januari 2017 wordt de bescherming van Natura 2000-gebieden voortgezet in de **Wet natuurbescherming**. Dan vervalt echter de status van Beschermd Natuurmonumenten. Beide beschermingsregimes verplichten te beoordelen of ingrepen of activiteiten in of in de nabijheid van beschermde natuurgebieden significant negatieve effecten kunnen hebben op de voor deze gebieden aangewezen waarden en geformuleerde instandhoudingsdoelen.

3.1 Ligging ten opzichte van beschermd gebied

Het plangebied ligt buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op 60 meter afstand ten noorden van het plangebied. Het gebied ter plaatse is aangemerkt als Vogelrichtlijngebied (zie figuur 3.1). Overige beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en Beschermd Natuurmonumenten) liggen op meer dan 10 kilometer afstand, zodat alleen effecten op Rijntakken worden beoordeeld.



Figuur 3.1 Ligging plangebied (geel omlijnd) ten opzichte van begrenzing Natura 2000-gebied Rijntakken (lichtblauw) (Bron: Aeries, met luchtfoto PDOK 2015. Dit betreft een verouderde luchtfoto, eind 2015 is de herinrichting van de Bolwerksplas afgerond).

3.2 Toetsingskader

De Natuurbeschermingswet 1998 (vanaf 1 januari 2017 Wet natuurbescherming) biedt de juridische basis voor de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn hiermee in nationale regelgeving verankerd.

Bij de beoordeling van negatieve effecten wordt vaak gestart met een zogenaamde Voortoets. Indien uit de Voortoets blijkt dat negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, dan is een vervolgoetsing (de Passende Beoordeling) nodig. Dit rapport beschrijft de effectbeoordeling op het niveau van een Voortoets. Centrale vragen daarbij zijn: zijn effecten van het voorgenoemde plan op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied(en) te verwachten en zijn deze effecten mogelijk significant?

3.3 Reikwijdte

Omdat Natura 2000-gebied Rijntakken ter hoogte van het plangebied alleen is aangewezen als Vogelrichtlijngebied (VR; zie figuur 3.1) beoordelen we waarden die op grond van de Habitatrichtlijn (HR) zijn aangewezen niet¹. Buiten HR-gebied vindt geen Nbw toetsing specifiek aan deze HR-doelen plaats, omdat het voorkomen buiten HR-gebied niet van belang is voor het behalen van het Natura 2000 instandhoudingsdoel (Provincie Gelderland 2012). Een uitzondering hierop zijn instandhoudingsdoelen voor Kamsalamander en Bever. In het concept beheerplan en het aanwijzingsbesluit Rijntakken wordt namelijk aangegeven dat voor Kamsalamander verbindingen tussen populaties van groot belang zijn (Provincie Gelderland 2012, Min. EZ 2014). Dit impliceert dat er ook tussen HR-gebieden, dus binnen VR-gebied, behoud- en ontwikkelingsopgaven gelden ten aanzien van de soort. De doelstelling voor Bever binnen het HR-gebied heeft betrekking op behoud van het leefgebied en uitbreiding van de kwaliteit en de populatie. Delen die begrensd zijn onder de VR moeten blijven functioneren als geschikte verbinding tussen populaties (Provincie Gelderland 2012).

Geconcludeerd wordt dan ook dat getoetst moet worden of het plan leidt tot negatieve gevolgen voor kwalificerende (niet-)broedvogelsoorten en dat daarnaast bepaald dient te worden of negatieve effecten kunnen optreden op instandhoudingsdoelen voor Kamsalamander en Bever.

3.4 Instandhoudingsdoelen Rijntakken

Het plangebied ligt nabij Natura 2000-gebied Rijntakken. Rijntakken is aangewezen als speciale beschermingszone voor elf (sub-) habitattypen, elf soorten habitatsoorten, twaalf broedvogelsoorten en 26 niet-broedvogelsoorten (Min. EZ 2014). Bijlage 1 bevat de volledige lijst met de instandhoudingsdoelen.

¹ Eventuele effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen afhankelijk van de emissietoename verder reiken dan Vogelrichtlijngebied. In de effectbeoordeling wordt ten aanzien van stikstofdepositie wel gekeken naar eventuele effecten op Habitatrichtlijngebied.

Tabel 3.1 Beschermde waarden van Natura 2000-gebied Rijntakken (Min. EZ 2014).

Habitattypen	
Meren met Krabbenscheer en fonteinkruiden	Zwarte Stern
Beken en rivieren met waterplanten (grote fonteinkruiden)	IJsvogel
Slikkige rivieroeveren	Oeverzwaluw
Stroomdalgraslanden	Blauwborst
Ruigten en zomen (moerasspirea)	Grote karekiet
Ruigten en zomen (droge bosranden)	
Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	Niet-broedvogels
Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart)	Fuut
Vochtige alluviale bossen (zachtouthooibossen)	Aalscholver
Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	Kleine Zwaan
Droge harthouthooibossen	Wilde zwaan
	Toendrarietgans
	Kolgans
Habitatrichtlijnsorten	Grauwe Gans
Zeeprik	Brandgans
Rivierprik	Bergeend
Elft	Smient
Zalm	Krakeend
Bittervoorn	Wintertaling
Grote modderkruiper	Wilde eend
Kleine modderkruiper	Pijlstaart
Rivierdonderpad	Slobeend
Kamsalamander	Tafeleend
Meervleermuis	Kuifeend
Bever	Nonnetje
	Meerkoet
Broedvogels	Scholekster
Dodaars	Goudplevier
Aalscholver	Kievit
Roerdomp	Kemphaan
Woudaap	Grutto
Porseleinhoen	Wulp
Kwartelkoning	Tureluur
Watersnip	

3.5 Potentiële effecten

Op basis van de effectenindicator (Min. EZ 2015), de activiteiten (§1.3), bekende dosis-effectrelaties (zie geraadpleegde bronnen) en expert judgement kan als gevolg van de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied in zowel de aanleg- als de gebruiksfase verstoring optreden op de omgeving door geluid, licht en optische beweging als gevolg van menselijke activiteiten. Deze verstoring heeft alleen betrekking op het aanwezige VR-gebied dat van waarde is voor (niet-)broedvogels en de HR-soorten Kamsalamander en Bever (zie 3.3). HR-gebied en Beschermde Natuurmonumenten liggen op dusdanig ruime afstand (respectievelijk 3 km en meer dan 5 km) dat verstoring hiervan, gezien de ruime afstand en tussenliggend gebied, is uitgesloten. Overigens vervalt de bescherming van Beschermde Natuurmonumenten per 1 januari 2017.

Daarnaast heeft het plan door de wijziging van verkeersstromen mogelijk een hogere uitstoot van stikstof en daarmee mogelijk een toename van stikstofdepositie op de omgeving. Stikstofdepositie kan leiden tot verzuring en vermisting van habitattypen. Sommige habitattypen zijn hiervoor (zeer) gevoelig (zie ook kader 3.1).

Kader 3.1: Vermesting en verzuring

Als gevolg van de verbrandingsprocessen komen emissies vrij die een vermestende en een verzurende werking hebben. Vermesting betreft de 'verrijking' van ecosystemen met onder andere stikstof. Het gevolg van vermesting op land is een verandering in de samenstelling van levensgemeenschappen; veelal gekenmerkt door de overheersing van één of enkele planten- en diersoorten. Samen met verzuring en verdroging is vermesting de belangrijkste oorzaak voor de achteruitgang van de terrestrische natuur in Nederland. Verzuring van bodem of water is een gevolg van de uitstoot (emissie) van vervuilende gassen, waaronder stikstof (NOx) door bijvoorbeeld fabrieken en (vracht)auto's

In tabel 3.2 zijn de mogelijk effecten als gevolg van realisatie van de parkeervoorziening in de Melksterweide samengevat. Overige effecten worden gezien de realisatie buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied en de lokale aard en omvang van het plan uitgesloten.

Tabel 3.2 Mogelijke effecten als gevolg van de realisatie van de parkeervoorziening in de Melksterweide op beschermd Natura 2000-gebied Rijntakken (N2000). VR = Vogelrichtlijngebied; HR = Habitatrichtlijngebied.

Mogelijke effecten	N2000 Rijntakken VR	N2000 Rijntakken HR
Verstoring door geluid, licht en beweging	•	
Stikstofdepositie		•

In de hierna volgende paragrafen wordt beoordeeld of de in tabel 3.2 genoemde effecten kunnen leiden tot (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebied Rijntakken.

3.6 Effectbeoordeling verstoring

Habitatrichtlijnsoorten

Kamsalamander

De instandhoudingsdoelstelling voor Kamsalamander is gericht op uitbreiding van verspreiding, omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied (zie bijlage 1). Hierbij is de verbinding tussen populaties van groot belang. Het voortplantingshabitat van Kamsalamander bestaat uit kleine, laag dynamische en geïsoleerd gelegen wateren die niet zijn aangetakt aan rivieren of watergangen.

Kamsalamander is niet bekend in de ruime omgeving van het plangebied (NDFF 2016). De afgelopen tien jaar zijn ook geen waarnemingen van Kamsalamander aan de westzijde van de IJssel binnen en nabij de gemeente Deventer gedocumenteerd (NDFF 2016). Ook kerngebied, aangewezen voor uitbreiding van leefgebied voor de soort ligt op grote afstand (meer dan 5 km) van het plangebied (Provincie Gelderland 2012). Negatieve effecten op het instandhoudingsdoel voor Kamsalamander zijn uitgesloten.

Bever

De doelstelling voor Bever heeft betrekking op behoud van het leefgebied en uitbreiding van de kwaliteit en de populatie (zie bijlage 1). Het leefgebied van Bever bestaat uit rustige met wilgen begroeide oevers van permanent watervoerende ondiepe wateren.

De Melksterweide zelf bestaat uit grasland en is daarmee ongeschikt als leefgebied voor Bever. Bever is verstoringsgevoelig vanaf een afstand van 100 meter en minder (RVO 2014). De dichtstbijzijnde populatie komt voor in de Ossenwaard (ten noorden van de spoorbrug), op een

afstand van ruim een kilometer van de Melksterweide (NDFP 2016). Gezien de ligging buiten het Natura 2000-gebied, de ruime afstand tot leefgebied en het tussenliggende Worpplantsoen – dat een natuurlijke barrière vormt -, heeft het plan geen negatief effect op het instandhoudingsdoel van Bever.

Broedvogels

Voor het Natura 2000-gebied Rijntakken zijn twaalf broedvogelsoorten aangewezen (zie tabel 3.1, bijlage 1).

Er zijn binnen het invloedsgebied geen broedgevallen van de aangewezen broedvogels bekend (NDFP 2016). Het invloedsgebied bestaat uit het plangebied met daar omheen een zone van 300 meter, de maximale verstoring gevoeligheid van broedvogels (Min. LNV 2008). Door de combinatie van het aanwezige biotoop en/of hoge mate van reeds aanwezige verstoring is ook geen (potentieel) geschikt broedhabitat aanwezig. De dichtstbijzijnde bekende en potentiële broedgebieden van de kwalificerende broedvogels binnen Natura 2000-Rijntakken betreft op basis van bekende verspreidingsgegevens de landtong aan de noordzijde van recent de vergraven nevengeul ter plaatse van de Bolwerksplas, op circa 400 meter ten oosten van het plangebied. Daarnaast vormt de uiterwaard Ossenwaard (ten noorden van de spoorbrug), op ruim 800 meter afstand ten noordwesten van het plangebied geschikt broedgebied voor met merendeel van de kwalificerende broedvogels, waaronder Porseleinhoen, Roerdomp en Watersnip (NDFP 2016, Scholten 2016, Oranjewoud 2010). Deze gebieden liggen buiten het invloedsgebied van het plan. Ook zorgt het tussenliggende gebied (Worpplantsoen en hoger liggende Wilhelminabrug/N344) voor een afschermd werking van licht, geluid en optische verstoring door de toekomstige vervoersbewegingen in de Melksterweide.

Uitloop van recreanten vanaf de parkeerplaats naar het nabijgelegen Natura 2000-gebied kan ook zorgen voor verstoring van het VR-gebied. Mensen kunnen vanaf de nieuw te realiseren parkeerplaats de Ossenwaard en de Bolwerksplas betreden. De delen in de nabijheid van de te realiseren parkeerplaats (zuidzijde Bolwerksplas en Ossenwaard Zuid) zijn jaarrond toegankelijk en worden intensief recreatief gebruikt. De verder gelegen meer natuurlijke delen (landtong aan de Bolwerksplas en de Ossenwaard Noord) zijn met het oog op de broedvogels Kwartelkoning en Porseleinhoen tijdens het broedseizoen afgesloten voor publiek (Scholten 2016, IJssellandschap, recreatiekaart IJsseloevers Deventer). Handhaving dient op de naleving hiervan toe te zien. Het plan voor realisatie van de parkeerplaats is bedoeld om de huidige verspreid geparkeerde voertuigen te centraliseren. Het plan leidt niet tot een intensivering van de recreatiedruk. Het plan zorgt daarmee niet voor (extra) verstoring van het VR-gebied binnen het nabijgelegen Natura 2000-gebied Rijntakken.

Kerngebieden

Voor Porseleinhoen en Kwartelkoning zijn kerngebieden aangewezen waar uitvoer gegeven wordt aan de uitbreidingsdoelstellingen voor de soorten. De uiterwaarden Wilpsche Klei en Terwolder Dorpenwaarden zijn aangewezen als kerngebieden voor Kwartelkoning (Provincie Gelderland 2012). Deze liggen op ruime afstand van het plangebied, respectievelijk 1,7 en 3,8 kilometer van de Melksterweide. Kerngebieden voor Porseleinhoen liggen op grote afstand (meer dan 10 kilometer) (Provincie Gelderland 2012). Gezien deze ruime afstand en tussenliggende barrières (infrastructuur en groenstructuren) heeft het plan geen negatief effect op de aangewezen kerngebieden.

Uit voorgaande blijkt dat er geen sprake is van effect op de instandhoudingsdoelen van de aangewezen broedvogelsoorten.

Niet-broedvogels

Voor het Natura 2000-gebied Rijntakken zijn 26 niet-broedvogelsoorten aangewezen (zie tabel 3.1). Alle niet-broedvogels hebben een behoudsdoelstelling; behoud van oppervlakte en kwaliteit van het leefgebied (zie bijlage 1). Niet-broedvogels betreffen overwinterende vogels die voornamelijk vanaf september tot en met april in Nederland aanwezig zijn.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Rijntakken en is niet van belang voor de draagkracht voor aangewezen soorten. De niet-broedvogels benutten in de nabijheid van het plangebied vooral de beschutte waterpartijen in de Bolwerksplas (400m afstand) en de Ossenwaard (800m afstand) (NDFD 2016). Optische verstoring en wijziging van verlichting reikt gezien de afstand en tussenliggende groenstructuren niet tot deze gebieden (Molenaar 2000, 2003, Krijgsveld *et al* 2008). Het geluid als gevolg van de voertuigbewegingen valt weg in het achtergrondgeluid (stad-, weg- en vaarverkeer).

Uitloop van recreanten vanaf de parkeerplaats naar het nabijgelegen Natura 2000-gebied kan ook zorgen voor verstoring van het Vogelrichtlijngebied. De mate van recreatie in en rond deze leefgebieden (Bolwerksplas en Ossenwaard) is in de winterperiode vergeleken met de zomerperiode (zeer) gering en beperkt zich vooral tot wandelaars. Deze vorm van recreatie is voor aanwezige niet-broedvogels voorspelbaar (Krijgsveld *et al*. 2008). Honden zorgen voor veel verstoring onder niet-broedvogels (Krijgsveld *et al*. 2008), maar die zijn niet toegestaan in deze gebieden (IJsselandschap, recreatiekaart IJsseloevers Deventer). Handhaving dient op naleving hiervan toe te zien. Het plan voor realisatie van de parkeerplaats is bedoeld om de huidige verspreid geparkeerde voertuigen te centraliseren. Het plan leidt niet tot een intensivering van de recreatiedruk. Het plan zorgt daarmee niet voor (extra) verstoring van het VR-gebied binnen het nabijgelegen Natura 2000-gebied Rijntakken.

Uit voorgaande blijkt dat als gevolg de toekomstige parkeerplaats in de Melksterweide geen sprake is van een verstoringseffect op de instandhoudingsdoelen van de aangewezen niet-broedvogelsoorten.

3.7 Effectbeoordeling stikstofdepositie

Programma Aanpak Stikstof

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft als doel om effecten van stikstofdepositie op beschermde natuurwaarden weg te nemen door:

- de emissies van stikstof (ammoniak en stikstofoxiden) te verminderen (bronmaatregelen) en;
- door (herstel)maatregelen te nemen in de Natura 2000-gebieden.

De rekentool AERIUS is ontwikkeld om de te verwachten depositie van stikstof (N) als gevolg van een project of plan te berekenen en te bepalen of er (voldoende) ontwikkelruimte in het betreffende Natura 2000-gebied beschikbaar is. Voor (bestemmings)plannen kan geen ontwikkelingsruimte worden aangevraagd, aangezien voor plannen geen vergunning- of meldingsplicht geldt. Wel dient voor vaststelling van het plan het effect van het plan op beschermde natuur in beeld te zijn gebracht. Het PAS biedt daarvoor handvaten om aan te tonen of uitvoering van een vast te stellen (bestemmings)plan strijdig kan zijn met de wet. Daarom is voor de beoordeling van de uitvoerbaarheid van het plan in beeld gebracht óf er sprake is van een toename aan stikstofdepositie en zo ja, of voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is.

Het PAS gaat uit van drie grenswaarden, te weten 0,05, 1 en 3 mol/ha/jaar. Een depositie lager dan 0,05 mol/ha/jaar wordt als verwaarloosbaar gezien: vervolgstappen ten aanzien van stikstof zijn dan niet nodig. Voor een depositie hoger dan 3 mol/ha/jaar is in de meeste provincies geen ontwikkelruimte beschikbaar. Het project of de activiteit dient in dat geval te worden aangepast. Voor een depositie tot 3 mol/ha/jaar is ontwikkelruimte beschikbaar. Om hiervan gebruik te maken is melding of vergunning voor een project of activiteit nodig:

- bij een depositie $>1 - 3$ mol/ha/jaar moet voor activiteiten en projecten die voortvloeien uit het plan ontwikkelruimte worden vastgelegd via een toestemmingsbesluit (vergunningprocedure);
- bij een depositie <1 mol/ha/jaar kan worden volstaan met een melding via AERIUS (indien het een meldingsplichtige categorie betreft²).

De tweede optie (melding in AERIUS) is voor diverse Natura 2000-gebieden vervallen, omdat geen of nog maar weinig ontwikkelruimte beschikbaar is. Voor projecten met effecten op dergelijke gebieden kan alleen nog ontwikkelruimte worden aangevraagd via een toestemmingsbesluit (vergunningplicht vanaf een bijdrage $>0,05$ mol/ha/jaar). Voor Natura 2000-gebied Rijntakken is de grenswaarde al verlaagd (d.d. 15 januari 2016). Hier geldt zodoende een grenswaarde van 0,05 mol/ha/jaar (pas.bij12.nl).

Uitgangspunten

Het toetsingskader van effecten van stikstofdepositie voor een bestemmingsplan(wijziging) bestaat uit een vergelijking tussen de huidige feitelijke situatie ten opzichte van de toekomstige situatie. Beide scenario's zijn gemodelleerd in de plansituatie (2026) waarbij rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen. Goudappel-Coffeng (2016) heeft de verkeersbewegingen de autonome situatie en het toekomstig gebruik in de plansituatie berekend (zie bijlage 2). Dat er naar de toekomst toe in de autonome situatie sprake is van een daling van het verkeer heeft – volgens Goudappel-Coffeng - te maken met de toekomstige verbreding van de A1 die in de modellen is opgenomen.

Qua input voor de berekening zijn de aantallen verkeersbewegingen voor de autonome situatie en de plansituatie per verkeerscategorie (licht, middelzwaar en zwaar verkeer) als lijnbronnen op de verkeersroutes ingevoerd. Er is rekening gehouden met de toegestane verkeerssnelheid (binnen of buiten bebouwde kom en de standaardwaarden behorende bij de categorieën zijn aangehouden). Vanwege de planperiode (10 jaar) is de berekening uitgevoerd voor het rekenjaar 2026.

Resultaat AERIUS-berekening

Uit de verschilberekening blijkt dat het plan geen toename van stikstofdepositie boven de grenswaarde van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. Het verschil als gevolg betreft minder dan 0,05 mol N/ha/jr en is daarmee als verwaarloosbaar te beschouwen. De depositie heeft geen betrekking op andere Natura 2000-gebieden. In bijlage 3 is de volledige AERIUS-berekening bijgevoegd. Het aspect stikstof vormt daarmee geen belemmering voor vaststelling van de bestemmingsplanwijziging. Er zijn geen vervolgstappen, zoals het doen van een melding of aanvragen van een vergunning bij uitvoering van het plan nodig.

² Meldingsplichtige categorieën betreffen; landbouw, infrastructuur, industrie of het gebruik van gemotoriseerde voertuigen voor wedstrijden. Voor overige categorieën hoeft geen melding te worden ingediend wanneer de berekende depositie tussen de 0,05 en 1,0 mol/ha/jaar blijft. Wel dient de AERIUS-berekening bewaard te worden.

3.8 Conclusie gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op korte afstand (60 meter) van de Natura 2000-gebied Rijntakken. Als gevolg van het plan voor realisatie van de parkeerplaats kan verstoring (geluid, licht en beweging) richting de omgeving optreden. Daarnaast kan het plan leiden tot een hogere uitstoot van stikstof (verzuuring/vermesting) op stikstofgevoelige habitattypen. Overige effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet aan de orde.

Gezien de ruime afstand tot Habitatrictlijngebied (meer dan 3 kilometer), afwezigheid van de soorten Kamsalamander en Bever in de nabijheid van het plangebied (Vogelrichtlijngebied) en de lokale aard van het plan treedt geen verstoring van habitatrictlijnsoorten en aantasting van kerngebied van Kamsalamander binnen Rijntakken op. Er is geen sprake van negatief effect op de instandhoudingsdoelen van de habitatrictlijnsoorten.

Het invloedsgebied (plangebied en verstoringsafstand) is niet van belang voor de draagkracht van het Natura 2000-gebied Rijntakken voor aangewezen broed- en niet-broedvogels. Door de combinatie van het aanwezige biotoop en/of hoge mate van verstoring is ook geen (potentieel) geschikt leefgebied aanwezig. Belangrijke broed- en leefgebieden liggen op ruime afstand, buiten de verstoringsafstanden van de vogelsoorten. Ook zorgt tussenliggend gebied (Worpplantsoen en Wilhelminabrug/N344) voor een afschermd werking qua licht, geluid en optische verstoring. Het plan leidt niet tot een hogere recreatiedruk in het Natura 2000 gebied Rijntakken en zorgt daarmee niet voor (extra) verstoring van (niet-)broedvogels. Het plan heeft geen negatief effect op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Rijntakken.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het plan geen toename van stikstofdepositie boven de grenswaarde van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. De stikstofdepositie reikt niet tot andere Natura 2000-gebieden. Er zijn geen vervolgstappen, zoals het doen van een melding of aanvragen van een vergunning bij uitvoering van het plan nodig.

Geconcludeerd wordt dat het plan voor realisatie van de parkeerplaats in de Melksterweide geen negatief effect op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Rijntakken heeft. De Natuurbeschermingswet (vanaf 1 januari Wet Natuurbescherming) vormt geen belemmering voor de bestemmingsplanwijziging.

Geraadpleegde bronnen

Bibliografie

Altenburg & Wymenga (2007). Beschermd en bijzondere flora en fauna in de Deventer Uiterwaarden; veldonderzoek naar flora en fauna van de Deventer koplopers. I.o.v. Dienst Landelijk Gebied en Gemeente Deventer. A&W-rapport 1012.

Arcadis (2014). Effectafstanden Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken – Provincie Gelderland, 18 februari 2014

Heinen, M.A. (2013). De flora van Deventer west. Inventarisatie van de flora van Het Stadsland, de Bolwerksweiden en Lazaruskolken. Rapport 13-144. EcoGroen Advies, Zwolle.

Krijgsveld, K.L., R.R. Smits en J. van der Winden (2008). Verstoring gevoeligheid van Vogels. Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie, Bureau Waardenburg, 23 december 2008.

Lam, E. (2009). Ecologische inventarisatie Worpplantsoen, 7 april 2009.

Goudappel-Coffeng (2016). Verkeersberekeningen parkeerplaats Melksterweide.

Ministerie van LNV (2008). Profielen vogels.

Ministerie van EZ (2015). Effectenindicator Natura 2000-gebieden. Aanvulling bij het Alterra-rapport 1375 uit 2005.

Ministerie van EZ (2014). Aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied Rijntakken. Programmadirectie Natura 2000 | PDN/2013-038 | 038/066-068 Rijntakken, 23 april 2014.

Ministerie van EZ (2013). Profielendocumenten habitats en (vogel)soorten.

Molenaar, J.G. de, D.A. Jonkers & M.E. Sanders (2000). Wegverlichting en natuur. III. Lokale invloed van wegverlichting op een gruttopopulatie. DWW-rapport P-DWW-2000-024, Delft/Alterra-rapport 064, Wageningen.

Molenaar, J.G., de, (2003). Lichtbelasting. Overzicht van de effecten op mens en dier. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport 778, Wageningen.

Oranjewoud (2010). Ruimte voor de Rivier Deventer. Toetsing aan de natuurwetgeving. Toetsing van de voorgenoemde herinrichting van de uiterwaarden nabij Deventer aan de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet, EHS en de Boswet, november 2010.

Provincie Gelderland (2012). Concept Beheerplan Rijntakken en kaartenset, 3 december 2012.

Provincie Overijssel (2016). Ontwerp wijziging Omgevingsverordening Natuur en de ontwerp Beleidsregel Natuur. 5 juli 2016.

RVO (2014). Soortenstandaard Bever – Castor fiber, december 2014

Scholten, H. (2016). Openstelling landtong Bolwerksplas, Deventer. Voortoets in het kader van Natuurbeschermingswet 1998. Rapport 16-157. Ecogroen bv Zwolle.

Kaarten

Landschap Overijssel. Recreatiekaart IJsseloevers Deventer

Gemeente Deventer (2016). Inrichting parkeerplaatsen Melksterweide, 20 september 2016

Internet

AERIUS Calculator (<https://calculator.aerius.nl/calculator/>)

Effectenindicator (<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator.aspx>).

NDFF (<https://ndff-ecogrid.nl>), geraadpleegd op 8 december 2016

Pas.bij12.nl (grenswaarden Natura 2000-gebieden)

Bijlagen

Bijlage

1.

Instandhoudingsdoelen Rijntakken

Natura 2000-gebied Rijntakken		SVI	Doelstelling			Draagkracht	
			Landelijk	Opp.	Kwal.	Pop.	vogels
Habitattypen							
H3150	Meren met Krabbenscheer en fonteinkruiden	-	>	>			
H3260B	Beken en rivieren met waterplanten (grote fonteinkruiden)	-	>	=			
H3270	Slijkige rivieroeveren	-	>	>			
H6120	Stroomdalgraslanden	-	>	>			
H6430A	Ruigten en zomen (moerasspirea)	+	=	=			
H6430C	Ruigten en zomen (droge bosranden)	-	>	>			
H6510A	Glanshaver- en vossenstaartheoïlanden (glanshaver)	-	>	>			
H6510B	Glanshaver- en vossenstaartheoïlanden (grote vossenstaart)	-	>	>			
H91E0A	Vochtige alluviale bossen (zachthoutoïbossen)	-	=	>			
H91E0B	Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	-	>	>			
H91F0	Droge harthoutoïbossen	-	>	>			
Habitatrichtlijnsoorten							
H1095	Zeeprrik	-	>	>	>		
H1099	Rivierprrik	-	>	>	>		
H1102	Eift	-	=	=	>		
H1106	Zalm	-	=	=	>		
H1134	Bittervoorn	-	=	=	=		
H1145	Grote modderkruiper	-	>	>	>		
H1149	Kleine modderkruiper	+	=	=	=		
H1163	Rivierdonderpad	-	=	=	=		
H1166	Kamsalamander	-	>	>	>		
H131B	Meervleermuls	-	=	=	>		
H1337	Bever	-	=	>	>		
Broedvogels							
A004	Dodaars	+	=	=			45
A017	Aalscholver	+	=	=			660
A021	Roerdomp	-	>	>			20
A022	Woudaap	-	>	>			20
A119	Porseleinhoen	-	>	>			40
A122	Kwartelkoning	-	>	>			160
A153	Watersnip	-	=	=			17
A197	Zwarte Stern	-	>	>			240
A229	Ijsvogel	+	=	=			25
A249	Oeverzwaluw	+	=	=			680
A272	Blaauwborst	+	=	=			95
A298	Grote karekiet	-	>	>			70
Niet-broedvogels							
A005	Fuut	-	=	=			570
A017	Aalscholver	+	=	=			1.300
A037	Kleine Zwaan	-	=	=			100
A038	Wilde zwaan	-	=	=			30
A039	Toendrarietgans	+	=	=			2.800
A041	Kolgans	+	=	=			183.000
A043	Grauwe Gans	+	=	=			22.000
A045	Brandgans	+	=	=			5.200
A048	Bergeend	+	=	=			120
A050	Smient	+	=	=			17.900
A051	Krakeend	+	=	=			340
A052	Wintertaling	-	=	=			1.100
A053	Wilde eend	+	=	=			6.100
A054	Pijlstaart	-	=	=			130
A056	Slobeend	+	=	=			400
A059	Tafeleend	-	=	=			990
A061	Kuffeend	-	=	=			2.300
A068	Nonnetje	-	=	=			40
A125	Meerkoet	-	=	=			8.100
A130	Schoukster	-	=	=			340
A140	Goudplevier	-	=	=			140
A142	Kievit	-	=	=			8.100
A151	Kemphaan	-	=	=			1.000
A156	Grutto	-	=	=			690
A160	Wulp	+	=	=			850
A162	Tureluur	-	=	=			65

Bijlage

2.

Verkeersroutes en –intensiteiten

Invoergegevens AERIUS (Bron: Goudappel-Cofeng 2016)

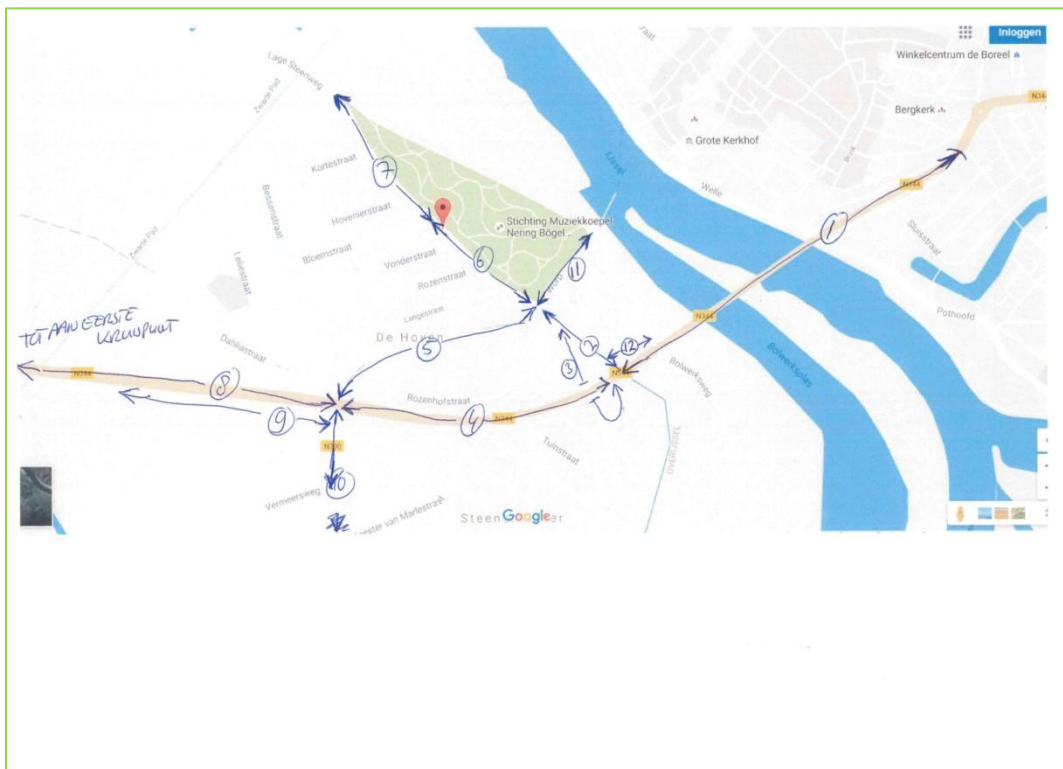
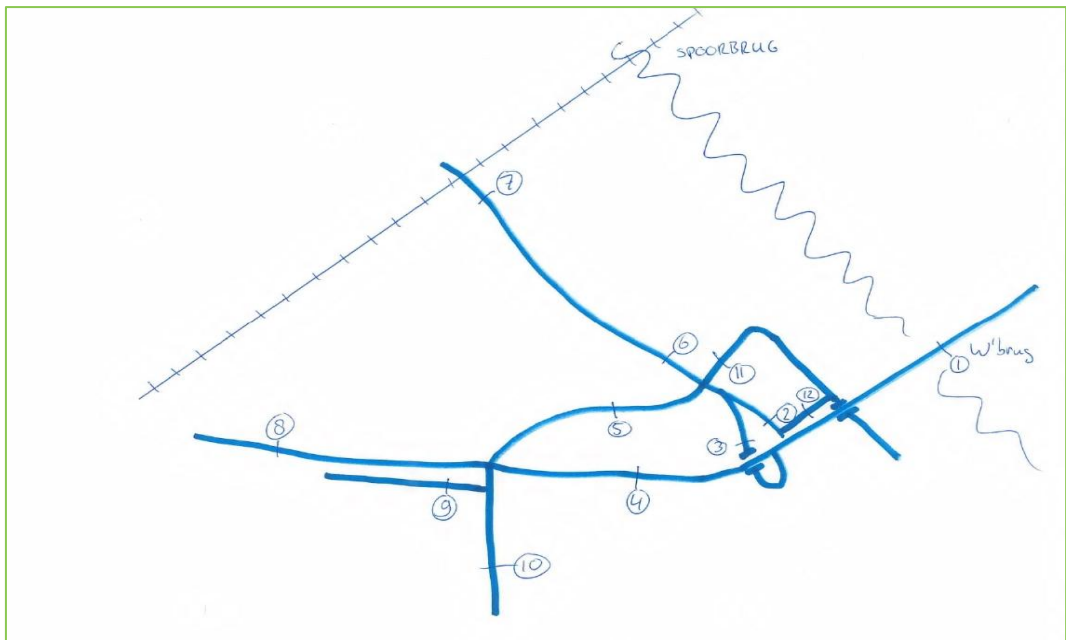
Variante +350 uitbreiding, met parkeermaatregelen (-verbod) dijk en talud en doelgroepgebruik

Verkeersintensiteit

Autonome situatie (+10 jaar), weekday (ma-zo)				
	<i>Totaal</i>	<i>Licht</i>	<i>Middelzwaar</i>	<i>Zwaar</i>
1	15290	14612	542	136
2	1092	1077	12	3
3	648	644	3	1
4	13848	13171	541	135
5	637	615	18	5
6	2147	2115	26	6
7	1904	1849	44	11
8	8358	7888	377	94
9	3654	3412	194	48
10	3606	3432	140	35
11	565	564	1	0
12	63	62	1	0

Plansituatie (+10 jaar) inclusief maatregelen dijk en talud				
	<i>Totaal</i>	<i>Licht</i>	<i>Middelzwaar</i>	<i>Zwaar</i>
1	15434	14756	542	136
2	1164	1149	12	3
3	720	717	3	1
4	13848	13171	541	135
5	1648	1625	18	5
6	2436	2404	26	6
7	2192	2137	44	11
8	8695	8224	377	94
9	3991	3749	194	48
10	3943	3768	140	35
11	2009	2008	1	0
12	20	19	1	0

Verkeersroutes



Bijlage

3.

AERIUS-berekening

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

Berekening Autonoom (10 jr)

- ▶ Kenmerken
- ▶ Emissie
- ▶ Depositie natuurgebieden
- ▶ Depositie habitattypen

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
gemeente Deventer	X, X X

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
P-plaats Melksterweide	S6UfDxVYRTPE
Datum berekening	Rekenjaar
o8 december 2016, 10:09	2026

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	3.043,03 kg/j	3.154,15 kg/j	111,12 kg/j
NH ₃	243,27 kg/j	254,31 kg/j	11,04 kg/j

Depositie

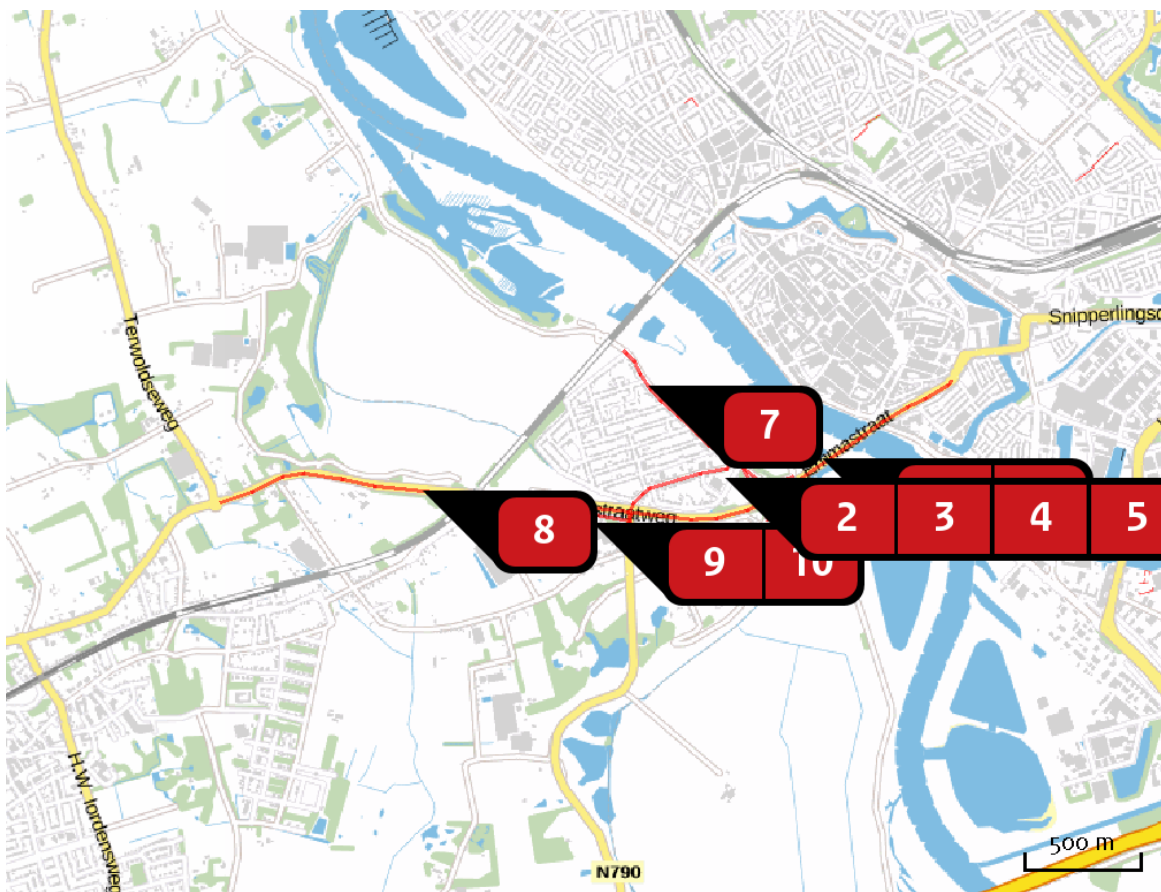
Hectare met
hoogste project-
verschil (mol/ha/j)

Natuurgebied	Provincie	
Rijntakken	Gelderland	
Situatie 1	Situatie 2	Vershil
0,05	>0,05	+ 0,00

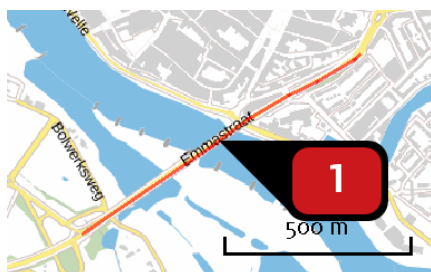
Toelichting

Parkeerplaats Melksterweide
Verschilberekening:
1. +10 jaar autonoom (weekdag ma-zo)
2. +10 jaar plansituatie+maatregelen dijk en talud (weekdag ma-zo)

Locatie
Autonoom (10 jr)

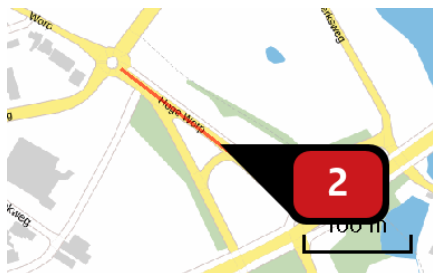


Emissie
(per bron)
Autonoom (10 jr)



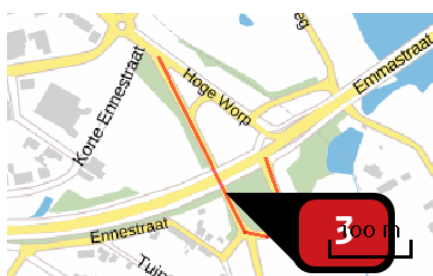
Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **207643, 473738**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **1.104,86 kg/j**
 NH3 **56,13 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	14.612,0	NOx NH3	806,61 kg/j 55,08 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	542,0	NOx NH3	234,71 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	136,0	NOx NH3	63,55 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **207178, 473551**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **17,14 kg/j**
 NH3 **1,06 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.077,0	NOx NH3	15,43 kg/j 1,05 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	12,0	NOx NH3	1,35 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	3,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3**
 Locatie (X,Y) **207204, 473422**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **15,77 kg/j**
 NH3 **1,03 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	644,0	NOx NH3	15,03 kg/j 1,03 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



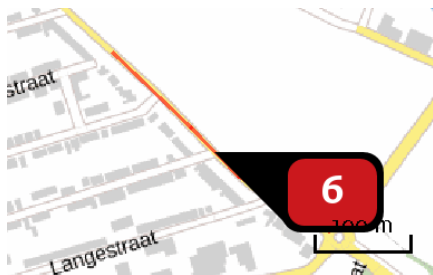
Naam **Bron 4**
 Locatie (X,Y) **206949, 473377**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **554,56 kg/j**
 NH3 **57,73 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	13.171,0	NOx NH3	365,28 kg/j 57,01 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	541,0	NOx NH3	152,76 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	135,0	NOx NH3	36,52 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 5**
 Locatie (X,Y) **206835, 473542**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **25,44 kg/j**
 NH3 **1,36 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	615,0	NOx NH3	19,59 kg/j 1,34 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	18,0	NOx NH3	4,50 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	5,0	NOx NH3	1,35 kg/j < 1 kg/j



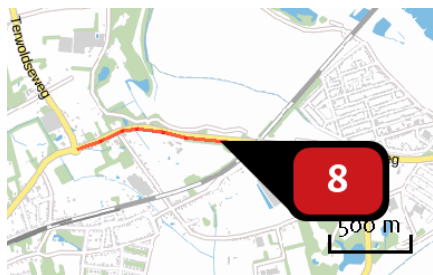
Naam **Bron 6**
 Locatie (X,Y) **206947, 473716**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **43,44 kg/j**
 NH3 **2,66 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.115,0	NOx NH3	38,77 kg/j 2,65 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	26,0	NOx NH3	3,74 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	6,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



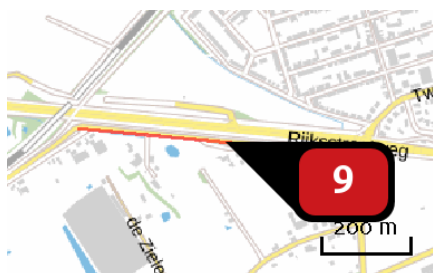
Naam **Bron 7**
 Locatie (X,Y) **206711, 473951**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **52,13 kg/j**
 NH3 **2,91 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.849,0	NOx NH3	42,14 kg/j 2,88 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	44,0	NOx NH3	7,87 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	11,0	NOx NH3	2,12 kg/j < 1 kg/j



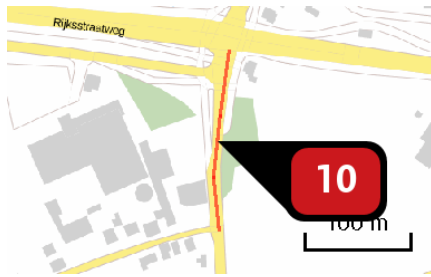
Naam **Bron 8**
 Locatie (X,Y) **205737, 473498**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **1.009,46 kg/j**
 NH3 **99,74 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	7.888,0	NOx NH3	629,80 kg/j 98,29 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	377,0	NOx NH3	306,46 kg/j 1,19 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	94,0	NOx NH3	73,21 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 9**
 Locatie (X,Y) **206322, 473412**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **173,24 kg/j**
 NH3 **16,03 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	3.412,0	NOx NH3	100,95 kg/j 15,75 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	194,0	NOx NH3	58,44 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	48,0	NOx NH3	13,85 kg/j < 1 kg/j



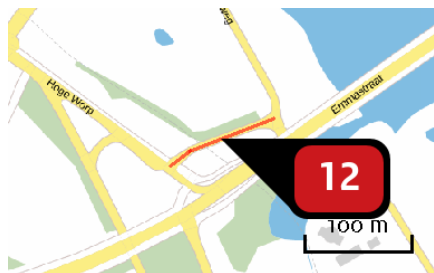
Naam **Bron 10**
 Locatie (X,Y) **206624, 473310**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **39,49 kg/j**
 NH3 **4,12 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	3.432,0	NOx NH3	26,07 kg/j 4,07 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	140,0	NOx NH3	10,83 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	35,0	NOx NH3	2,59 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 11**
 Locatie (X,Y) **207141, 473714**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **6,97 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

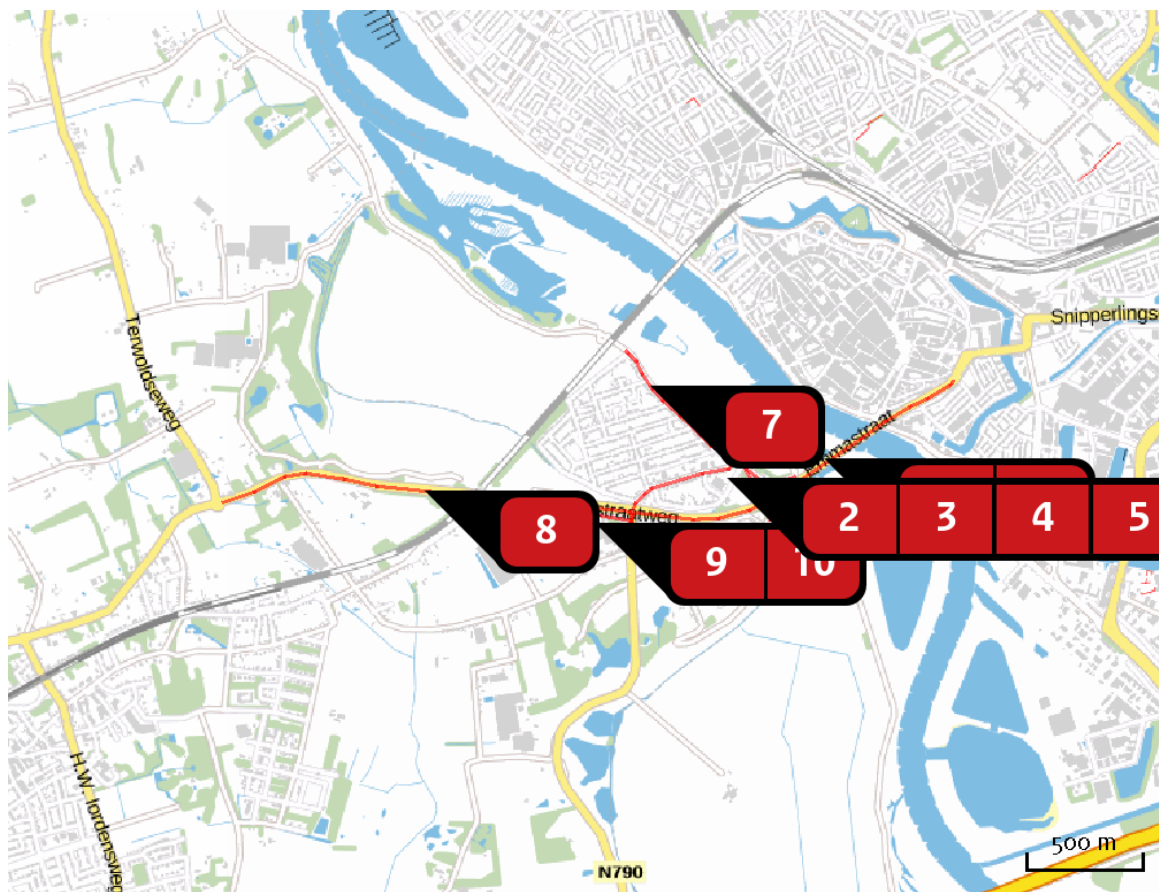
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	564,0	NOx NH3	6,77 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



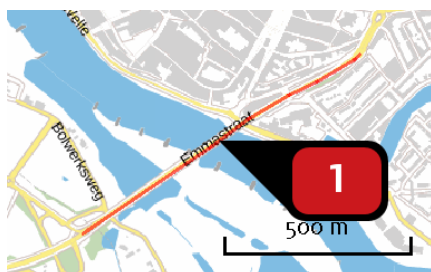
Naam **Bron 12**
 Locatie (X,Y) **207282, 473539**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	62,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Locatie
Plansituatie

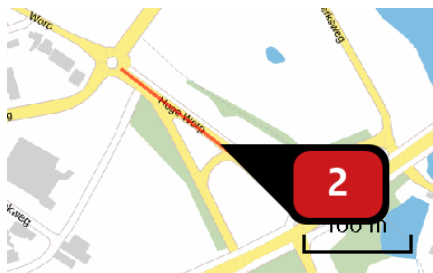


Emissie
(per bron)
Plansituatie



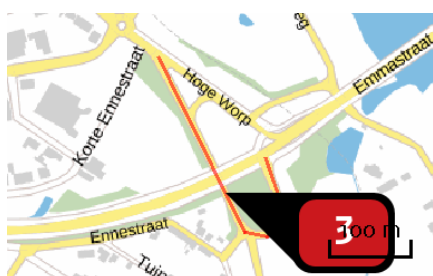
Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **207643, 473738**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **1.112,81 kg/j**
 NH3 **56,67 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	14.756,0	NOx	814,56 kg/j
			NH3	55,62 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	542,0	NOx	234,71 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	136,0	NOx	63,55 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **207178, 473551**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **18,17 kg/j**
 NH3 **1,13 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.149,0	NOx NH3	16,46 kg/j 1,12 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	12,0	NOx NH3	1,35 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	3,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3**
 Locatie (X,Y) **207204, 473422**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **17,48 kg/j**
 NH3 **1,15 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	717,0	NOx NH3	16,73 kg/j 1,14 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 4**
 Locatie (X,Y) **206949, 473377**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **554,56 kg/j**
 NH3 **57,73 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	13.171,0	NOx NH3	365,28 kg/j 57,01 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	541,0	NOx NH3	152,76 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	135,0	NOx NH3	36,52 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 5**
 Locatie (X,Y) **206835, 473542**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **57,61 kg/j**
 NH3 **3,56 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.625,0	NOx NH3	51,76 kg/j 3,53 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	18,0	NOx NH3	4,50 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	5,0	NOx NH3	1,35 kg/j < 1 kg/j



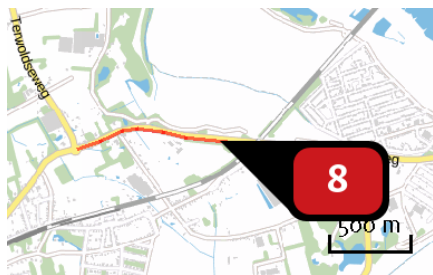
Naam **Bron 6**
 Locatie (X,Y) **206947, 473716**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **48,74 kg/j**
 NH3 **3,03 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.404,0	NOx NH3	44,07 kg/j 3,01 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	26,0	NOx NH3	3,74 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	6,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



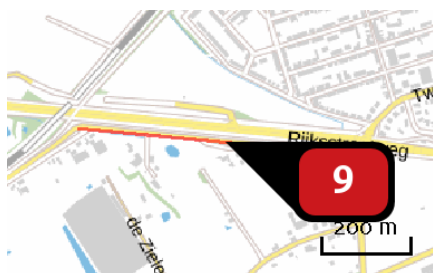
Naam **Bron 7**
 Locatie (X,Y) **206711, 473951**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **58,70 kg/j**
 NH3 **3,36 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.137,0	NOx NH3	48,71 kg/j 3,33 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	44,0	NOx NH3	7,87 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	11,0	NOx NH3	2,12 kg/j < 1 kg/j



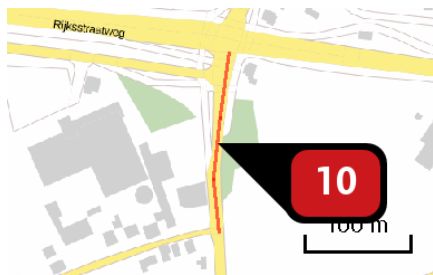
Naam **Bron 8**
 Locatie (X,Y) **205737, 473498**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **1.036,29 kg/j**
 NH3 **103,93 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	8.224,0	NOx NH3	656,63 kg/j 102,48 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	377,0	NOx NH3	306,46 kg/j 1,19 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	94,0	NOx NH3	73,21 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 9**
 Locatie (X,Y) **206322, 473412**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **183,21 kg/j**
 NH3 **17,59 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	3.749,0	NOx NH3	110,92 kg/j 17,31 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	194,0	NOx NH3	58,44 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	48,0	NOx NH3	13,85 kg/j < 1 kg/j



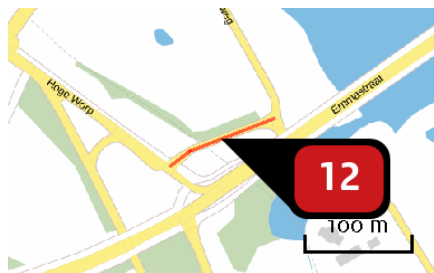
Naam **Bron 10**
 Locatie (X,Y) **206624, 473310**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **42,04 kg/j**
 NH3 **4,52 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	3.768,0	NOx NH3	28,62 kg/j 4,47 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	140,0	NOx NH3	10,83 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	35,0	NOx NH3	2,59 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 11**
 Locatie (X,Y) **207141, 473714**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **24,31 kg/j**
 NH3 **1,65 kg/j**

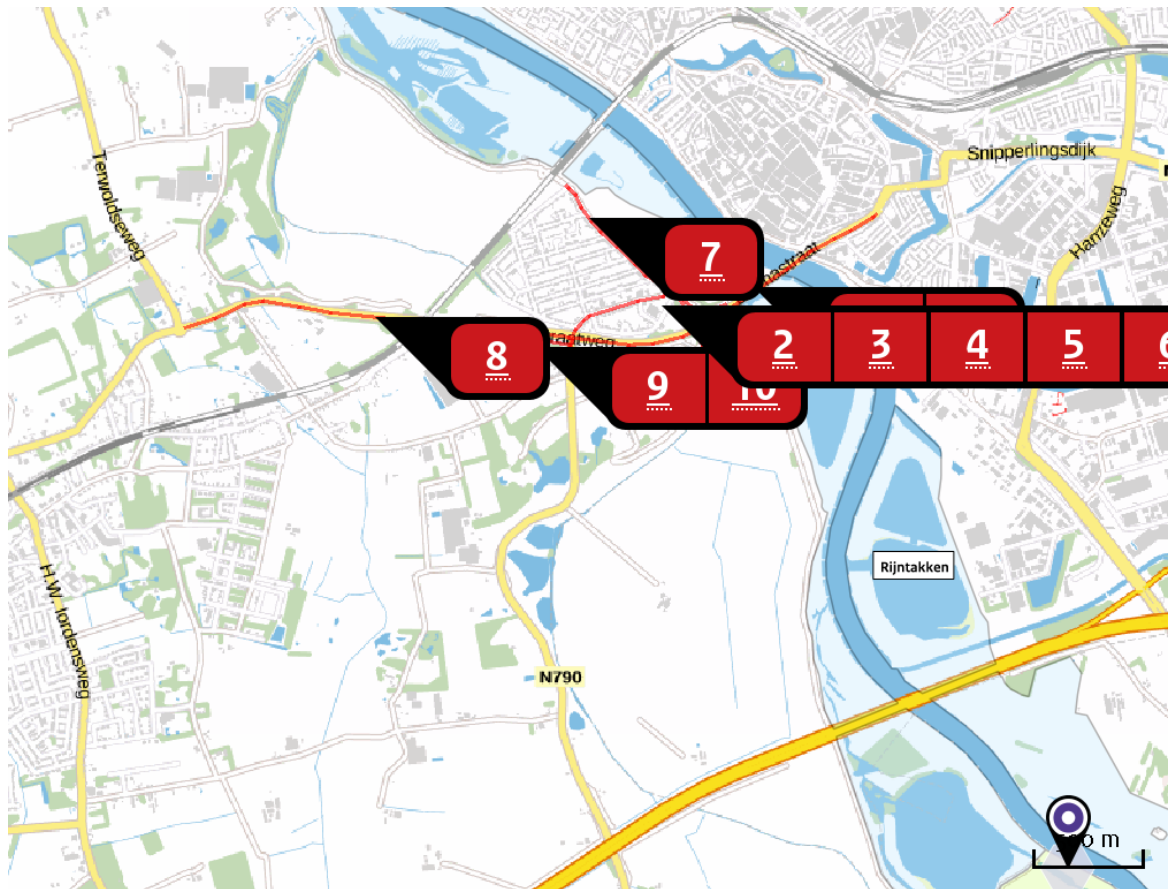
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.008,0	NOx NH3	24,11 kg/j 1,65 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 12**
 Locatie (X,Y) **207282, 473539**
 Uitstoothoogte **2,5 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	19,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Deposities
natuur-
gebieden



Hoogste projectverschil (Rijntakken)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrictlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrictlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrictlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrictlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

Depositie PAS-
gebieden

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Situatie 2 Hoogste depositie (mol/ha/j)	Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil			max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
Rijntakken	0,05	>0,05	+ 0,00	>0,05	<input type="radio"/>	<=0,05	<input checked="" type="checkbox"/>

Geen overschrijding*

Wel overschrijding

Ontwikkelingsruimte beschikbaar**

Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar


Voor het desbetreffende gebied vind er geen relevante depositie plaats op OR-relevante hexagonalen. Het concept wel of niet ontwikkelingsruimte beschikbaar (groen vinkje of rood kruis) is dus niet van toepassing

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonalen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per
habitattype **Rijntakken**

Habitattype	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Ontwikkelingsruimte	
	Situatie 1	Situatie 2	Vershil		max. benodigd (mol/ha/j)	beschikbaar?
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,05	>0,05	+ 0,00		<=0,05	

 Geen overschrijding*

 Wel overschrijding

 Ontwikkelingsruimte beschikbaar**

 Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

 Voor het desbetreffende gebied vind er geen relevante depositie plaats op OR-relevante hexagonen. Het concept wel of niet ontwikkelingsruimte beschikbaar (groen vinkje of rood kruis) is dus niet van toepassing

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2015.1_20161124_119fbc85fd

Database versie 2015.1_20160514_9oad58c36e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-o>

Bijlage 9 Aanpassingen nav vooroverleg

Aanpassingen Bestemmingsplan Parkeerterrein De Worp nav Vooroverleg

Het concept bestemmingsplan 'Parkeerterrein de Worp' is in het kader van vooroverleg besproken met de volgende organisaties:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Overijssel
- Gemeente Voorst

Het vooroverleg heeft ertoe geleid dat het concept bestemmingsplan op de volgende punten is aangepast:

Toelichting:

Paragraaf 2.2:

'Alternatieve locaties': deze alinea is enigszins uitgebreid, door beter te omschrijven waarom andere locaties geen haalbaar alternatief waren.

'Inrichtingsplan': dit document is als bijlage toegevoegd, als inrichtingsvoorstel. Hier is inspraak op mogelijk. Tevens is de alinea wat aangepast op veranderingen in het meest recente inrichtingsvoorstel ten opzichte van een eerder concept.

Paragraaf 3.2.1:

Toegevoegd dat de kaart 'grote rivieren' een bijlage bij het Barro is.

Aanpassing op onderdelen van de tekst onder kopje 'grote rivieren', onder andere is de passage over vergunningsplicht mbt erfafscheidingen verwijderd.

Tekst is verder enigszins aangepast/aangevuld.

Paragraaf 3.2.2:

De paragraaf Beleidslijn Grote Rivieren is toegevoegd.

Paragraaf 3.2.5

Er is een algemene paragraaf toegevoegd waarin de toetsing van het plangebied aan het rijksbeleid en de conclusie in op is genomen, in plaats van een conclusie bij elke aparte paragraaf.

Paragraaf 3.2.2

De ladder duurzame verstedelijking is enigszins aangepast

Paragraaf 3.4.1

De beschrijving van het structuurplan is enigszins aangepast

Paragraaf 4.4.5

paragraaf externe veiligheid ingevuld (EV is niet relevant voor dit plan)

Paragraaf 4.4.8

Tekst over MER is ingevuld (niet van toepassing voor dit plan)

Paragraaf 4.4.8

Tekst over duurzaamheid is toegevoegd.

Regels:

Artikel 3 Bestemming Groen:

3.1:

Toegevoegd: c. in- en uitritten ten behoeve van een parkeerterrein;

Artikel 5 Bestemming verkeer-verblijfsgebied:

5.2.3:

- Toegevoegd: lichtmasten 6 meter
- verwijderd: geluidwerende voorzieningen van 7 meter

Verbeelding:

Toegevoegd:

bestemming Groen aan de bomenrij aan de andere kant van de Avenue (deze was bestemd als Verkeer-Verblijfsgebied)

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze planregels wordt verstaan onder:

1.1 *plan:*

het bestemmingsplan Parkeerterrein de Worp met identificatienummer NL.IMRO.0150.P336-VG01 van de gemeente Deventer.

1.2 *bestemmingsplan:*

de geometrisch 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 *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 Woningwet;

1.8 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.9 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.10 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.

1.11 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;

1.12 bijgebouw:

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

1.13 bouwen:

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

1.14 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.15 bouwperceel:

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

1.16 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.17 bouwvlak:

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

1.18 bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.19 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;

1.20 extensieve dagrecreatie:

recreatie in de open lucht uitsluitend gedurende een dagperiode, waarbij vooral het landschap of bepaalde delen ervan sterk beleefd worden, waarbij weinig of geen gebouwde voorzieningen nodig zijn en waarbij tevens in het algemeen het aantal recreanten per oppervlakte-eenheid beperkt is, zoals wandelen, fietsen, verpozen en natuur- en landschapsbeleving;

1.21 gebouw:

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

1.22 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.

1.23 natuurlijke waarden:

aan een gebied toegekende bijzondere waarden in verband met de geologische, bodemkundige en biologische elementen, voorkomende in het gebied;

1.24 overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.25 overkapping:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder dan wel met ten hoogste één wand;

1.26 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;

1.27 publiekstrekkende evenementen:

grote en middelgrote evenementen waarbij sprake is van een grote impact op de directe omgeving of de stad; een en ander zoals omschreven in het Evenementenbeleid gemeente Deventer.

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.

1.29 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;

1.30 wijziging:

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

1.31 Woningwet:

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

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.

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 dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.5 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.

2.6 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.7 de oppervlakte van een bouwwerk:

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
- b. behoud van aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden, waardevolle boombeplanting, aardkundige en cultuurhistorische waarden;
- c. voet- en rijwielpaden;
- d. waterlopen en waterpartijen alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- e. extensieve dagrecreatie;

met de daarbij behorende:

- f. straatmeubilair ten dienste van de bestemming, als zitbankjes, prullenbakken, e.d.;

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

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

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

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

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van terreinafscheidingen mag niet meer dan 1,5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

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

- a. het parkeren;

Artikel 4 **Natuur**

4.1 **Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwetenschappelijke, aardkundige, cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden;
- b. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van bos;
- c. waterlopen en waterpartijen alsmede voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;

met daaraan ondergeschikt:

- d. extensief agrarisch medegebruik;
- e. extensieve dagrecreatie;

met de daarbij behorende:

- f. voetpaden;
- g. trappen ter ontsluiting gronden vanaf de spoor- of verkeersbrug voor extensieve dagrecreatie;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals dammen en taluds.

4.2 **Bouwregels**

4.2.1 *Algemeen*

Op de tot 'Natuur' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan van deze bestemming.

4.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

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

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.
- b. straatmeubilair is niet toegestaan.

4.3 **Specifieke gebruiksregels**

4.3.1 *Strijdig gebruik*

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het aanbrengen, verbouwen en behouden van opgaande beplanting en gewassen van hoger dan 0,30 meter.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

4.4.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 4.3.

4.4.2 Toepassingsvoorwaarden

Voorafgaand aan de beslissing omtrent vergunningverlening als bedoeld in artikel 4.4.1 dient een positief advies te zijn uitgebracht door de rivierbeheerder.

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

4.5.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op en in deze gronden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen, verharderen van wegen, voet-, fiets-, ruiters- en andere paden, dagrecreatieve voorzieningen zoals picknickplaatsen, parkeervoorzieningen, en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen of verwijderen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en/of apparatuur;
- c. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van de bodem;
- d. het bebossen van gronden;
- e. het vellen en/of rooien van houtgewas of het verrichten van werkzaamheden, welke de dood of ernstige beschadigingen daarvan ten gevolge kunnen hebben, met uitzondering van erfbeplanting en behoudens bij wijze van geïntegreerd bosbeheer en bij wijze van onderhoud en verzorging van de aanwezige houtopstanden;
- f. het wijzigen van de waterhuishouding zoals draineren, het uitdiepen, dempen, graven en/of verleggen van waterlopen;
- g. het beplanten met lijnvormige beplanting zoals singels, lanen, houtwallen e.d.;
- h. het verrichten van exploitatieboringen en andere onderzoeken naar bodemschatten, niet zijnde archeologische bodemschatten.

4.5.2 Uitzonderingen

Het in artikel 4.5.1 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 voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden 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 voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden vereist was;
- d. werken en werkzaamheden in het kader van de maatregelen zoals voor het plangebied vermeld in de PKB Ruimte voor de Rivier deel 4, waaronder het graven van geulen en het verwijderen van dwarskades;

- e. het vellen of rooien van houtopstanden en/of -gewassen in het kader van de doorstroomcapaciteit van de rivier en uiterwaarden.

4.5.3 Toepassingsvoorwaarden

Werken en werkzaamheden als bedoeld in artikel 4.5.1 zijn slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden, danwel door de daarvan direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, één of meer waarden of functies van de in dit artikel bedoelde gronden, welke het plan beoogt te beschermen, niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, danwel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'
- b. incidentele parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein';
- c. woonstraten;
- d. verblijfsvoorzieningen, waaronder pleinen;
- e. voet- en rijwielpaden en verhardingen;
- f. groenvoorzieningen, bermen en beplantingen;
- g. kunstwerken;
- h. kunstobjecten;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. waterlopen en waterpartijen, met de daarbij behorende bruggen, dammen, duikers, kades, taluds, beschoeiingen, faunapassages, e.d.;
- k. standplaatsen en warenmarkten;

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

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

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van kunstobjecten mag niet meer dan 6 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Specifieke gebruik sregels

Gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein' mogen uitsluitend worden gebruikt ten tijde van publiekstrekkende evenementen.

5.3.2 Strijdig gebruik

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

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

5.3.3 Voorwaardelijke verplichting

- a. Binnen de aanduiding 'parkeerterrein' mag een parkeervoorziening overeenkomstig de in lid 5.1

opgenomen bestemmingsomschrijving enkel worden gerealiseerd en gebruikt onder de voorwaarde dat de maatregelen uit het inrichtingsplan, zoals opgenomen in Bijlage 1 zijn uitgevoerd;

- b. In afwijking van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' een parkeervoorziening overeenkomstig de in lid 5.1 opgenomen bestemmingsomschrijving worden gerealiseerd en gebruikt onder de voorwaarde dat binnen één jaar na inwerkingtreding van dit bestemmingsplan uitvoering is gegeven aan de aanleg en instandhouding van maatregelen uit het inrichtingsplan, zoals opgenomen in Bijlage 1.

5.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van het bepaalde in:

- a. artikel 5.3.3 onder a indien in plaats van de inrichtingsmaatregelen uit Bijlage 1 andere inrichtingsmaatregelen worden getroffen, die voorzien in een minimaal gelijk beschermingsniveau van de landschappelijke en natuurwaarden waarvoor de in Bijlage 1 genoemde inrichtingsmaatregelen zijn bepaald. Ten behoeve van de bescherming van landschappelijke en/of natuurwaarden kunnen aan deze afwijking voorwaarden worden verbonden;
- b. lid 5.3.3 onder b, ten behoeve van uitstel van de termijn, waarbij het bevoegd gezag voorwaarden kan stellen.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen door de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein' te wijzigen in de aanduiding 'parkeerterrein', met inachtneming van de volgende voorwaarden:

- a. er moet aangetoond zijn dat er behoefte is aan het permanent gebruik van dit parkeerterrein;
- b. er dient voldaan te worden aan alle geldende milieukwaliteitseisen;
- c. er dient sprake te zijn van een goede landschappelijke inpassing;
- d. er dient een positief advies te zijn uitgebracht door de rivierbeheerder;
- e. er dient een positief advies te zijn uitgebracht door de Planadviesraad monumenten en beschermd stadsgezicht.

Artikel 6 Waarde - Archeologie - 4

6.1 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.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Archeologisch rapport (oppervlakte groter dan 200 m²)

Onverminderd de bouwregels bij de andere in artikel 6.1 bedoelde bestemmingen, is de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken:

- a. met een oppervlakte groter dan 200 m²;
- b. waarbij benodigde grondingrepen, zoals graafwerkzaamheden en heiverkzaamheden, dieper zijn dan 0,5 m onder maaiveld, en
- c. die worden gebouwd op en/of in de gronden als bedoeld in artikel 6.1,

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

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

6.2.2 Koppelen voorschriften archeologisch rapport

Indien uit het in lid 6.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:

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

6.2.3 Visuele waarneming (oppervlakte tussen 100 en 200 m²)

Indien de ingreep meer dan 100m² maar minder dan 200m² bedraagt kan aan de omgevingsvergunning de voorwaarde worden verbonden dat gelegenheid moet worden geboden voor een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

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 het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op en in de gronden als bedoeld in artikel 6.1, en over een oppervlakte groter dan 200 m², de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

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

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

6.3.2 Uitzonderingen vergunningplicht

Het in artikel 6.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

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

6.3.3 Archeologisch rapport

De aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 6.3.1 is verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen in voldoende mate is vastgesteld, tenzij:

- a. de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen al voldoende vaststaat;
- b. de werkzaamheden plaatsvinden over een oppervlakte groter dan 100m² maar kleiner dan 200 m².

6.3.4 Toepassingsvoorwaarden

De in artikel 6.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.

6.3.5 Koppelen voorschriften

- a. Indien de ingreep meer dan 100m² maar minder dan 200m² bedraagt kan aan de vergunning het voorschrift worden verbonden tot het bieden van gelegenheid voor een archeologische waarneming tijdens de werkzaamheden.
- b. Indien uit het in artikel 6.3.3 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.

6.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen door de bestemmingsvlakken 'Waarde - Archeologie - 4' naar ligging te verschuiven of naar omvang te vergroten of te verkleinen en in voorkomend geval uit het plan te verwijderen, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van gronden al dan niet behoudenswaardig zijn, niet langer aanwezig zijn of juist wel aanwezig blijken te zijn.

Artikel 7 Waarde - Archeologie - 5

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Waarde - Archeologie - 5" 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 Archeologisch rapport (oppervlakte groter dan 40 m²)

Onverminderd de bouwregels bij de andere in artikel 7.1 bedoelde bestemmingen, is de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of bouwwerken:

- a. met een oppervlakte groter dan 40 m²;
- b. waarbij benodigde grondingrepen, zoals graafwerkzaamheden en heiverkzaamheden, dieper zijn dan 0,5 m onder maaiveld, en
- c. die worden gebouwd op en/of in de gronden als bedoeld in artikel 7.1,

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

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

7.2.2 Koppelen voorschriften archeologisch rapport

Indien uit het in lid 7.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen een of meerdere van de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden:

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

7.2.3 Visuele waarneming (oppervlakte tussen 10 en 40 m²)

Indien de ingreep meer dan 10 m² maar minder dan 40 m² bedraagt kan aan de omgevingsvergunning de voorwaarde worden verbonden dat gelegenheid moet worden geboden voor een archeologische waarneming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

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 het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op en in de gronden als bedoeld in artikel 7.1, en over een oppervlakte groter dan 40 m², de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

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

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

7.3.2 Uitzonderingen vergunningplicht

Het in artikel 7.3.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden:

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

7.3.3 Archeologisch rapport

De aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 7.3.1 is verplicht een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen in voldoende mate is vastgesteld, tenzij:

- a. de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bestuursorgaan dat bevoegd is die vergunning te verlenen al voldoende vaststaat;
- b. de werkzaamheden plaatsvinden over een oppervlakte groter dan 10m² maar kleiner dan 40 m².

7.3.4 Toepassingsvoorwaarden

De in artikel 7.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien de betrokken archeologische waarden door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden.

7.3.5 Koppelen voorschriften

- a. Indien de ingreep meer dan 10 m² maar minder dan 40 m² bedraagt kan aan de vergunning het voorschrift worden verbonden tot het bieden van gelegenheid voor een archeologische waarneming tijdens de werkzaamheden.
- b. Indien uit het in artikel 7.3.3 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.

7.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen door de bestemmingsvlakken 'Waarde - Archeologie - 5' naar ligging te verschuiven of naar omvang te vergroten of te verkleinen en in voorkomend geval uit het plan te verwijderen, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van gronden al dan niet behoudenswaardig zijn, niet langer aanwezig zijn of juist wel aanwezig blijken te zijn.

Artikel 8 Waarde - Beschermd stadsgezicht

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 16, worden afgeweken van het bepaalde in artikel 8.2 en toegestaan worden dat de in de andere bestemming genoemde bouwwerken mogen worden gebouwd.

8.3.2 Toepassingsvoorwaarden

De in lid 8.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de cultuurhistorische en monumentale waarden van de gronden niet onevenredig worden aangetast;
- b. de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind;
- c. ter zake daarvan vooraf advies van de Planadviesraad monumenten en beschermd stadsgezicht is ingewonnen.

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

8.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- het aanleggen en verharderen van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
- het aanleggen van geluid- en andere wallen;
- het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies;

- het graven van anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen.

8.4.2 *Uitzonderingen*

Het in artikel 8.4.1 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 voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan;
- c. die noodzakelijk zijn met het oog op het realiseren van een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend;
- d. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan, indien daarvoor geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden vereist was.

8.4.3 *Toepassingsvoorwaarden*

Werken en werkzaamheden als bedoeld in 8.4.1 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 cultuurhistorische en monumentale waarden, en
- b. ter zake daarvan vooraf een positief advies van de Planadviesraad monumenten en beschermd stadsgezicht is uitgebracht.

Artikel 9 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs,
- b. waterhuishouding,
- c. aanleg, onderhoud en verbetering hoofdwaterkering,
- d. vergroting van de afvoercapaciteit.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

- a. In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming Waterstaat - Waterstaatkundige functie gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte ten behoeve van scheepvaarttekens mag niet meer bedragen dan 15 m;
- b. de bouwhoogte ten behoeve van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m;

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Bevoegdheid

Bij een omgevingsvergunning kan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 16, worden afgeweken van het bepaalde in artikel 9.2.1 ten behoeve van:

- a. vervangende herbouw/vernieuwing van een bestaand gebouw ten behoeve van de andere bestemming(en), mits de oppervlakte en het volume van het bouwwerk niet vergroot wordt ten opzichte van het ten tijde van het ter visie liggen van dit bestemmingsplan, aanwezige bouwoppervlakte en -volume;
- b. het vergroten van de oppervlakte van een bestaand gebouw ten behoeve van de andere bestemming(en), mits de vergroting niet meer bedraagt dan 10% ten opzichte van het huidige aanwezige oppervlak en volume;
- c. het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de andere bestemming(en).

9.3.2 Toepassingsvoorwaarden

Voorafgaand aan de beslissing omtrent vergunningverlening als bedoeld in artikel 9.3.1 dient een positief advies te zijn uitgebracht door de rivierbeheerder.

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

9.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op en in deze gronden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen, verharden van wegen, voet-, fiets-, ruiters- en andere paden, dagrecreatieve voorzieningen zoals picknickplaatsen, parkeervoorzieningen, en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen of verwijderen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en/of apparatuur;
- c. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van de bodem;
- d. het bebossen van gronden;
- e. het wijzigen van de waterhuishouding zoals draineren, het uitdiepen, dempen, graven en/of verleggen van waterlopen;
- f. het beplanten met lijnvormige danwel afscherpende beplanting zoals singels, lanen, houtwallen, hagen, e.d.;

9.4.2 Uitzonderingen

Het in artikel 9.4.1 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 voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden 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 voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden vereist was;
- d. werken en werkzaamheden in het kader van de maatregelen zoals voor het plangebied vermeld in de PKB Ruimte voor de Rivier deel 4;
- e. werken en werkzaamheden in het kader van de doorstroomcapaciteit van de rivier en uiterwaarden.

9.4.3 Toepassingsvoorwaarden

Voorafgaand aan de beslissing omtrent vergunningverlening als bedoeld in artikel 9.4.1 dient een positief advies te zijn uitgebracht door de rivierbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 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 11 Algemene bouwregels

11.1 *Bestaande afstanden en maten*

In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand van bouwwerken, die rehtens 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.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 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 gebruiken of laten gebruiken van bijgebouwen ten behoeve van bewoning.

12.2 Voorwaardelijke verplichting parkeren auto's en fietsen

- a. Indien bij het gebruik van gronden als bedoeld in Hoofdstuk 2 sprake is van een parkeerbehoefte, dan moet bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vaststaan dat in voldoende mate wordt voorzien in parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, overeenkomstig de Beleidsregels Parkeren bestemmingsplannen Deventer" en de "Nota parkeernormen".
- b. Als de onder a bedoelde beleidsregels en de "Nota parkeernormen" worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

12.3 Laden en lossen

Indien bij het gebruik van gronden als bedoeld in Hoofdstuk 2 sprake is van behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, dan moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Vrijwaringszone - dijk

13.1.1 Aanduidingsomschrijving

In afwijking van Hoofdstuk 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone - dijk' de volgende regel:

- a. de gronden zijn primair bestemd voor de bescherming, de versterking, het beheer en het onderhoud van de dijk, met de bijbehorende voorzieningen, zoals bermen, schouwpaden en beschoeiing.

13.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingen mag op de gronden zoals bedoeld in lid 13.1.1 niet worden gebouwd.

13.1.3 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.1.2 voor het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de op deze gronden liggende andere bestemming(en), mits het belang van de dijk van overwegend belang in voldoende mate is gewaarborgd. Hieromtrent wordt de beheerder van de dijk gehoord.

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

a. Vergunningplicht

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op de in lid 13.1.1 bedoelde gronden de volgende andere werken uit te voeren:

1. het vergraven, afgraven en egaliseren van gronden;
2. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
3. het uitvoeren van heuvelwerken of het anderszins in de bodem drijven van voorwerpen;
4. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en/of apparatuur;
5. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk.

b. Uitzonderingen

Het in lid 13.1.4 onder a vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken en werkzaamheden:

1. werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
2. werken en werkzaamheden, waarmee op grond van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden is of mag worden begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan;
3. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van de inwerkingtreding van het plan, indien daarvoor geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden vereist was.

c. Toepassingsvoorwaarden

Werken en werkzaamheden als bedoeld in lid 13.1.4 onder a zijn slechts toelaatbaar:

1. indien het uitvoeren van de werken en/of de werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvende onevenredige afbreuk wordt gedaan

- aan de mogelijkheid van een adequaat beheer of de veiligheid van de dijk en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende tegemoet kan worden gekomen;
2. nadat het bevoegd gezag daarover een positief advies hebben ingewonnen van de beheerder van het waterstaatswerk.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

14.1 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.
- d. de bestemmingsregels en toestaan dat binnen de bestemming Natuur maximaal één observatiehut voor vogelkijkers gerealiseerd wordt met een maximale hoogte van 3 m en een maximale oppervlakte van 15 m².

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

15.1 Bevoegdheid

15.1.1 Wijziging bestemmings- en bouwlakken

Burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingsgrenzen wijzigen, voor zover:

- a. het de bestemmingen Natuur en Groen betreft;
- b. zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein;
- c. er geen dringende redenen zijn die zich hiertegen verzetten;
- d. de overschrijdingen niet meer dan 15 m bedragen en het bestemmingsvlak met niet meer dan 10% per betreffend bestemmingsvlak wordt vergroot.

Artikel 16 Overige regels

16.1 Voorrangsregeling enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen

Voor zover enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de regels van Artikel 9 Waterstaat - Waterstaatkundige functie;
- b. in de tweede plaats de regels van Artikel 6 Waarde - Archeologie - 4 of Artikel 7 Waarde - Archeologie - 5;
- c. in de derde plaats de regels van Artikel 8 Waarde - Beschermd stadsgezicht;
- d. in de laatste plaats de regels van de enkelbestemming.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

17.1.1 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.

17.1.2 Bevoegdheid

Het bevoegd gezag kan eenmalig, in afwijking van het bepaalde in artikel 17.1.1, een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 17.1.1 met maximaal 10%.

17.1.3 Uitzondering

Artikel 17.1.1 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.

17.2 Overgangsrecht ten aanzien van het gebruik

17.2.1 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.

17.2.2 Verbod verandering gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 17.2.1, 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.

17.2.3 Verbod hervatting strijdig gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 17.2.1, 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.

17.2.4 Uitzondering

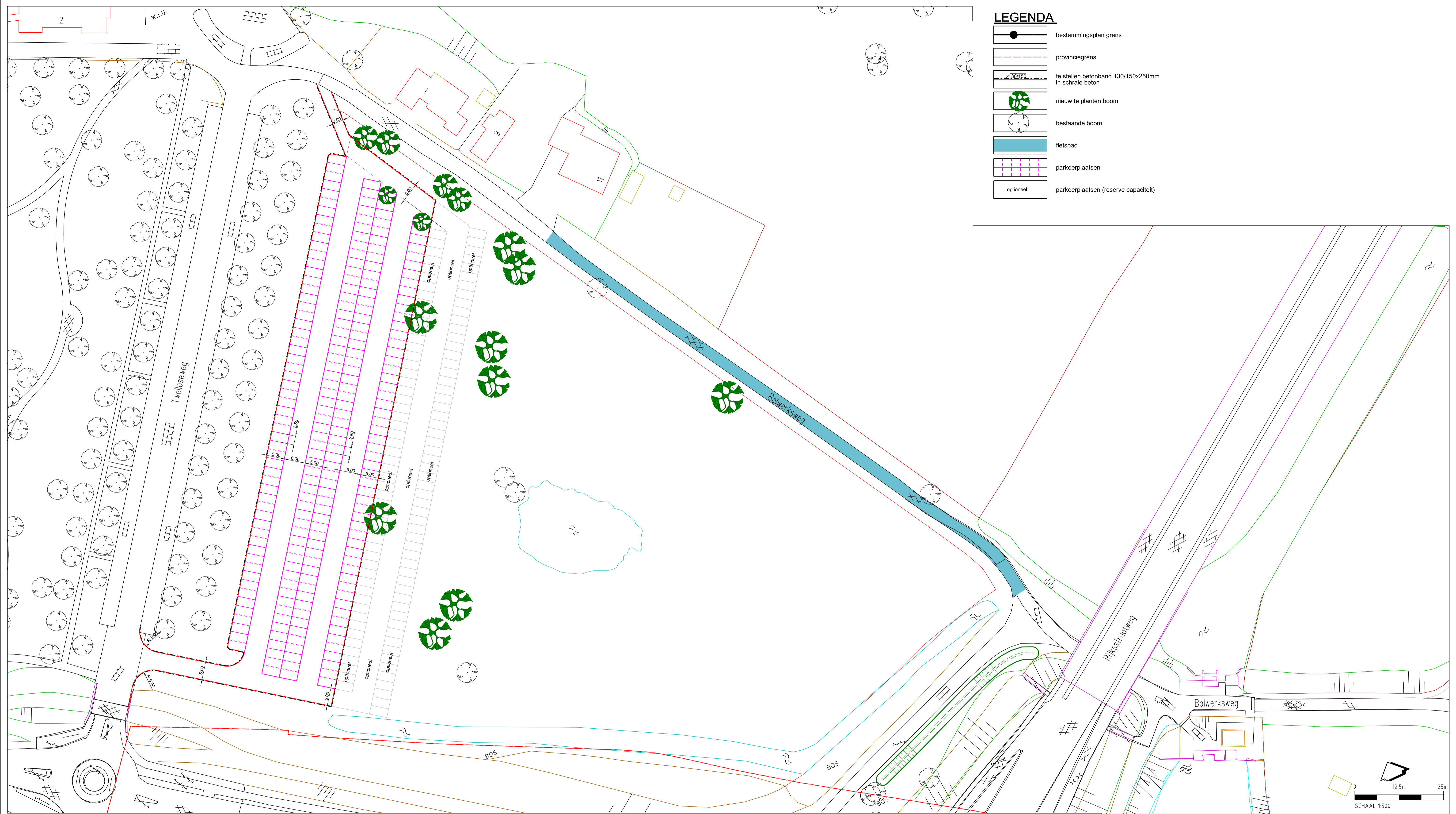
Artikel 17.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als 'Regels van het bestemmingsplan Parkeerterrein de Worp'.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Inrichtingsplan



LEGENDA

- bestemmingsplan grens
- provinciegrens
- te stellen betonband 130/150x250mm in schrale beton
- nieuw te planten boom
- bestaande boom
- fietspad
- parkeerplaatsen
- optioneel parkeerplaatsen (reserve capaciteit)

Maten in m, materiaalmaten in mm en hoogtematen in m t.o.v. N.A.P.

wijz.	datum	get.	gec.	omschrijving
opdrachtgever :				
GEMEENTE DEVENTER			schaal : 1:500	afm. A1
project :			status :	get. W.H.
Parkeerterrein de Worp			datum : 08-05-2017	opdr.A.O.
onderwerp :			projectnummer :	gec. A.O.
Inrichtingsplan Melksterweide			tekeningnummer :	blad :
			09.17.01.C.V.01	1 van 1

gemeente Deventer

Grote Kerkhof 1 - 7411 KT Deventer
 postbus 5000 - 7400 GC Deventer
 tel. (0570) 693911
 e-mail: gemeente@deventer.nl