

## **Bestemmingsplan Siemelinksweg**



## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1 Algemeen	6
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Geldende bestemmingsplannen	8
1.4 Aanleiding voor gedeeltelijke bestemmingsplanherziening	9
1.5 Leeswijzer	10
<b>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</b>	<b>11</b>
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>12</b>
3.1 Inleiding	12
3.2 Europees- en rijksbeleid	12
3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid	13
3.4 Gemeentelijk beleid	14
<b>Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden</b>	<b>16</b>
4.1 Archeologie / cultuurhistorie en monumenten	16
4.2 Milieu-aspecten	16
4.3 Leidingen en kabels	20
4.4 Waterhuishouding	20
4.5 Sociale veiligheid	21
<b>Hoofdstuk 5 Planopzet en juridische aspecten</b>	<b>22</b>
5.1 Inleiding	22
5.2 RO Standaarden 2008	22
5.3 Planopzet	23
5.4 Handhaving	25
<b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>	<b>26</b>
6.1 Inleiding	26
6.2 Economische uitvoerbaarheid	26
6.3 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	26

<b>Planregels</b>	<b>29</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleidende regels</b>	<b>31</b>
Artikel 1 Begrippen	31
Artikel 2 Wijze van meten	34
<b>Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels</b>	<b>35</b>
Artikel 3 Verkeer	35
<b>Hoofdstuk 3 Algemene regels</b>	<b>37</b>
Artikel 4 Anti-dubbelregel	37
Artikel 5 Algemene bouwregels	38
Artikel 6 Algemene aanduidingsregels	39
Artikel 7 Algemene gebruiksregels	40
Artikel 8 Algemene ontheffingsregels	41
Artikel 9 Algemene wijzigingsregels	42
<b>Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels</b>	<b>43</b>
Artikel 10 Overgangsrecht	43
Artikel 11 Slotregel	45

# **Toelichting**

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Algemeen

De gemeente Deventer kiest ervoor om de Siemelinksweg te verbreden van twee naar vier rijstroken vanaf het kruispunt met de Zweedsestraat tot en met het kruispunt van de rijksweg A1 in verband met de huidige verkeersdruk en de te verwachten verkeersdruk in de toekomst. Het verkeer over de Siemelinksweg wordt dagelijks geconfronteerd met oponthoud. Door recente en toekomstige ontwikkelingen is de capaciteit van de huidige Siemelinksweg ontoereikend. Doel van de verbreding van de Siemelinksweg is het bevorderen van de verkeersstroming ter plaatse.

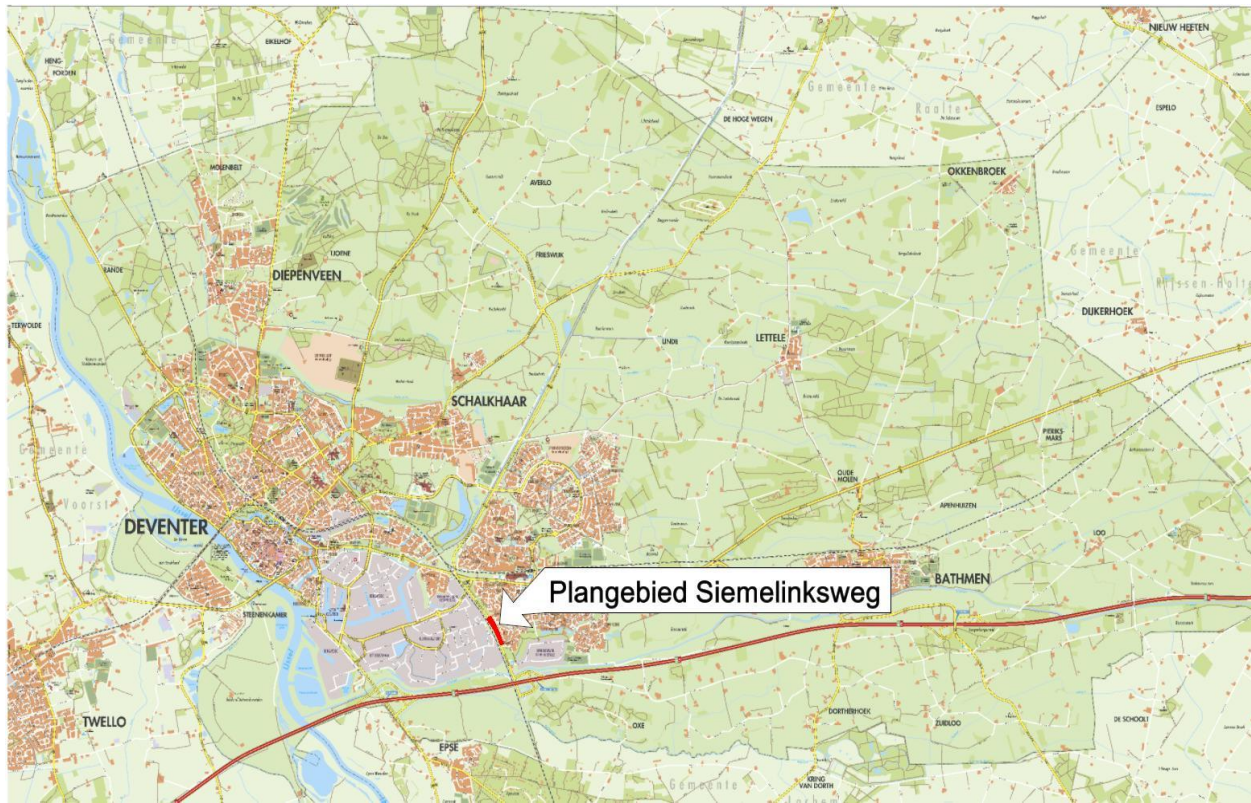
De verbreding van de Siemelinksweg is opgenomen in het bestemmingsplan Colmschate-Zuid (vastgesteld d.d. 27 augustus 2008, gedeeltelijk goedgekeurd d.d. 7 april 2009). In het bestemmingsplan Colmschate-Zuid is echter voor een klein deel van de weg goedkeuring onthouden door Gedeputeerde Staten van Overijssel. Het gaat daarbij om het deel ter hoogte van de wijk Het Bramelt. Om de verbreding van de Siemelinksweg van twee naar vier rijstroken ter hoogte van de wijk Het Bramelt juridisch planologisch mogelijk te maken wordt voorliggend bestemmingsplan opgesteld. De overige delen van de verbreding van de Siemelinksweg zijn geregeld in het vigerende bestemmingsplan "Colmschate-Zuid".

### 1.2 Ligging plangebied

#### 1.2.1 Ligging

De Siemelinksweg vormt een onderdeel van de provinciale weg N348, de weg van Deventer- Raalte. De Siemelinksweg vormt vanaf de A1 een belangrijke toegangspoort voor Deventer. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de geluidswal van de wijk Het Bramelt. De westelijke grens wordt gevormd door de spoorlijn Deventer - Zutphen. Het plangebied ligt globaal weergegeven ter hoogte van de Brem en de Braam en ten westen van de wijk Het Bramelt op de percelen die kadastraal bekend staan als gemeente Deventer, sectie M met de nummers 03573 en 02863, sectie H met nummers 04957 en 04958.

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



### 1.2.2

#### **Begrenzing**

Het plangebied "Bestemmingsplan Siemelinksweg" wordt globaal begrensd:

- aan de westzijde door de spoorlijn Deventer-Zutphen ;
- aan de zuidzijde door de Siemelinksweg;
- aan de noordzijde door de Siemelinksweg;
- aan de oostzijde door de geluidswal van de wijk Het Bramelt.

De begrenzing van het plangebied "Bestemmingsplan Siemelinksweg" is in de volgende figuur weergegeven.



### 1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zoals hierboven beschreven gelden twee bestemmingsplannen, te weten:

- Bestemmingsplan "Het Bramelt 1981 1<sup>e</sup> uitwerking 1985" (vastgesteld 30 juli 1985, goedgekeurd 21 november 1985);
- Bestemmingsplan "Kloosterlanden-Hanzepark 1992" (vastgesteld 19 juli 1993, goedgekeurd 23 november 1993).

Beide bestemmingsplannen zijn ouder dan 10 jaar. Het voorliggend bestemmingsplan "Siemelinksweg" vervangt gedeeltelijk bovengenoemde bestemmingsplannen voor de locatie ter hoogte van de wijk Het Bramelt.



## 1.4 Aanleiding voor gedeeltelijke bestemmingsplanherziening

Ten behoeve van de verbreding van de Siemelinksweg vanaf het kruispunt met de Zweedsestraat tot en tot en met het kruispunt A1 is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening opgestart, omdat de verbreding van de Siemelinksweg in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen. Daarnaast is het nieuwe wegontwerp van de Siemelinksweg ten behoeve van actualisatie opgenomen in het bestemmingsplan Colmschate-Zuid (vastgesteld d.d. 27 augustus 2008, gedeeltelijk goedgekeurd d.d. 7 april 2009). Echter, voor het gedeelte van de Siemelinksweg ter hoogte van de wijk Het Bramelt is goedkeuring onthouden door Gedeputeerde Staten van Overijssel vanwege het niet volgen van een hogere grenswaarde procedure met betrekking tot geluid. De vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 Wet op de ruimtelijke Ordening wordt daarom niet voortgezet.

De verbreding van de Siemelinksweg ter hoogte van de wijk Het Bramelt ligt ingevolge het bestemmingsplan "Het Bramelt 1981 1<sup>o</sup> uitwerking 1985" op grond met de bestemming "openbaar groen of berm" (artikel 3) en "geluidswerende voorzieningen" (artikel 4). Een deel van de verbreding ligt ingevolge het bestemmingsplan "Kloosterlanden-Hanzepark 1992" op grond met de bestemming "spoorwegdoeleinden" (artikel 34-36). Realisatie van de verbreding van de Siemelinksweg is op grond van de voornoemde bestemmingen niet mogelijk.

Om de verbreding van de Siemelinksweg voor het deel waaraan de provincie haar goedkeuring heeft onthouden (ter hoogte van de wijk het Bramelt) juridisch-planologisch mogelijk te maken dienen de geldende bestemmingsplannen gedeeltelijk te worden herzien.

Voor het plan is het geluidsonderzoek geactualiseerd. Hieruit blijkt dat kan worden voldaan aan de Wet geluidhinder en er toch geen hogere grenswaardenprocedure noodzakelijk is. Dit komt in de eerste plaats doordat de gehanteerde reductiefactor voor het geluidsarme asfalt 'Dunne deklagen 2' wordt vervangen door 'Dunne deklagen B'. De reductiefactor van 'dunne deklagen B' is groter dan bij 'dunne deklagen 2' en levert daarmee een lagere geluidsbelasting op. Daarnaast is bij het nagaan van de in het onderzoek betrokken woningen – met een toename van de geluidsbelasting - gebleken dat een aantal woningen niet uit drie bouwlagen, maar slechts uit twee bouwlagen bestaan. Dit heeft als resultaat dat voor deze woningen de geluidssituatie gunstiger is dan in eerste instantie is berekend. Bebouwing in twee lagen heeft relatief meer afscherming van de geluidswal en daarmee een lagere maatgevende geluidsbelasting.

Door deze twee gewijzigde uitgangspunten blijkt uit het geactualiseerde geluidsonderzoek dat de geluidsbelasting voor alle beschouwende woningen in het algemeen gelijk blijft en zelfs afneemt. De verbreding van de Siemelinksweg heeft daarmee niet tot gevolg dat nadere maatregelen op grond van de Wet geluidhinder uitgevoerd moeten worden.

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kunnen projecten die niet in de geldende bestemmingsplannen passen slechts mogelijk gemaakt worden door het gedeeltelijk herzien van het bestemmingsplan. Een bestemmingsplanherziening kan eventueel voorafgegaan worden door het nemen van een projectbesluit. Een projectbesluit dient binnen anderhalf jaar na het onherroepelijk worden daarvan alsnog te worden gevolgd door het vaststellen van een bestemmingsplan waar het project in is opgenomen. Omdat de procedures voor het nemen van een projectbesluit en het vaststellen van een bestemmingsplan wat betreft inhoud, duur en rechtswaarborgen nauwelijks verschillen en het nemen van een projectbesluit dubbel werk tot gevolg heeft, gaat bij de gemeente Deventer de voorkeur er niet naar uit het vaststellen van een bestemmingsplan door een projectbesluit vooraf te laten gaan.

## **1.5 Leeswijzer**

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit een zestal 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. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de zogenaamde randvoorwaarden zoals milieu-aspecten, waterhuishouding en sociale veiligheid. In hoofdstuk 5 worden de juridische aspecten nader toegelicht. In dit hoofdstuk wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd, juridisch wordt geregeld. Er wordt beschreven hoe de plankaart en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemming er in het plan voorkomt. 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

### *Inleiding*

In de huidige situatie bestaat de Siemelinksweg uit twee rijstroken. De gemeente Deventer kiest ervoor om de Siemelinksweg te verbreden van twee naar vier rijstroken. Een aantal ruimtelijke ontwikkelingen zal er voor zorgen dat de functie van de Siemelinksweg in de toekomst wijzigt. Een ontwikkeling die al heeft plaatsgevonden is het doortrekken van de N348 richting Raalte. In de nabije toekomst vormt de Siemelinksweg de ontsluitingsweg voor het nieuw te realiseren bedrijvenpark A1. Deze ontwikkelingen vormen de aanleiding voor een toename van de verkeersdruk op deze weg met als gevolg dat de capaciteit moet worden vergroot.

### *Huidige situatie*

De Siemelinksweg maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van Deventer. Naast de Zutphenseweg vormt de Siemelinksweg vanaf de A1 een belangrijke toegangspoort voor Deventer. Deze verbinding vormt tevens de ontsluiting van het handelspark 'De Weteringen' en de woonwijken Colmschater Enk en Het Bramelt aan de oostzijde van Deventer. In de bestaande situatie heeft de Siemelinksweg ter hoogte van de wijk het Bramelt twee rijstroken. In de huidige situatie vormt een groenstrook met hoge beplanting een barrière tussen het spoor en de Siemelinksweg. Tussen de Siemelinksweg en de wijk Colmschate Zuid ligt een groenstrook en een geluidswal. Deze geluidswal is begroeid met afwisselend hoge en lage beplanting.

### *Nieuwe situatie*

In dit bestemmingsplan heeft het plangebied een ruime verkeersbestemming. Op grond van de bestemming "Verkeer" kan de Siemelinksweg verbreed worden naar vier rijstroken. Tevens voorziet het plan in de aanleg van een fietspad.

Uit vervoersprognoses blijkt dat het verkeer op de Siemelinksweg de komende jaren fors zal stijgen. Dit heeft te maken met de ontwikkeling en afronding van de Vijfhoek, de aansluiting van de Siemelinksweg op de N348, de ontwikkeling van bedrijvenpark A1 en de autonome groei van het autoverkeer. Als gevolg van de toename van dit autoverkeer is de capaciteit van de Siemelinksweg niet meer toereikend. De verbreding van de Siemelinksweg is dan ook noodzakelijk om het toekomstige verkeer te kunnen afwikkelen en bevordert de doorstroming van het verkeer.

In het "Structuurplan Deventer 2025" is de opwaardering van de Siemelinksweg, als entree van de stad, genoemd als project. De Siemelinksweg behoort tot de hoofdwegenstructuur welke opgewaarderd dient te worden. De capaciteit van de weg dient afgestemd te worden op de te verwachten intensiteiten. Naast de capaciteitsuitbreiding van de Siemelinksweg, wordt tevens voorzien in de aanleg van een fietsverbinding richting het toekomstige Bedrijvenpark A1, waardoor dit bedrijvenpark ook voor langzaam verkeer goed bereikbaar is.

## Hoofdstuk 3      **Beleidskader**

### 3.1            **Inleiding**

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

### 3.2            **Europees- en rijksbeleid**

#### 3.2.1        ***Nota ruimte (2006)***

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

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en de daarbij behorende voorzieningen, groen, water, recreatie, sport en infrastructuur. Het aanbod aan ruimte dient ook kwalitatief aan te sluiten bij de vraag.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt de doorstroming van het verkeer over de Siemelinkweg bevorderd en wordt rekening gehouden met de te verwachten verkeers toename door een aantal ontwikkelingen. Tevens wordt voorzien in de behoefte naar toegankelijkheid van de Siemelinksweg voor fietsers.

#### 3.2.2        ***Vierde Nota Waterhuishouding (1998)***

Het Rijksbeleid ten aanzien van water is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Hierin is aangegeven dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Om dit te bereiken moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van een watersysteembenadering en integraal waterbeheer. In de nota is onder andere aangegeven dat stedelijk water meer aandacht moet krijgen.

Volgens de nota Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21) moet aan het watersysteem meer aandacht worden gegeven om de natuurlijke veerkracht te benutten. Voorkomen van afwenteling door het hanteren van de drietrapsstrategie 'vasthouden - bergen - afvoeren' staat hierbij centraal.

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Eén van de oorzaken van wateroverlast is de wijze waarop plannen en besluiten kunnen leiden tot wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden etcetera. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor watersystemen te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij (herziene-) ruimtelijke plannen en besluiten.

Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend op 2 juli 2003. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en daarna op orde te houden.

In het bestemmingsplan "Siemelinksweg" is rekening gehouden met voornoemde watertechnische aspecten.

### **3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid**

#### **3.3.1 Omgevingsvisie**

De provincie Overijssel voegt het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan samen tot één Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie schetst de provinciale visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel. Onder de stedelijke omgeving verstaat de provincie alle steden, dorpen, kernen en hoofdinfrastructuur.

De stedelijke netwerken vormen de economische motor van de provincie. Om steden in staat te stellen die economische motor te zijn, biedt de provincie Overijssel ruimte aan bedrijvigheid en het versterken van de grootstedelijke cultuur, die product-marktontwikkeling van de kennisintensieve maakindustrie stimuleert. Investeren in de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en streekcentra (weg, spoor, fiets, water) is cruciaal. Kwaliteit van de woonomgeving wordt hoog gewaardeerd. Hiervoor dient aandacht te zijn voor geluidsoverlast, luchtkwaliteit, waterveiligheid en externe veiligheid. Bereikbaarheid van stedelijke netwerken en streekcentra is essentieel voor economische dynamiek en welvaart in de provincie.

In de nabije toekomst vormt de Siemelinksweg de ontsluitingsweg voor het verkeer richting het te realiseren bedrijvenpark A1. In het ontwerp van de Siemelinksweg is tevens voorzien in de aanleg van een fietsverbinding. Door de ontwikkeling van bedrijvenpark A1 en de autonome groei van het autoverkeer is de capaciteit van de Siemelinksweg niet meer toereikend. De verbreding van de Siemelinksweg zorgt voor een betere doorstroming en afwikkeling van het verkeer.

Met de verbreding van de Siemelinksweg, wordt aangesloten op bovenstaand provinciaal beleid.

#### **3.3.2 Beleid Waterschap Groot Salland (2006)**

Het waterschap Groot Salland heeft in augustus 2006 het waterbeheersplan 'Leven met water in uitvoering' vastgesteld. Het plan bestrijkt de periode 2006-2009 en houdt rekening met de vereisten van de Europese Kaderrichtlijn Water en Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw.

Het Waterbeheersplan rust op vier pijlers, te weten:

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

In het Waterbeheersplan is ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen aangegeven dat het

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

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

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

In het bestemmingsplan "Siemelinksweg" is rekening gehouden met voornoemde wateraspecten.

## **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.

De kern van het Structuurplan 2025 wordt gevormd door de ontwikkelingsmodellen voor zowel de korte termijn, de middellange als de lange termijn en het integraal ontwikkelingsperspectief voor Deventer Stad.

In het "structuurplan Deventer 2025" is de opwaardering van de Siemlinksweg, als entree van de stad, genoemd als project. De Siemelinksweg behoort tot de hoofdwegenstructuur welke opgewaarderd dient te worden. De capaciteit van de weg dient afgestemd te worden op de te verwachten intensiteiten. Naast de capaciteitsuitbreiding van de Siemelinksweg, wordt tevens voorzien in de aanleg van een fietsverbinding richting het toekomstige Bedrijvenpark A1, waardoor dit bedrijventerrein ook voor langzaam verkeer goed bereikbaar is.

De verbreding van de Siemelinksweg past binnen het structuurplan.

### **3.4.2 *Gemeentelijk waterbeleid (2007)***

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in het Waterplan Deventer (2007-2010) en Gemeentelijk Rioleringsplan (2005 - 2010).

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

Eén van de te nemen maatregelen is bijvoorbeeld: indien mogelijk schoon regenwater niet af te voeren naar de riolering, maar te infiltreren, dan te bergen en vervolgens pas af te voeren naar het oppervlaktewater door middel van een bodempassage.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Deventer (GRP) 2005-2010 wordt het gemeentelijk beleid, de uit te voeren programma's in de planperiode en de investeringen beschreven. Het plan staat niet op zichzelf. Eenmaal per vijf jaar wordt het GRP geactualiseerd.

In paragraaf 4.4 wordt aangegeven hoe met water wordt omgegaan in het plangebied.

### **3.4.3 Nota herijking Hoofdwegenstructuur (2006)**

Het verkeersbeleid voor de gemeente Deventer op het gebied van de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer is vastgelegd in de (herijking van de) Nota Hoofdwegenstructuur (nota HWS) Deze nota geeft het perspectief weer voor de wegenstructuur en de verkeerssituatie in Deventer in 2017. Hierbij is de keuze gemaakt voor een evenwichtige benadering van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Met de herijking van de Nota HWS wordt nog meer prioriteit gelegd bij de oosttangent (N348-Siemelinksweg). Het gemeentelijk beleid is namelijk gericht op een zo optimaal mogelijke benutting van deze oosttangent door zowel verkeer met relaties in Deventer-oost als doorgaand ten opzichte van Deventer.

De verbreding van de Siemelinksweg past binnen dit beleid.

### **3.4.4 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".*

Door kleinere openbare groenelementen, zoals het planten van bomen, op te nemen in de verkeerbestemming kan beter ingespeeld worden op de beheersbaarheid, de beleving en het gebruiksgemak van het groen. Het bestemmingsplan past daarmee binnen het groenbeleidsplan.

## Hoofdstuk 4      Randvoorwaarden

### 4.1              Archeologie / cultuurhistorie en monumenten

In het plangebied is in juni 2004 een archeologisch onderzoek verricht. Aan de hand van het booronderzoek zijn drie mogelijke vindplaatsen voor archeologische waarden gevonden. Het eerste doel van dit inventariserend veldonderzoek was het begrenzen van deze vindplaatsen. Het tweede doel was het vaststellen van de kwaliteit en het komen tot een waardering en selectie van de verschillende vindplaatsen.

Uiteindelijk zijn er vier vindplaatsen begreind. De vier gevonden vindplaatsen betreffen:

1. bewoning uit de Volksverhuizingstijd - Vroege Middeleeuwen (550 - 700 n. Chr.) Deze vindplaats is reeds onderzocht en vrijgegeven. Hierbij zijn boerderijplattegronden, schuren, hutkommen en een waterput uit de 4<sup>e</sup> tot de 7<sup>e</sup> eeuw aangetroffen;
2. een huisplaats uit de Late Bronstijd en/of de Vroege IJzertijd (1150 - 500 v. Chr.);
3. Erve Barink, een huisplaats uit de Late Middeleeuwen (100 - 1450 n. Chr.);

Vindplaats 2 en 3 zijn in de zomer van 2008 grotendeels opgegraven. Aan de westzijde van de Siemelinksweg worden nog enkele opgravingsputten aangelegd om beide vindplaatsen met zekerheid te kunnen begrenzen.

4. Erve Siemelink, een erf uit de Nieuwe Tijd (1450 - heden). Deze vindplaats is inmiddels vrijgegeven, vanwege de lage score op het gebied van zeldzaamheid en conservering.

Daarnaast zal er aan de zijde van de A1 een proefsleuf worden aangelegd om de locatie van de landweer vast te stellen. Als deze worden aangetroffen zal deze aansluitend worden opgegraven.

In het plangebied bestemmingsplan "Siemelinksweg" bevinden zich geen rijks- en gemeentelijke monumenten.

### 4.2              Milieu-aspecten

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de volgende milieukundige aspecten van belang, te weten:

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



#### 4.2.1 **Bedrijven en milieuzonering**

Rondom de bedrijven op het Handelpark De Weteringen ligt een milieuzone. De weg is gelegen buiten deze zone. Het nabijgelegen industrieterrein Kloosterlanden kent eveneens een milieuzone. De geluidzone rond dit industrieterrein ligt voor een klein deel over het plangebied. Buiten deze zone bedraagt de geluidbelasting vanwege het industrieterrein in ieder geval niet meer dan 50 dB(A).

Ten zuiden van het plangebied is ook het tankstation Siemelinksweg gelegen. Voor tankstations geldt dat voldaan moet worden aan de voorschriften op grond van de Wet milieubeheer. Voornoemd tankstation levert geen onacceptabele hinder op. Omdat het tankstation aan de Siemelinksweg LPG opslaat en verkoopt, geldt dat hierbij de wetgeving op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van toepassing is.

#### 4.2.2 **Geluid**

Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door industrie en (spoor)wegverkeer, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. Indien een bestemmingsplan de wijziging van een aanwezige weg mogelijk maakt, zal middels een akoestisch onderzoek moeten worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen.

Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van de Siemelinksweg. Het plangebied is eveneens gelegen binnen de zone van de Rijksweg A1.

In het kader van de reconstructie van de Siemelinksweg is door adviesbureau Royal Haskoning in september 2009 een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsuitstraling hiervan op de geluidsgevoelige objecten binnen het gebied Colmschate-Zuid (kenmerk 9V2781, eindrapport, datum 1 september 2009). Overeenkomstig de bepalingen in de Wet geluidhinder is de situatie in het jaar voorafgaand aan de wijziging vergeleken met de situatie van 10 jaar na voltooiing van de verdubbeling van de Siemelinksweg.

Voor het reduceren van de geluidsbelasting wordt op de Siemelinksweg een stillere asfaltsoort als geluidsbeperkende bronmaatregel, aangebracht. Het gaat hierbij om het verhardingstype "dunne deklaag B", zoals omschreven in de CROW200. Uit het onderzoek blijkt dat bij het hanteren van dit type asfalt de geluidsbelasting voor alle beschouwende woningen in het algemeen gelijk blijft en zelfs afneemt. De verbreding van de Siemelinksweg heeft niet tot gevolg dat nadere maatregelen op grond van de Wet geluidhinder uitgevoerd moeten worden. Er hoeft geen hogere grenswaardenprocedure te worden doorlopen.

Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van de spoorlijn Deventer - Zutphen. Voorliggend bestemmingsplan leidt niet tot een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar het aspect railverkeerslawaai is dan ook niet aan de orde.

## Industrielawaai

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

### 4.2.3 **Bodem**

In februari 2005 is door Grontmij een indicatief bodem- en asfaltonderzoek verricht. Het asbestonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het zintuiglijk aangetroffen asbest tijdens archeologisch onderzoek. De conclusies en aanbevelingen zijn hierna samengevat.

In de funderingslaag zijn zintuiglijk geen asbest verdachte materialen aangetroffen. Van het funderingsmateriaal zijn verder geen analyses uitgevoerd. In de grond onder het asfalt is zintuiglijk als analytisch geen verontreiniging aangetroffen.

Ter plaatse van de wegbermen en de geluidswal zijn licht verhoogde gehalten aangetoond. De aangetoonde gehalten vormen geen aanleiding voor aanvullend onderzoek en/of (sanerings)maatregelen. In het deel van de wegberm ten zuiden van de aansluiting van de Grote Ratelaar is zintuiglijk asbest aangetoond. Op basis van de waarnemingen is er geen sprake van een geval van ernstige verontreiniging. Dit betekent dat er geen wettelijke verplichting bestaat om het asbest te verwijderen.

In mei 2009 is het asbesthoudende materiaal ten zuiden van de aansluiting Grote Ratelaar verwijderd door zeven. In de teruggeplaatste grond is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Deze werkzaamheden zijn gedaan uit voorzorg om eventuele toekomstige verspreiding tegen te gaan.

### 4.2.4 **Luchtkwaliteit**

Door adviesbureau Tauw is een luchtkwaliteitsonderzoek (kenmerk: I001-4669846XMA-V01-NL, datum 3 augustus 2009) uitgevoerd. Hierbij is de Siemelinksweg opgedeeld in 14 te onderscheiden wegvakken waarbij in de situatie na wijziging de Siemelinksweg bestaat uit 2 \* 2 rijstroken en een maximumsnelheid van 50 km/u.

Bij het beschouwen van de luchtkwaliteit bij beide varianten is rekening gehouden met:

1. De achtergrondconcentratie (GCN);
2. De bijdrage van verkeer op de Siemelinksweg (berekend met CAR II, versie 8.0);
3. De bijdrage van de nabijgelegen A1.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2010 en 2020 met als maatgevend kader titel 5.2: luchtkwaliteitseisen van de gewijzigde Wet milieubeheer (de 'Wet luchtkwaliteit'). Op de berekeningsresultaten is de dubbeltellingcorrectie en de zeezoutcorrectie toegepast.

Uit de toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit blijkt dat voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de onderzoeksjaren 2010 en 2020 geen grenswaarden worden overschreden.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt voldaan aan de normen van de 'Wet luchtkwaliteit'.

#### **4.2.5 Externe veiligheid**

De Siemelinksweg is een aangewezen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het toetsingskader voor de daaruit voortvloeiende risico's is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 2004 en het wijzigings- en verlengingsbesluit betreffende de circulaire uit 2008.

Bij het aanwijzingsbesluit op 30 mei 2006 door de Raad als route vervoer gevaarlijke stoffen zijn de risico's voor de omgeving onderzocht. In het rapport "Risicoanalyse van het transport van gevaarlijke stoffen over de N348" uit 2005 is geconcludeerd dat er geen 10-6 plaatsgebonden risicocontour wordt berekend en dat het groepsrisico lager ligt dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Er is dus sprake van een laag risico.

Uit een vergelijk met de toen gebruikte vervoerscijfers met de meest recente tellingen van Rijkswaterstaat uit 2007 blijkt dat de vervoerscijfers voor gevaarlijke stoffen nagenoeg ongewijzigd zijn.

Verdubbeling van de Siemelinksweg veroorzaakt geen toename van vervoer van gevaarlijke stoffen. Dergelijk vervoer hangt nauw samen met de afnemende bedrijven in het achterliggende verzorgingsgebied. Verder voorziet het plangebied niet in vestingen van nieuwe kwetsbare objecten zoals woningen. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ten gevolge van de weg blijft dan ook ongewijzigd.

#### **4.2.6 Ecologie**

##### **4.2.6.1 Algemeen**

Vanuit het oogpunt van natuurwetgeving is een aantal wettelijke regelingen relevant in het kader van dit bestemmingsplan. Het gebied is niet gelegen binnen de begrenzing van een Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogel- en /of Habitatrichtlijn. Ook is het plangebied niet gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur of een beschermd natuurmonument (Natuurbeschermingswet).

Van toepassing is wel de sinds 1 april 2002 van kracht zijnde Flora- en faunawet. Deze wet voorziet in de bescherming van planten en dieren in heel Nederland.

Om de gevolgen van de aanleg van twee extra rijstroken voor de flora en fauna in beeld te brengen heeft Arcadis in opdracht van de gemeente Deventer een natuurtoets uitgevoerd. Dit onderzoek dateert van maart 2005 en is geactualiseerd in oktober 2009. Uit beide onderzoeken is gebleken dat de reconstructie van de Siemelinksweg tot overtreding van algemene verbodsbepalingen voor algemene beschermde soorten leidt. Voor deze soorten geldt echter een algemene vrijstelling waardoor er bij werkzaamheden geen conflict ontstaat met de Flora- en faunawet. Daarbij kunnen door naleving van een ecologisch protocol de negatieve effecten grotendeels voorkomen of beperkt worden.

Uit de onderzoeken blijkt eveneens dat vliegroutes voor beschermde soorten vleermuizen op korte termijn in kwaliteit achteruit kunnen gaan, maar op langere termijn verbeteren. Deze kwaliteitsafname is niet strijdig met de algemene verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Door eenvoudige aanvullende inrichtingsmaatregelen kan de passeerbaarheid van de Siemelinksweg voor vleermuizen verbeterd worden. Aan beide zijden van de Siemelinksweg worden, voorzover deze nog niet aanwezig zijn, bomen gepland die dienst doen als "hop-over" voor vleermuizen.

Door de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen worden conflicten met de Flora- en faunawet op het gebied van broedvogels voorkomen.

### **4.3 Leidingen en kabels**

Er bevinden zich in en nabij het plangebied geen ondergrondse en bovengrondse leidingen die van een dusdanige omvang zijn dat ze in het bestemmingsplan dienen te worden vastgelegd.

### **4.4 Waterhuishouding**

#### **4.4.1 Inleiding**

Zoals in paragraaf 3.2.3 is aangegeven is sinds 1 november 2003 de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Eén van de oorzaken van wateroverlast is de wijze waarop plannen en besluiten kunnen leiden tot wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden, etc. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. In deze paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

#### **4.4.2 Grondwater**

Afstroming van grondwater in dit gebied vindt plaats vanuit het oosten naar de IJssel toe. Het maaiveld in het plangebied ligt na verhogen globaal op NAP +7,0 tot 7,5 m en de grondwaterstand bevindt zich gemiddeld op NAP +5,00 m. In dit gebied komt van oorsprong ook lokale kwel voor, dit is water dat infiltreert op de hoge delen en weer aan de oppervlakte komt in de aangrenzende laagten. Door de gegraven watergangen is de waterhuishouding in Colmschate gereguleerd.

#### **4.4.3 Oppervlaktewater**

Het plangebied maakt deel uit van Colmschate. Door Colmschate lopen van oost naar west de Lage Weteringsleide en de Schipbeek. De Schipbeek vormt de Zuidgrens van het plangebied. De Schipbeek ontspringt in Duitsland en is 57 km lang. De beek is over de hele lengte genormaliseerd en het waterpeil wordt door overlaten en stuwen geregeld.

De lage Weteringsleide stroomt via een duiker onder het spoor Deventer-Zutphen en via het industrieterrein Kloosterlanden richting de Deventer havens. Eenemaal zorgt ervoor dat het overtollige water wordt afgevoerd op deze havens, waarna verdere afvoer naar de IJssel plaatsvindt. Bij de ontwikkeling van de wijk is de watergang de Lage Weteringsleide verbreed. De hierbij ontstane vijver heeft waterstaatkundig gezien meerdere functies:

- de afvoer van het water van het landelijke gebied oostelijk van de Huenderkolkweg;
- de opvang van het regenwater bij hevige regenval (retentie) en de afvoer hiervan;
- voldoende drooglegging in de wijk te realiseren, het peil van de vijver is zodanig gekozen dat het grondwater niet hoger komt dan circa 1 meter onder het maaiveld;
- het water heeft een grote belevingskwaliteit. De vele varianten in tuinen aan het water is hiervan een afspiegeling.

In het gebied bevinden zich enkele oude kolken. Op de rand van het plangebied ligt de Huenderkolk. Deze kent een complexe hydrologie. Er is hier namelijk sprake van regionale kwel en van lokale kwel, en vroeger ook van periodiek hoogwater vanuit de Schipbeek. De Huenderkolk kent hoge natuurwaarden.

#### **4.4.4 Hemelwater**

In de huidige situatie voert het hemelwater van de rijbaan af naar de berm waar het infiltreert in de bodem. Bij extreme regenval voert een deel van het hemelwater af naar de westelijk gelegen spoorstoot.

In het kader van de nota Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw, moet worden gestreefd naar afkoppeling van het hemelwater dat afkomstig is van verharde oppervlakken. Centraal hierbij staat dat afwenteling moet worden voorkomen door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden - bergen - afvoeren".

Na verdubbeling van de rijbaan voert het hemelwater via de berm af naar de spoorstoot of bermsloten. De sloten hebben meer dan 10 mm berging, waarmee het grootste deel van het hemelwater wordt vast gehouden door infiltratie in de ondergrond. Bij extreem zware regenval wordt het overtollige hemelwater via Lage Weteringsleide afgevoerd.

#### **4.4.5 Afvalwater**

Vanuit het plangebied wordt geen afvalwater afgevoerd

#### **4.4.6 Verslag overleg met relevante waterbeheerders**

Voor het uitwerken van het waterhuishoudingsplan Siemelinksweg is meerdere malen overleg gevoerd met het Waterschap Rijn en IJssel en het Waterschap Groot Salland. Hierin zijn de randvoorwaarden van beide waterschappen besproken en vervolgens vastgelegd in het waterhuishoudingsplan. Aan de hand van de randvoorwaarden is het hemelwatersysteem uitgewerkt, waar beide waterschappen mee hebben ingestemd. Voor een beschrijving van het systeem wordt verwezen naar paragraaf 4.4.4.

### **4.5 Sociale veiligheid**

Voorliggend bestemmingsplan maakt de verbreding van de Siemelinksweg ter hoogte van de wijk het Bramelt mogelijk. Binnen de bestemming "Verkeer" kunnen naast wegen onder andere voet- en rijwielpaden aangelegd worden. In het ontwerp van de weg zal rekening gehouden moeten worden met de sociale veiligheid door bijvoorbeeld de aanleg van voldoende verlichting langs de weg en de scheiding van langzaam- en gemotoriseerd verkeer.

## Hoofdstuk 5 Planopzet en juridische aspecten

### 5.1 Inleiding

In de planregels is de hiervoor beschreven ontwikkeling, namelijk de verbreding van de Siemelinksweg van twee naar vier rijstroken en de aanleg van een fietsverbinding op juridische wijze vertaald.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de plansystematiek. Allereerst wordt de overgang van het analoge, 'papieren' bestemmingsplan naar een digitaal bestemmingsplan behandeld. Vervolgens wordt de standaardisering van de bestemmingsplannen toegelicht. In § 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 2008

#### *Overgang van analoog naar digitaal*

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening inwerking getreden (Wro). In deze nieuwe wet is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren. Dit betekent dat bestemmingsplannen (mits ze als ontwerp-bestemmingsplan ter inzage zijn gelegd) alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft slechts een verbeelding van de digitale versie.

Deze digitaliseringsverplichting is echter uitgesteld tot 1 januari 2010. Juridisch gezien heeft tot 1 januari 2010 dus alleen het 'papieren' bestemmingsplan status; een digitaal plan heeft nog geen rechtskracht.

Het is wel gewenst om nu al rekening te houden met een bestemmingsplan in zowel digitale als analoge vorm. Dit bestemmingsplan wordt daarom (voorzover technisch mogelijk) digitaal en IMRO-gecodeerd opgesteld, zodat het is voorbereid om digitaal te worden gepubliceerd.

#### *Standaardisering*

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

## 5.3 Planopzet

### 5.3.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, planregels en een toelichting. De plankaart 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 plankaart 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 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per op de plankaart aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden.

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

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

### 5.3.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

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

#### *Bestemmingsvlak*

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

### 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;

- Ontheffing van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Wijzigingsbevoegdheid.

#### *Enkelbestemmingen*

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

Bestemming Verkeer: Artikel 3

De Siemelinkweg valt onder de bestemming "Verkeer".

Binnen de bestemming Verkeer vallen naast de hoofdwegen ook groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen, verblijfsvoorzieningen, kunstwerken en water. Tevens is via een ontheffing de mogelijkheid opgenomen dat ondergeschikte gebouwen mogen worden gebouwd ten behoeve van nutsvoorzieningen, zoals trafohuisje,abri's, telefooncellen, kabelkasten en gemaalgebouwtjes.

### **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 4: 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 5: Algemene gebruiksregels

Het is wenselijk om de aanvullende werking van de gemeentelijke Bouwverordening te beperken tot een aantal specifieke onderwerpen.

Artikel 6            Algemene aanduidingsregels

Het gaat hierbij om de aanduiding 'Geluidzone-industrie'. Hiermee wordt een te hoge geluidsbelasting tegengegaan vanwege een industrieterrein op geluidgevoelige gebouwen.

Artikel 7: Algemene bouwregels

Deze bepaling bepaalt dat het verboden is de gronden te gebruiken in strijd met de gegeven bestemming. Deze bepaling is rechtstreeks overgenomen uit artikel 7.10 Wro.

Artikel 8: Algemene ontheffingsregels

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

Artikel 9: Algemene wijzigingsregels



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

### 5.3.5 **Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels**

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

Artikel 10: 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 11: 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

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de planregels niet worden nageleefd. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

Voor genoemde 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 resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro.

### 6.2            **Economische uitvoerbaarheid**

Dit bestemmingsplan wordt vastgesteld ten behoeve van een in opdracht van de gemeente Deventer te realiseren weg. Dit project zal derhalve door de gemeente worden gefinancierd. Voor de uitvoering van de plannen is een exploitatieberekening opgesteld. Op basis van de exploitatieberekening Siemelinksweg, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 16 december 2009 is het plan economisch uitvoerbaar.

De totale projectkosten van de verdubbeling van de Siemelinksweg bedragen circa € 10,7 mln. De dekking van deze kosten vindt gedeeltelijk plaats uit subsidies (ca. €4,6 mln), Essent-gelden (ca. €5 mln) en gemeentelijke middelen (ca. € 1,1 mln.).De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is derhalve aangetoond.

Het project betreft geen bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voor het onderhavige bestemmingsplan hoeft dan ook geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

### 6.3            **Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro**

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.

#### Provincie Overijssel

Er heeft d.d. 19 mei 2009 vooroverleg plaatsgevonden met de provincie Overijssel. Tijdens dit overleg geeft de provincie aan dat een bestemmingsplanherziening voor het deel van de Siemelinksweg waaraan zij goedkeuring heeft onthouden niet in strijd is met provinciaal belang. De provincie geeft verder aan dat zij ervan uit gaat dat alsnog een hogere grenswaardeprocedure gevolgd wordt.

#### *Beantwoording*

Voor het plan is het geluidsonderzoek geactualiseerd. Hieruit blijkt dat kan worden voldaan aan de Wet geluidhinder en er toch geen hogere grenswaardenprocedure noodzakelijk is. Dit komt in de eerste plaats doordat de gehanteerde reductiefactor voor het geluidsarme asfalt 'Dunne deklagen 2' wordt vervangen door 'Dunne deklagen B'. De reductiefactor van 'dunne deklagen B' is groter dan bij 'dunne deklagen 2' en levert daarmee een lagere geluidsbelasting op. Daarnaast is bij het nagaan van de in het onderzoek betrokken woningen – met een toename van de geluidsbelasting - gebleken dat een aantal woningen niet uit drie bouwlagen, maar slechts uit twee bouwlagen bestaan. Dit heeft als resultaat dat voor deze woningen de geluidssituatie gunstiger is dan in eerste instantie is berekend. Bebouwing in twee lagen heeft relatief meer afscherming van de geluidswal en daarmee een lagere maatgevende geluidsbelasting.

Door deze twee gewijzigde uitgangspunten blijkt uit het geactualiseerde geluidsonderzoek dat de geluidsbelasting voor alle beschouwende woningen in het algemeen gelijk blijft en zelfs afneemt. De verbreding van de Siemelinksweg heeft daarmee niet tot gevolg dat nadere maatregelen op grond van de Wet geluidhinder uitgevoerd moeten worden.

#### Waterschap Groot Salland

In het kader van vooroverleg is voorliggend bestemmingsplan toegezonden naar het Waterschap Groot Salland. Deze overlegpartner heeft ingestemd met het voorliggende bestemmingsplan en heeft aangegeven geen vragen of opmerkingen te hebben.



# **Planregels**



## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

In deze planregels wordt verstaan onder:

**1.1** *plan:*

het Bestemmingsplan Siemelinksweg, van de gemeente Deventer;

**1.2** *bestemmingsplan:*

de geometrische bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO 0150.P222-VG01 met bijbehorende regels;

**1.3** *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;

**1.4** *aanduidingsgrens:*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

**1.5** *Algemene wet bestuursrecht:*

Wet van 4 juni 1992, Stb. 315, houdende algemene regels van bestuursrecht, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

**1.6** *bebouwing:*

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

**1.7** *bestemmingsgrens:*

de grens van een bestemmingsvlak;

**1.8            *bestemmingsvlak:***

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

**1.9            *bouwen:***

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

**1.10          *bouwgrens:***

de grens van een bouwvlak;

**1.11          *bouwwerk:***

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

**1.12          *ontheffing:***

een ontheffing als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 sub c van de Wet ruimtelijke ordening;

**1.13          *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 terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

**1.14          *weg:***

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



**1.15**            **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;

**1.16**            **wijziging:**

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

## **Artikel 2    Wijze van meten**

Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

### **2.1            *de bouwhoogte van een bouwwerk:***

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

### **2.2            *de 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.

### **2.3            *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.

### **2.4            *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.

### **2.5            *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 Verkeer

#### 3.1 *Bestemmingsomschrijving*

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met dien verstande dat ter plaatse danwel op een afstand van ten hoogste 2 meter van de aanduiding 'as van de weg' de as van de weg moet zijn gelegen;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. kunstwerken;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen, waaronder begrepen (jeugd- en jongeren)ontmoetingsplaatsen;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. waterhuishoudkundige voorzieningen, watergangen en andere waterpartijen;
- i. bruggen, duikers en faunapassages;
- j. straatmeubilair.

#### 3.2 *Bouwregels*

##### 3.2.1 *Algemeen*

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

##### 3.2.2 *Gebouwen*

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

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

##### 3.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

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

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 12 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van ballenvangers mag niet meer dan 5 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

### **3.3 Ontheffing van de bouwregels**

#### **3.3.1 Ontheffingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 3.2.2 onder a en toestaan dat een ondergeschikt gebouw wordt gebouwd ten behoeve van een nutsvoorziening, mits:

- a. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt;
- b. de oppervlakte niet meer dan 15 m<sup>2</sup> bedraagt.

#### **3.3.2 Toepassingsvoorwaarden**

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

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

#### **3.3.3 Procedure**

Op de voorbereiding van een besluit omtrent een ontheffing is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

### **3.4 Specifieke gebruiksregels**

#### **3.4.1 Strijdig gebruik**

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming zoals bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening wordt in ieder geval gerekend:

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen;

## **Hoofdstuk 3      Algemene regels**

### **Artikel 4      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 5 Algemene bouwregels**

### **5.1 *Bestaande afstanden en maten***

In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand van bouwwerken, die rechtens tot stand zijn gekomen, minder dan wel meer bedraagt dan in of krachtens het bepaalde in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven respectievelijk toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand in afwijking daarvan als minimaal voorgeschreven respectievelijk maximaal toegestaan.

### **5.2 *Regels bouwverordening***

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

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

## **Artikel 6    Algemene aanduidingsregels**

### **6.1            *Geluidzone - Industrie***

#### **6.1.1        *Verbod***

Ter plaatse van de aanduiding "Geluidzone-Industrie", is de nieuwvestiging van geluidsgevoelige gebouwen en terreinen niet toegestaan.

#### **6.1.2        *Ontheffing***

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 6.1.1, mits zij voorafgaand aan de ontheffing een hogere waarde in de zin van de Wet geluidhinder hebben vastgesteld.

#### **6.1.3        *Procedureregels***

Op de voorbereiding van een besluit omtrent een ontheffing is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

## **Artikel 7      Algemene gebruiksregels**

### **7.1              *Strijdig gebruik***

Tot een strijdig gebruik als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening, 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.



## **Artikel 8 Algemene ontheffingsregels**

### **8.1 Bevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van:

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

### **8.2 Procedureregels**

Op de voorbereiding van een besluit omtrent een ontheffing is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

## **Artikel 9 Algemene wijzigingsregels**

### **9.1 Bevoegdheid**

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

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

### **9.2 Procedureregels**

Op de voorbereiding van een besluit omtrent een wijziging is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 10 Overgangsrecht

#### 10.1 *Overgangsrecht bouwwerken*

##### 10.1.1 *Algemeen*

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, 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 bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

##### 10.1.2 *Ontheffingsbevoegdheid*

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 10.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 10.1.1 met maximaal 10%.

##### 10.1.3 *Uitzondering*

Artikel 10.1.1 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.

##### 10.1.4 *Procedure*

Op de voorbereiding van een besluit omtrent een ontheffing is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

#### 10.2 *Overgangsrecht ten aanzien van het gebruik*

##### 10.2.1 *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.

##### 10.2.2 *Verbod verandering gebruik*

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 10.2.1, 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.

**10.2.3**      *Verbod hervatting strijdig gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 10.2.1, 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.

**10.2.4**      *Uitzondering*

Artikel 10.2.1 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 11 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als Regels van het Bestemmingsplan Siemelinksweg'.