

BESTEMMINGSPAN

‘Leisurestrook Holterweg’

Planstatus: vastgesteld

Datum: 2017-12-20

IMRO code: NL.IMRO.0150.D143-VG01

Buro Stedenbouw bv
Kerkplein 5
8121 BM Olst
T 0570 563083
www.burostedenbouw.nl

TOELICHTING

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel.....	7
1.2 Ligging plangebied.....	7
1.3 Geldend bestemmingsplan	8
1.4 Opzet van de toelichting.....	9
2. Bestaande situatie	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Historische ontwikkeling.....	10
2.3 Plangebied.....	13
3. Planbeschrijving.....	16
3.1 Inleiding	16
3.2 Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer	16
3.3 Ontwikkelingsstrategie	19
3.4 Gevolgen voor het bestemmingsplan	20
4. Relevant ruimtelijk beleid	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Europees beleid	21
4.3 Rijksbeleid	22
4.4 Provinciaal beleid	29
4.5 Beleid waterschap	32
4.6 Gemeentelijk beleid.....	33
4.7 Conclusie relevant ruimtelijk beleid.....	37
5. Milieu- en omgevingsaspecten	38
5.1 Inleiding	38
5.2 Bodem	38
5.3 Verkeer	39
5.4 Geluid	39
5.5 Luchtkwaliteit	40
5.6 Watertoets	42
5.7 Ecologie.....	43
5.8 Archeologie en cultuurhistorie	45
5.9 Conventionele explosieven	47
5.10 Bedrijven en milieuzonering	48
5.11 Externe veiligheid	49
5.12 Duurzaamheid	51
5.13 Milieueffectrapportage.....	54
5.14 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten	54
6. Toelichting op de regels	55
6.1 Inleiding	55
6.2 Opzet regels	55
6.3 Nadere toelichting op de bestemmingsregels	57
7. Financiële uitvoerbaarheid	59
8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
8.1 Inleiding	60
8.2 Overleg	60
8.3 Zienswijzen	60

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Deventer wil haar positie als boeiende be-leefstad in de regio verder uitbouwen en het nog onbebouwde terrein ten westen van het sport- en belevingscentrum De Scheg ontwikkelen. Aansluitend bij De Scheg wordt ingezet op een slimme clustering van programma met cultuur, ontspanning en sport, zodat er synergie ontstaat tussen de verschillende functies en tussen de Holterwegzone en de binnenstad van Deventer. De Schegzone kan zo uitgroeien tot een onderscheidende strip voor cultuur en ontspanning, die meer is dan de optelsom van de afzonderlijke voorzieningen. De leisure-strip wordt hiermee een wezenlijk onderdeel van het toeristisch recreatieve product Deventer. Ondergeschikt onderdeel van de ontwikkeling is een ruimtereservering voor het verplaatsen van het tegenover de ijsbaan gelegen tankstation.

Vanaf het midden van de jaren negentig was het de ambitie van de gemeente Deventer om een hoog stedelijke verbindingroute tussen de binnenstad en Deventer Oost te ontwikkelen. Deze as 'Binnenstad-Colmschate' werd gezien als een drager van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Voor de Schegzone - het gebied tussen de spoorlijn Deventer-Almelo (Berlijnlijn), Holterweg, Oostriklaan en N348 - werd ingezet op een cluster met voorzieningen op het gebied van sport en spektakel met een bovengemeentelijke uitstraling. Deze ambitie is vastgelegd in diverse sectorale visies en beleidsplannen, zoals het Structuurplan Deventer 2025 en DEVisie 2020. De realisatie van deze 'Sport en Spektakel Strip' is na de bouw van het sportcomplex de Scheg blijven steken. In december 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de Schegzone kavelgewijs te ontwikkelen. Overeenkomstig de 'Ontwikkelingsvisie centrum Colmschate' uit 2002 wordt er een dynamisch stadsmilieu voor sport en vermaak voorgestaan: 'Leisure-strip Deventer'.

Voor de invulling van het plangebied en de wijze waarop dit wordt gerealiseerd is het 'Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer' opgesteld. Dit ontwikkelingsperspectief schetst een globale verkaveling van het terrein en beschrijft op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling tot stand wordt gebracht. Het ontwikkelingsperspectief is vastgesteld door het college.

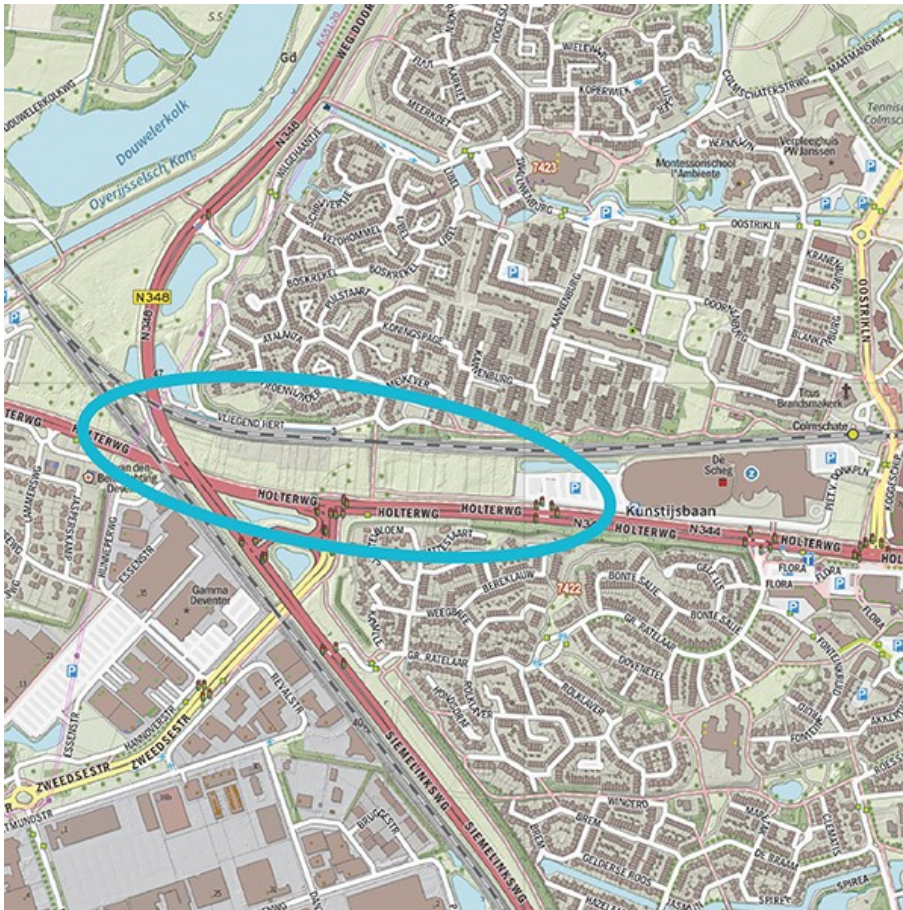
De voorgenomen ontwikkelingen passen niet in het geldende bestemmingsplan 'Colmschate e.o.'. Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologische en juridische kader om de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in de wijk Colmschate, een uitbreidingswijk uit de jaren '70 en '80, in het oostelijk deel van de bebouwde kom van Deventer. Het gebied wordt aan drie zijden begrensd door infrastructuur. Aan de west- en zuidzijde liggen de N348 en de Holterweg. De N348 voert in zuidelijke richting naar de A1 en in noordelijke richting naar Raalte en Zwolle. De Holterweg is de uitvalsweg vanuit het centrum van Deventer in oostelijke richting naar Holten en is de verbindende schakel tussen verschillende stadsdelen, zoals de binnenstad, Handelskade met kantoren en scholen, Rivierenwijk, bedrijventerrein Bergweide én de Schegzone. Ten noorden van het plangebied ligt de spoorlijn van Deventer naar Almelo. De westelijke grens wordt voor een belangrijk deel bepaald door het knooppunt van de N348, Holterweg, Zweedsestraat en de spoorlijnen tussen Deventer, Almelo en Zutphen.

Direct ten oosten van het plangebied ligt het sport- en belevingscentrum De Scheg met een 400 meter ijsbaan en een zwembad. Noordelijk en zuidelijk liggen enkele grote woonwijken. Ten zuidwesten van het plangebied liggen de bedrijventerreinen Snipperling en Kloosterlanden en ten zuidoosten ligt het wijkwinkelcentrum Colmschate (de Flora).

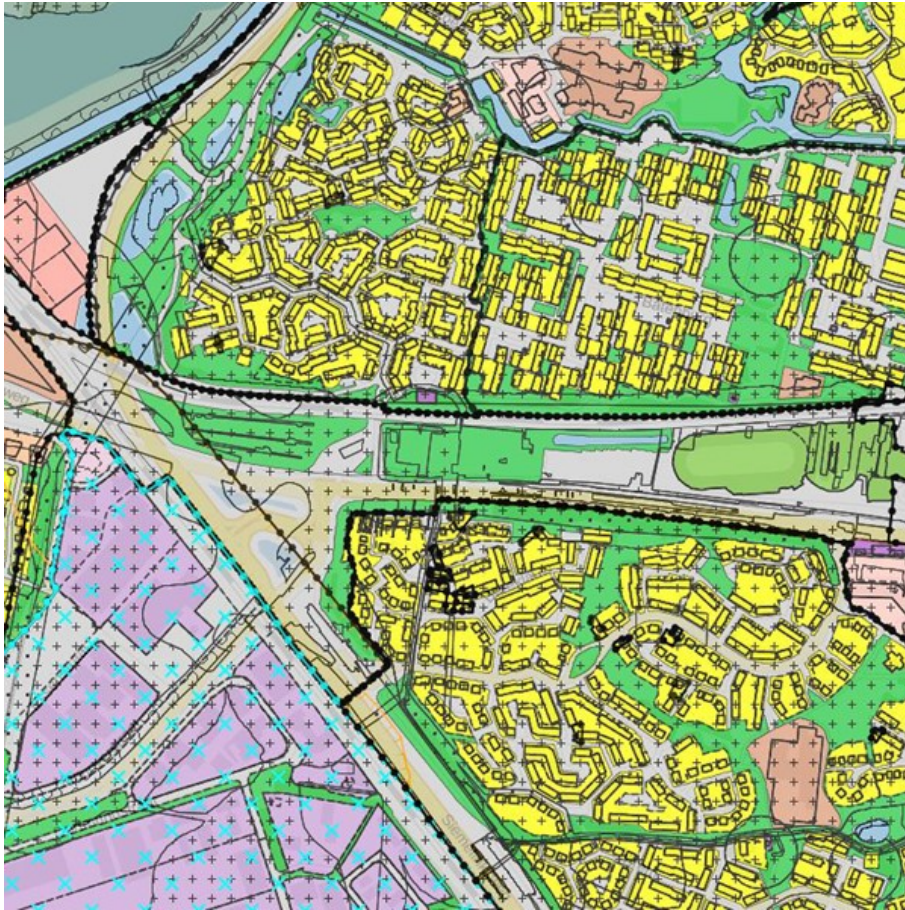
Het plangebied wordt verder doorsneden door een fietspad dat de fietsroute langs de Holterweg via een tunnel onder het spoor verbindt met de noordelijk van het plangebied gelegen woonwijk.



Ligging van het plangebied aangegeven op de topografisch kaart van Deventer (Bron: www.opentopo.nl).

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Colmschate e.o.'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 15 mei 2012 en onherroepelijk sinds 9 augustus 2012. Voor het plangebied gelden de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Verder geldt voor delen van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied' en voor het meest westelijk gelegen deel de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' als gevolg van het bedrijventerrein Bergweide.



Uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Colmschate e.o.' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl).

1.4 Opzet van de toelichting

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beschrijving van de bestaande situatie. In het derde hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk vier en vijf wordt het bouwplan getoetst aan respectievelijk het relevante ruimtelijk beleid en milieu- en omgevingswaarden. Hoofdstuk zes bevat een toelichting op de regels. In hoofdstuk zeven en acht komen achtereenvolgens de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aan de orde.

2. Bestaande situatie

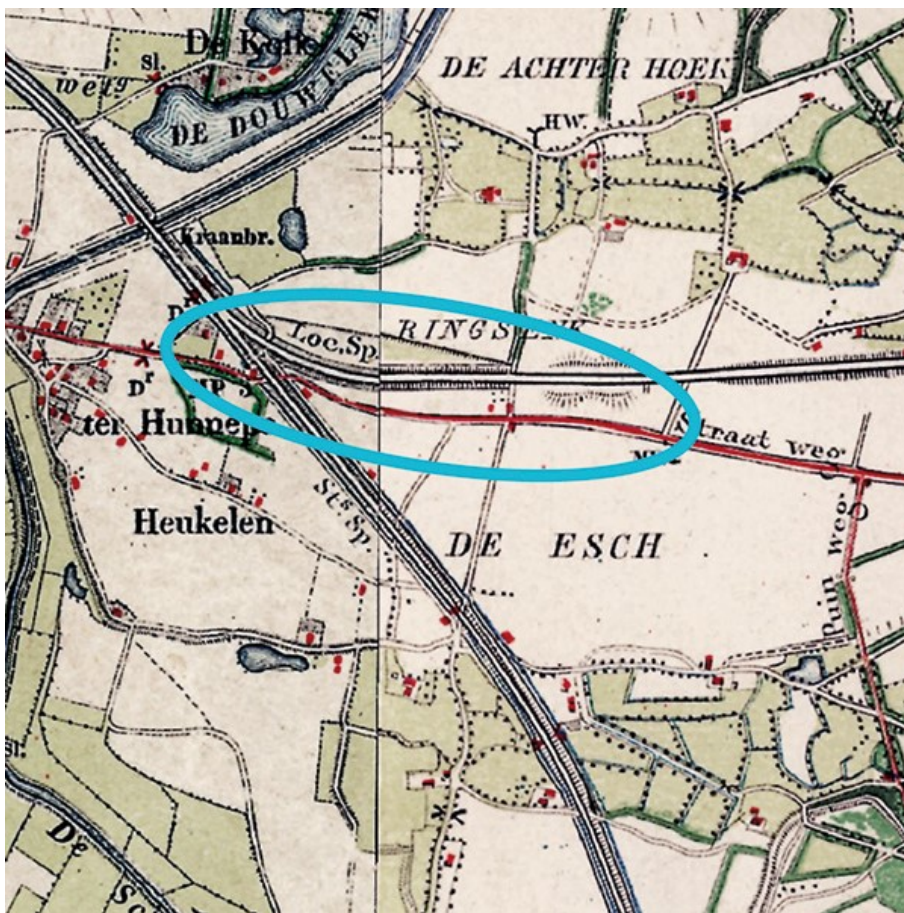
2.1 Inleiding

Aan de hand van de historische ontwikkeling en de stedenbouwkundige structuur wordt de bestaande situatie van het plangebied omschreven.

2.2 Historische ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van de topografische kaart van het plangebied uit 1900, 1975, 1985 en 2000 de historische ontwikkeling van het plangebied beschreven.

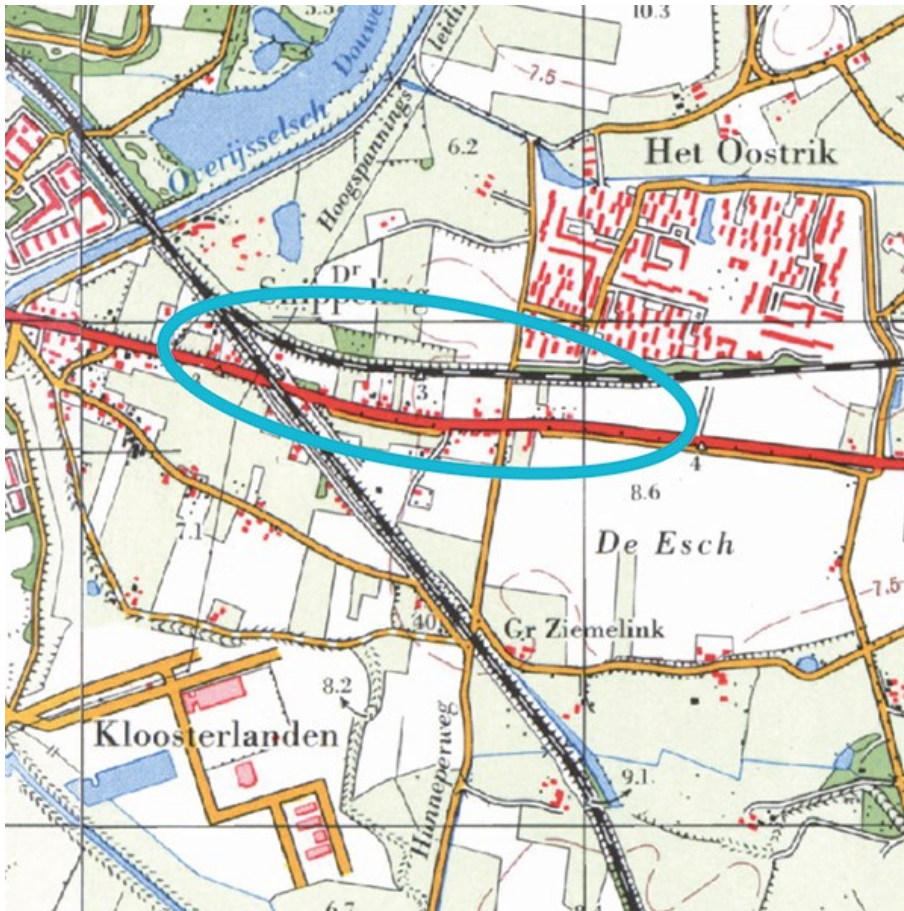
Het plangebied maakte oorspronkelijk deel uit van een essencomplex dat ten oosten van het buurtschap Heukelen lag. Het landschap bestond uit verschillende essencomplexen die werden afgewisseld met smalle beekdalen. De bebouwing kwam hoofdzakelijk voor op de overgangen van beekdalen naar de essen en in de beekdalen. De essen zelf waren nagenoeg onbebouwd en werden gebruikt voor de beweiding van het vee. In 1900 werd het essencomplex 'De Esch' al doorsneden door de infrastructuur die vandaag de dag de ruimtelijke structuur van ook bepalen: de spoorwegen van Deventer naar Almelo en Zutphen en de Holterweg.



Topografische kaart uit circa 1900 met daarop de ligging van het plangebied aangegeven (Bron: www.topotijdreis.nl).

Tot in de jaren '70 blijft het essenlandschap relatief onbebouwd. De bestaande bebouwing raakt enigszins verdicht, vooral langs de Holterweg. Halverwege de jaren '70 verschijnt de eerste

grootschalige nieuwbouwwijk Het Oostrik op de kaart. Dit is de start van de bouw van de oostelijk van de stad gelegen uitbreidingswijken rondom het buurtschap Colmschate. Opvallend is verder dat het plangebied perceelsgewijs is bebouwd.



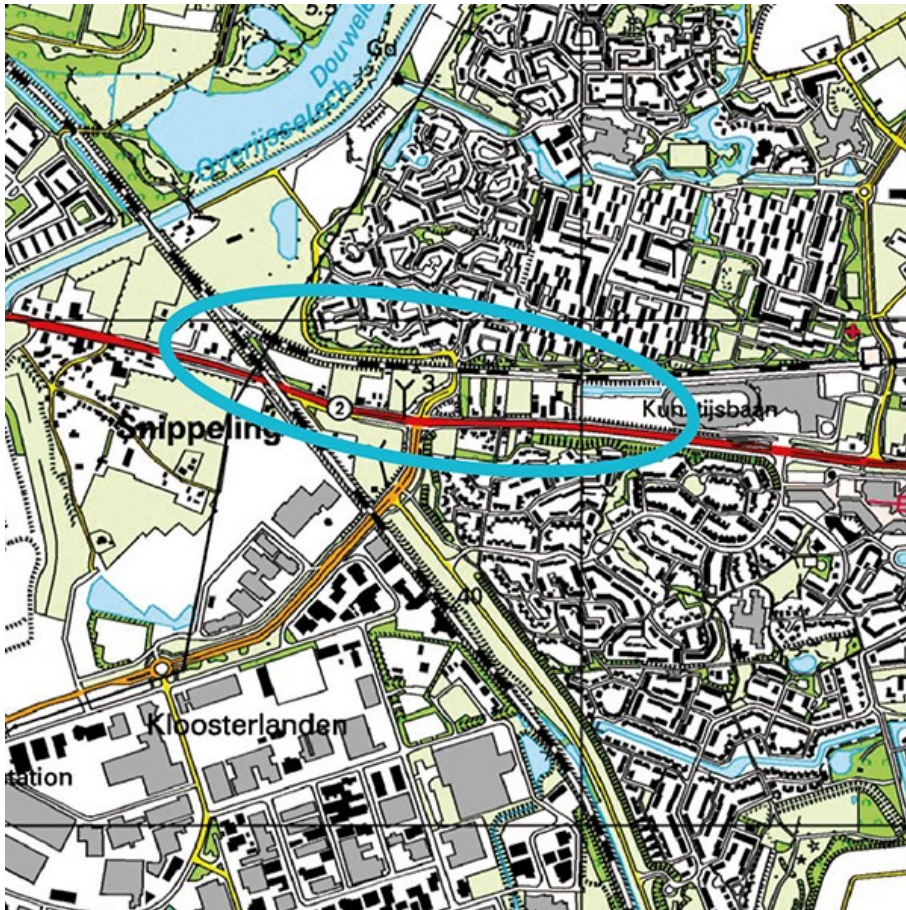
Topografische kaart uit circa 1975 met daarop de ligging van het plangebied aangegeven (Bron: www.topotijdreis.nl).

Halverwege de jaren '80 zijn de uitbreidingswijken ten noorden van de spoorlijn richting Almelo afgerond en is gestart met de bouw van de wijken ten zuiden van de Holterweg en het bedrijventerrein Kloosterlanden. Verder valt op dat de buurtschappen Snipperling en Colmschate hun oorspronkelijke vorm nog hebben, al raken ze meer en meer ingesloten tussen de uitbreidingen van Deventer.



Topografische kaart uit circa 1985 met daarop de ligging van het plangebied aangegeven (Bron: www.topotijdreis.nl).

Tegen het einde van de twintigste eeuw zijn de uitbreidingswijken gerealiseerd. Met het sportcentrum De Scheg en station Colmschate is ook de eerste grootschalige bebouwing van het gebied tussen de spoorlijn naar Almelo en de Holterweg tot stand gekomen. Verder zijn de eerste aanzetten gegeven tot het realiseren van de infrastructuur. De Zweedsestraat is gerealiseerd voor de ontsluiting van de nieuwe bedrijventerreinen en de verbinding tussen de Zweedsestraat en de A1 (de toekomstige N348) ligt er ook. Het plangebied is langs de Holterweg nog steeds bebouwd.



Topografische kaart uit circa 2000 met daarop de ligging van het plangebied aangegeven (Bron: www.topotijdreis.nl).

In het eerste decennium van de eenentwintigste eeuw is ook de infrastructurele knoop volledig gerealiseerd en is de bebouwing in het plangebied verdwenen. Het plangebied is daarmee de laatste onbebouwde locatie tussen nieuwe wegen en woonwijken. Mede door de uitstekende ontsluiting van het gebied in alle richtingen zowel voor de auto, trein en de fiets heeft het gebied goede potenties voor het ontwikkelen van een bovenstedenlijke/regionale voorziening, die in functioneel opzicht aanvullend is op het sport- en belevingscentrum De Scheg en in ruimtelijk opzicht hierop aansluit. In 2017 en 2018 werkt de gemeente Deventer aan de vernieuwing van het NS-station Colmschate, de stationsomgeving en het winkelcentrum. Onderdeel hiervan is de verplaatsing van het tankstation, dat tegenover De Scheg ligt en onderdeel is van het winkelcentrum. De ontwikkeling van het plangebied vormt het sluitstuk van de bouw van het nieuwe stadsdeel Colmschate.

2.3 Plangebied

In de bestaande situatie is het plangebied geheel onbebouwd en bestaat het grotendeels uit gras. In het westelijke deel van het plangebied ligt een afgesloten volkstuintencomplex. Ongeveer ter hoogte van de aansluiting van de Zweedsestraat op de Holterweg wordt het plangebied doorsneden door een fietspad. Via een tunnel onder de spoorlijn naar Almelo verbindt dit fietspad de noordelijk gelegen woonwijk met de fietsroute richting het centrum langs de Holterweg. Het plangebied wordt voor autoverkeer ontsloten via de aansluiting op de Holterweg van het parkeerterrein van De Scheg.



Overzicht over het oostelijk deel van het plangebied met in de achtergrond De Scheg en de Holterweg.



Holterweg, gezien in westelijke richting.



Fietstunnel onder de spoorlijn richting Almelo.



Ontsluiting van het parkeerterrein van De Scheg op de Holterweg.

3. Planbeschrijving

3.1 Inleiding

Voor het realiseren van de Leisure-strip is geen uitgewerkt bouwplan opgesteld. Het college heeft op 8 juli 2016 het 'Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer' vastgesteld. Dit document vormt de basis voor het voorliggende bestemmingsplan en beschrijft op hoofdlijn hoe de leisure-strip ontwikkeld gaat worden. In dit hoofdstuk worden de relevante onderdelen van het ontwikkelingsperspectief besproken. Het ontwikkelingsperspectief is als bijlage 1 opgenomen in de [bijlagen bij toelichting](#) van dit bestemmingsplan.

3.2 Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer

Het ontwikkelingsperspectief bevat een beschrijving van de gemeentelijke ambities over wat er gerealiseerd dient te worden en op welke wijze de gemeente dit wil bereiken. Hiervoor is geen afgerond bouwplan opgesteld, waarin is bepaald hoe het gebied wordt ingericht en hoe het eruit gaat zien. De nadruk ligt hoofdzakelijk op de kwaliteit van en de synergie tussen de afzonderlijke voorzieningen. Dit zal het profiel en de attractiewaarde van de leisure-strip bepalen.

Als gevolg van de vraag-gestuurde ontwikkeling zal het plangebied stap voor stap in ontwikkeling worden gebracht. Dit vraagt om het op elkaar afstemmen van initiatieven, het creatief samenwerken van ondernemers en het gezamenlijk positioneren van onderscheidende kwaliteiten. De leisure-strip is daarmee het resultaat van een samenspel tussen gemeente en partijen die bereid zijn in het gebied te investeren.

Hoewel er aan initiatiefnemers veel speelruimte wordt gelaten, kan het niet anders dan dat de initiatieven aan een aantal randvoorwaarden moeten voldoen. Hierbij valt te denken aan de gemeentelijke ambities, een principe voor de verkaveling en de ontsluiting van het terrein, het programma, het karakter van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte en de kavels. Om te waarborgen dat het gebied wordt ingevuld met grootschalige voorzieningen wordt uitgegaan van een minimum bedrijfsvloeroppervlakte van 5.000 m².

3.2.1 Ambities

De verschillende partijen die de ontwikkeling van de leisure-strip op zich nemen zullen elkaar moeten vinden in een viertal ambities:

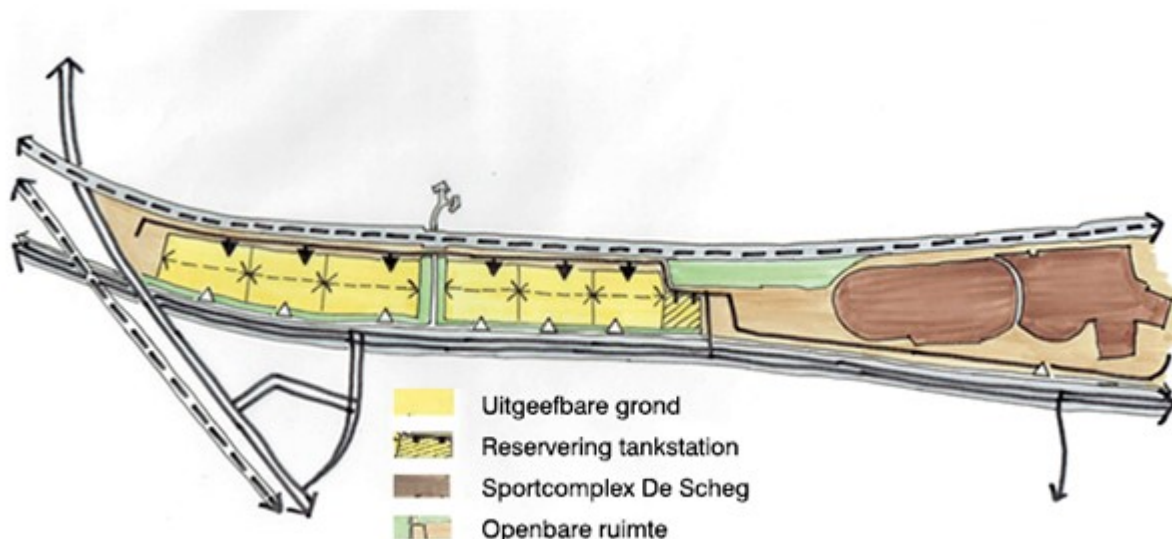
- *Leisure in de 'buitenstad'*: de leisure-strip biedt ruimte aan voorzieningen voor cultuur en ontspanning, die in de binnenstad niet zijn in te passen én aanvullend zijn op het bestaande aanbod van recreatieve voorzieningen (bijvoorbeeld slecht-weer-voorziening) en op het functioneren van de Scheg als maatschappelijke voorziening. De voorzieningen samen hebben een toegevoegde waarde voor Deventer als 'boeiende be-leefstad'.
- *Duurzame leisure*: de ontwikkeling van de leisure-strip gaat gepaard met 'verstening' van een groene enclave in het stedelijk gebied. Sport, ontspanning en vermaak is prachtig maar niet ten koste van alles. Er wordt ingezet op het slim samen laten gaan van klimaatbestendig ontwikkelen en waardevast ondernemen. Bovendien draagt de goede bereikbaarheid per fiets, bus en trein bij aan een duurzame ontwikkeling van de locatie.
- *Zichtbare leisure*: aan de verschijningsvorm van de Schegzone is af te lezen waar het voor staat: vermaak en ontspanning. De vormgeving van de individuele gebouwen laat zien 'waar het van is'. De gebouwen in samenspel met de inrichting van de openbare ruimte geven dit deel van de Holterweg een bijzondere verschijningsvorm.

- *Leisure=werken*: de Holterwegzone is behalve een plek voor ontspanning ook een plek waar werkgelegenheid wordt geboden, die mogelijk kansen biedt voor laag geschoolden en moeilijk bemiddelbare werkzoekenden.

3.2.2 Verkavelings- en ontsluitingsprincipe

De langgerekte vorm en de beperkte diepte van Schegzone maken dat de kavels grofweg tussen de Holterweg en de spoorlijn worden opgespannen. Door de bouwvolumes op de Holterweg te oriënteren krijgen de voorzieningen een adres aan deze belangrijke hoofdontsluitingsweg. De omvang van de uit te geven kavels wordt niet bij voorbaat vastgelegd. Deze hangt namelijk samen met de aard en omvang van de voorziening(en) en de bijbehorende parkeeropgave. Door de vaste diepte van de kavels variëren ze alleen in de breedte. Voorwaarde voor de verkaveling is wel dat er geen restkavels ontstaan die niet courant zijn.

Vanaf het fiets- en voetpad langs de Holterweg zijn de voorzieningen rechtstreeks bereikbaar voor het langzaam verkeer. Voor de automobilist zijn alle voorzieningen, inclusief het bestaande sportcomplex, alleen via de bestaande aansluiting op de Holterweg bereikbaar. Vanaf deze aansluiting ontsluit een parallelweg langs het spoor alle nieuwe voorzieningen, terwijl het sportcomplex via de bestaande parallelweg langs de Holterweg bereikbaar blijft. De aanleg van een parallelweg langs het spoor maakt compensatie van circa 30 parkeerplaatsen nodig.



Principeontwerp voor de verkaveling en ontsluiting van het plangebied (Bron: Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer).

3.2.3 Programma

Leisurefuncties

De leisure-strip biedt ruimte aan een programma dat gericht is op cultuur, ontspanning, sport en de daarbij behorende ondersteunende functies, zoals horeca. Hierbij valt te denken aan verschillende leisure en sportfuncties zoals klimsport, schermen, vechtsporten, fitness, indoorduiken, skydiven, verschillende overdekte activiteiten zoals speelmogelijkheden, feestalen en workshops.

Voor de concrete invulling gelden de volgende randvoorwaarden:

- het programma is aanvullend op het maatschappelijke programma van het bestaande sport- en belevingscentrum De Scheg; dus bijvoorbeeld geen zwembad voor schoolzwemmen;
- het programma bestaat uit voorzieningen die qua schaal en sfeer niet of minder goed passen in de binnenstad, zoals bijvoorbeeld een overdekte kartbaan;

- het programma bestaat uit voorzieningen, die een bijzondere bijdrage leveren aan het toeristisch-recreatieve aanbod in Deventer dan wel synergie hebben met andere voorzieningen in de leisure strip (praktisch of conceptueel);
- één zelfstandige horecavoorziening, die onderdeel en ondersteunend is aan het concept van de leisure-strip en daarmee aan de boeiende be-leefstad Deventer.

Om het relatief grootschalige karakter van de gewenste voorzieningen te benadrukken is een minimum bedrijfsvloeroppervlakte opgenomen van 1.000 m². Door deze ondergrens te hanteren is er sprake van een aanvulling op het bestaande aanbod van het in de regio aanwezige programma en wordt concurrentie met het bestaande aanbod vermeden.

Gezien de ligging in de directe nabijheid van veel infrastructuur en een aantal woonwijken gelden voorts nog de volgende uitgangspunten:

- het plangebied is bij uitstek geschikt voor niet-geluidsgevoelige functies;
- functies in het plangebied leveren geen milieuhinder op voor de omliggende woonwijken. Om deze reden wordt een richtafstand tussen de nieuwe functie en de meest nabije woning van 50 meter aangehouden en beperkingen gesteld aan de maximale geluidbelasting.

Tankstation

Momenteel spelen twee andere ontwikkelingen in de Holterwegzone: enerzijds de aanleg van de tunnel Oostriklaan met daarbij de herinrichting van het station Colmschate en anderzijds de directe omgeving en de vernieuwing van het winkelcentrum Colmschate. De vernieuwing van het winkelcentrum betreft het verbeteren van de gedateerde verschijningsvorm (gebouwen en openbare ruimte), het optimaliseren van het winkelaanbod en een beperkte uitbreiding van het winkelcentrum. De gewenste vernieuwing maakt het nodig om het bestaande tankstation aan de Holterweg ter hoogte van het winkelcentrum te verplaatsen dan wel op te heffen. Hoewel het programmatisch niet naadloos aansluit bij de opzet van een leisure strip maar wel de ruimtelijke kwaliteit van de Holterwegzone als geheel ten goede komt is vooruitlopend op de definitieve plannen voor de vernieuwing van het winkelcentrum een reservering voor een onbemand tankstation (zonder LPG) in het plangebied opgenomen. In verband met bereikbaarheid en verkeerstromen is de reservering voor het tankstation bij de toegang vanaf de Holterweg gesitueerd. In het geval kwetsbare functies deel uitmaken van een aangrenzende leisure-voorziening dient er rekening gehouden te worden met een richtafstand van 30 meter voor geluid en geur en van 10 meter voor gevaar (VNG richtlijnen).

3.2.4 Openbare ruimte

De Holterweg is ruimtelijk de drager, waaraan de leisure-strip wordt 'opgehangen'. Een verbreding van het bestaande voetpad langs de Holterweg en een 4 meter brede berm met waar mogelijk losse boomgroepen geven enige allure aan de samenhang tussen de weg en de kavels met de verschillende voorzieningen. De laanbeplanting en de losse boomgroepen in de aangrenzende berm en op de parkeervelden (zie kavelinrichting) vormen samen een 'groene waas', waarin de verschillende gebouwen zijn ingebed. Het is de 'groene tegenhanger' van de 'harde gebouwen' en de stenige parkeervelden.

In het westelijke deel wordt de groene berm geleidelijk breder in verband met aanwezige leidingen, bomen, talud, trafo's etc. Ter hoogte van de tunnelbak in de Holterweg is in deze berm wellicht een ontsluiting van de kavel(s) voor het langzaam verkeer nodig.

De nieuwe voorzieningen zijn per auto bereikbaar via een parallelweg langs het spoor, waarvan het tracé in het oostelijke deel van het plangebied deels samenvalt met een bestaande leidingenstraat. De weg kruist met een brug de fietsverbinding tussen de wijk Blauwenoord en de Holterweg (circa 2.000 fietsers per etmaal). De weg, de aanliggende parkeerplaatsen en het aanliggende voetpad krijgen een functionele maar hoogwaardige uitstraling.

3.2.5 Beeldkwaliteit bebouwing

Overeenkomstig de bebouwing van De Scheg ligt de rooilijn voor de bebouwing niet op een vaste afstand van de Holterweg maar varieert. In samenspel met de inrichting van de buitenruimte ontstaat zo een opeenvolging van ruimtes aan de Holterweg. In het oostelijke deel van het plangebied ligt de bebouwing aan de Holterwegzijde op minimaal 5 meter afstand van de perceelsgrens, zodat op eigen terrein een 'vooruimte' bij de voorziening is te realiseren.

De situering van de gebouwen verschilt, maar allemaal hebben ze een representatieve gevel aan de Holterwegzijde. Behalve een oriëntatie op de Holterweg kunnen de gebouwen eveneens op de aanliggende parkeervoorziening gericht zijn. De entrees van de gebouwen kunnen daarmee zowel aan de Holterwegzijde als aan de 'zijkant' zijn gesitueerd.

De gebouwen hebben een maximale hoogte van 20 meter. Daarnaast zijn hoogteaccenten mogelijk, mits ze voortkomen uit het functioneren van de voorziening (bijvoorbeeld klimwand) dan wel een essentiële bijdrage leveren aan de expressiviteit van een gebouw.

Al dan niet in samenspel met de kavelinrichting, reclame-uitingen etc. laat de vormgeving van de individuele gebouwen op een architectonische of iconische wijze zien 'waar het van is'. De expressiviteit van een gebouw kan voortkomen uit een samenspel tussen functionele opbouw en architectonische vormgeving maar kan ook een 'statement' zijn.

In het kader van duurzaamheid is het een plus als de gebouwen bijdragen aan een hittestressbestendige omgeving (o.a. groene daken en/of wanden) en aan een duurzaam Deventer (zonnepanelen, aardwarmte).

3.2.6 Kavelinrichting

Aansluitend op de wereld van het bestaande sport- en belevingscentrum De Scheg is de leisure-strip in principe een stenige wereld van gebouwen, parkeervoorzieningen, lichtmasten, vlaggenmasten en reclamemasten. Het parkeren zal het grootste deel van de buitenruimte in beslag nemen. De parkeervelden zijn naast, achter (spoorzijde) of onder de gebouwen gesitueerd, maar niet tussen de gebouwen en de Holterweg.

In het kader van het verminderen van de hittestress is de spelregel dat er per 200 m² verhard oppervlak en gebouw ter compensatie één boom van de eerste orde (in volwassen stadium > 12 m hoog en met een kroondiameter > 12 m) wordt geplant. Aansluitend op het beeld van de berm langs de Holterweg staan de bomen niet los verspreid over het perceel maar zijn ze geclusterd in enkele stevige boomgroepen. Elke boomgroep is samengesteld uit een beperkt aantal 'standaard soorten'. Hierdoor ontstaat er een karakteristieke 'groene waas', die zorgt voor ruimtelijke samenhang in de strip. Waar mogelijk worden bestaande bomen in de inrichting van de buitenruimte opgenomen.

Het gewenste beeld van één samenhangende leisure strip, waarin verschillende gebouwen zijn gelegen, laat per kavel het gebruik van zichtbare erfafscheidingen niet toe.

Vanuit oogpunt van een klimaatbestendige omgeving wordt de waterbergingsopgave op de eigen kavel opgelost. Dit betekent hier parkeervelden met een waterdoorlatende verharding en een waterbergend grondpakket van minimaal 45 cm.

3.3 Ontwikkelingsstrategie

3.3.1 Proces

De gemeente verwelkomt initiatieven die bijdragen aan de ontwikkeling van de Leisure-Strip Deventer. De initiatieven die passen binnen de in het 'Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer' geschetste kaders en een marktconforme prijsaanbieding kunnen worden gefaciliteerd. De ontwikkeling van de leisure-strip is een vraag-gestuurde ontwikkeling. Dit betekent dat de gemeente bereid is verkoop en planologische inpassing ter besluitvorming voor te leggen. De gemeente

behoudt zich hierbij het recht voor om vanuit publiekrechtelijke overwegingen anderszins te besluiten als gevolg van bijvoorbeeld gewijzigde beleidsmatige inzichten of bezwaren uit de omgeving.

Vooruitlopend op de herziening van het bestemmingsplan zijn er mogelijkheden om voor een gewenst concreet initiatief met een omgevingsvergunning af te wijken van het huidige bestemmingsplan. Afhankelijk van de omstandigheden zal de optimale procedure worden gekozen.

3.3.2 Fasering

Het voornemen is om het gedeelte ten oosten van de fietsverbinding als eerste in ontwikkeling te brengen.

3.4 Gevolgen voor het bestemmingsplan

3.4.1 Strijdigheid geldend bestemmingsplan

De in het ontwikkelingsperspectief geschetste invulling past niet in de geldende bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' uit het bestemmingsplan 'Colmschate e.o.'. Deze bestemmingen staan in principe geen functies en bebouwing toe van de gewenste aard en omvang.

3.4.2 Nieuw bestemmingsplan

Dit nieuwe bestemmingsplan om de gewenste functies en bebouwing mogelijk te maken, wordt niet opgesteld met een bouw- en inrichtingsplan als basis. Het is juist de ambitie van de gemeente om vraag-gestuurd en dus samen met initiatiefnemers tot een invulling van de leisure-strip te komen. Welke functies een plek vinden in de strip en hoe de gebouwen eruit zien staat om die reden dan ook nog niet vast.

Het bestemmingsplan dient hierop in te spelen en een flexibel en globaal karakter te hebben, zonder daarbij al te veel af te wijken van bestaand beleid en geldende maximale omgevingswaarden en in te boeten op rechtszekerheid voor omwonenden en andere belanghebbenden.

Omdat er geen blauwdruk ligt voor de toekomstige inrichting en het toekomstig gebruik zal de toets aan beleid en milieu- en omgevingsaspecten ook globaal zijn en veelal zijn gebaseerd op reële aannames. Dit heeft vooral gevolgen voor de toets aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking', de externe hinder als gevolg van geluid, de verkeersgeneratie en externe veiligheid.

4. Relevant ruimtelijk beleid

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het relevante ruimtelijke beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven en vindt een toetsing in het kader van de voorgenomen ontwikkeling plaats. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de verbeelding en in de regels.

4.2 Europees beleid

4.2.1 Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit

In de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit worden de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid gegeven. De doelstellingen van dit beleid zijn het omschrijven en vastleggen van de luchtkwaliteit om de schade voor mens en milieu te voorkomen, verhinderen of te verminderen, de luchtkwaliteit te kunnen beoordelen, de bevolking te kunnen informeren over de kwaliteit van de lucht en het in stand houden van of verbeteren van de kwaliteit. In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) van 15 november 2007 is de Europese kaderrichtlijn opgenomen in Nederlandse wetgeving. In [paragraaf 5.5](#) worden de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven als gevolg van het realiseren van het plan.

4.2.2 Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om een gecoördineerd beheer in alle Europese stroomgebieden te realiseren, de waterkwaliteit verder te verbeteren en het publiek sterker bij het waterbeheer te betrekken. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. De Europese Kaderrichtlijn Water is opgenomen in het beleid van het waterschap Drents Overijsselse Delta, dit is beschreven in [paragraaf 4.5](#). De gevolgen voor de realisatie van het plan worden beschreven in [paragraaf 5.6](#).

4.2.3 Natura2000

Om de natuur in Europa te beschermen en te ontwikkelen, werken de lidstaten van de Europese Unie (EU) samen aan Natura 2000: een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden in alle lidstaten. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. De Nederlandse bijdrage hieraan bestaat uit 162 gebieden.

Natura-2000 omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en Habitatrichtlijn (1992). In beide richtlijnen staan ook maatregelen voor soortenbescherming. De gebieds- en soortenbescherming zijn verankerd in de Wet natuurbescherming.

In en rond Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten geldt voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de natuur een vergunningplicht. Activiteiten uitvoeren zonder vergunning is strafbaar. In [paragraaf 5.7](#) wordt besproken in hoeverre de bestemmingswijziging de aanwezige natuurwaarden raakt.

4.2.4 Verdrag van Malta

Het Europese Verdrag van Malta uit 1992 regelt de bescherming van archeologisch erfgoed, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Nederland heeft dit verdrag ondertekend en goedgekeurd. Invoering ervan is onder meer door de Wet op de archeologische monumentenzorg. In [paragraaf 5.8](#) wordt beschreven op welke manier wordt omgegaan met archeologische en cultuurhistorische waarden.

4.3 Rijksbeleid

4.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de SVIR geeft de rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Eén van de kernbegrippen in de SVIR is decentralisatie. Het kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij de burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten meer ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven.

Het motto van deze structuurvisie is 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig'. Dit is vertaald naar drie concrete doelstellingen:

- concurrentiekracht verbeteren;
- bereikbaarheid verbeteren;
- leefbare en veilige leefomgeving met unieke en cultuurhistorische waarden.

De drie doelstellingen die het motto van de SVIR vertegenwoordigen, zijn terug te vinden in dertien nationale (gelijkwaardige) belangen. Voor de realisatie van de nationale belangen zijn vier instrumenten voorhanden:

- kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld met provincies en gemeenten);
- financieel (bijvoorbeeld infrastructuurfonds);
- kennis (bijvoorbeeld inzetten College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen).

In de realisatieparagraaf van het SVIR is per nationaal belang aan de hand van de hierboven genoemde instrumenten aangegeven hoe het belang gerealiseerd zal worden.

4.3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De basis van juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Barro geeft juridische kaders voor borging van het ruimtelijke rijksbeleid. Het Barro is in werking getreden op 30 december 2011. In het Barro wordt een aantal onderwerpen dat van rijksbelang is concreet benoemd:

- Rijksvaarwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

De voorgenomen ontwikkeling van het Holterwegzone raakt geen van deze nationale belangen.

4.3.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen en bij besluit van 21 april 2017 aangepast. Overheden dienen op grond van het gewijzigde Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen.

4.3.3.1 Wettelijk kader

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is verankerd in artikel 3.1.6 van het Bro. In artikel 1.1.1 Bro worden de relevante begrippen 'stedelijke ontwikkelingen' en 'bestaand stedelijk gebied' gedefinieerd:

- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen;
- bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

In de toelichting op de wijziging van artikel 3.1.6. Bro is de wijziging gemotiveerd: 'Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Daarom voegt artikel II van dit besluit een tweetal nieuwe leden toe aan artikel 3.1.6 van het Bro, op grond waarvan overheden - indien zij een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk willen maken - standaard een aantal stappen dienen te zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen zijn geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen. Dat zou voorbij gaan aan de specifieke lokale omstandigheden, die van invloed zijn op de inpassing van ruimtevrage functies en het regionale maatwerk dat de overheden moeten kunnen leveren. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied, maar ook met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte, en voor de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt'.

4.3.3.2 Werking van de ladder

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' bestaat drie treden. Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Kort gezegd is de vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen én in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Met de regionale ruimtevraag in beeld kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. De motivering vraagt om te inventariseren wat de potentiële ontwikkelingslocaties zijn waar in de behoefte kan worden voorzien en om een inschatting van de (financiële) haalbaarheid daarvan.

Kan de vraag volledig opgevangen worden binnen bestaand gebied dan is de ladder succesvol doorlopen en is de motivering na de afronding van deze stap klaar. Wanneer de ruimtevraag niet of niet geheel binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen kan worden, is trede 3 aan de orde. In deze trede dient te worden onderbouwd dat het plangebied door verschillende verkeerssoorten wordt ontsloten.

4.3.3.3 Uitwerking leisure-functies

Alvorens de 'Ladder' voor de leisure-functies uit te werken volgens de hierboven beschreven treden dient eerst de vraag beantwoord te worden of de voorgenomen ontwikkeling plaats vindt binnen of buiten bestaand stedelijk gebied en of de ontwikkelingen zijn aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van artikel 1.1.1 Bro.

Bestaand stedelijk gebied

Uitgaande van de definitie voor 'bestaand stedelijk gebied' uit het Bro en de jurisprudentie kan worden gesteld dat de realisatie van leisure-functies plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Volgens de definitie in artikel 1.1.1 Bro is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan voorziet in de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De realisatie van leisure-functies is aan te merken als een andere stedelijke voorziening en in die zin als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als gevolg daarvan dient de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' doorlopen te worden.

Algemeen

De invulling van de leisure-strip met daarbij behorende functies wordt ingezet als een vraag-gestuurde ontwikkeling. Dat betekent dat er geen vastomlijnd plan ligt voor de invulling van het plangebied met concrete initiatieven. Als gevolg daarvan kan een onderzoek naar de regionale behoefte slechts worden gedaan aan de hand van aannames. Het behoefte onderzoek is als volgt ingestoken. Allereerst is de regio bepaald van de voorgenomen ontwikkeling bepaald. Vervolgens is de doelgroep aangegeven en is aan de hand van onder meer CBS-gegevens bepaald hoe groot die doelgroep is. Tot slot is de beschreven regio geïnventariseerd op vergelijkbare functies.

Doel voorgenomen ontwikkeling

Met de ontwikkeling van de leisure-strip wil Deventer haar positie als boeiende be-leefstad in de regio verder uitbouwen. Aansluitend bij het bestaande sportcomplex wordt ingezet op een slimme clustering van programma met cultuur, ontspanning en sport, zodat er synergie ontstaat tussen de verschillende functies en met het bestaande aanbod in de binnenstad en de regio. Onderdeel van de ontwikkeling De Schegzone kan zo uitgroeien tot een in de regio onderscheidende strip voor cultuur en ontspanning, die meer is dan de optelsom van de afzonderlijke voorzieningen. De leisure-strip wordt hiermee een wezenlijk onderdeel van het toeristisch recreatieve product Deventer. Ook de andere voorzieningen in het leisurecluster en winkelcentrum Colmschate kunnen profiteren van de (boven)regionale wervingskracht van deze formule. Om het aanvullende karakter van het programma aan het bestaande aanbod in de regio voor de leisure-strip te benadrukken is voor de toekomstige voorzieningen een minimum bedrijfsvloeroppervlakte van 1.000 m² opgenomen.

Trede 1: regionale behoefte leisure-functie

Regio

De voorgenomen ontwikkeling heeft een bovenstedelijke en regionale functie. Deventer ligt zowel in de regio Salland (gemeenten Deventer, Zwolle, Olst-Wijhe, Raalte, Hellendoorn, Dalfsen en Ommen) als in de regio Stedendriehoek (gemeenten Apeldoorn, Deventer, Zutphen, Lochem, Brummen, Voorst en Epe). Daarnaast grenst Deventer aan het noordelijk deel van de Achterhoek (gemeente Berkelland en Bronckhorst) en Twente.

Salland en de Stedendriehoek vormen de hoofdregio's, Deventer ligt immers in deze regio's. Omdat delen van de Achterhoek en Twente relatief dichtbij liggen en goed bereikbaar zijn worden deze ook betrokken bij de onderbouwing van de regionale behoefte.

Doelgroepen

De doelgroep voor de leisurestrip zijn in hoofdzaak inwoners van de regio's waar Deventer deel uitmaakt en recreanten en toeristen die deze regio's bezoeken.

Inwoners

In onderstaande tabel zijn de inwonersaantallen van de betrokken regio's en gemeenten opgenomen. Deze aantallen zijn potentiële bezoekers van de leisurestrip.

Regio	Gemeente	Inwonersaantal	Totaal
Salland (inclusief Deventer)	Deventer	98.869	
	Zwolle	124.896	
	Olst-Wijhe	17.886	
	Raalte	36.700	
	Hellendoorn	35.651	
	Dalfsen	27.916	
	Ommen	17.696	359.614
Stedendriehoek (exclusief Deventer)	Apeldoorn	159.025	
	Zutphen	46.997	
	Lochem	33.333	
	Brummen	20.938	
	Voorst	23.984	
	Epe	32.282	316.559
Achterhoek	Berkelland	44.437	
	Bronckhorst	36.510	80.947
Twente	Rijssen-holten	37.875	
	Wierden	23.952	
	Almelo	72.425	
	Borne	22.343	
	Hengelo	81.075	
	Enschede	158.351	
	Hof van Twente	34.881	
	Twenterand	33.846	
	Haaksbergen	24.332	489.080
Totaal			1.246.200

Inwonersaantallen per gemeente op 01-01-2016, verdeelt naar regio (Bron: www.cbs.nl).

In de genoemde gemeenten wonen ruim 1.2 miljoen inwoners. Circa 60% van deze inwoners valt in de leeftijdscategorie van 20 tot 65 jaar en is daarmee aan te merken als een potentiële bezoeker van de leisurestrip. Dit aantal bedraagt 747.720 inwoners van deze gemeenten.

Een andere manier om het potentiële aantal bezoekers te bepalen is te kijken hoever mensen bereid zijn te rijden om een voorziening als de leisurestrip te willen bezoeken. Uitgangspunt is dat mensen bereid zijn om 25 kilometer te rijden. In dat geval bedraagt de doelgroep 348.861 inwoners. de onderverdeling in regio's is hierbij veel minder relevant.

Recreanten

De genoemde regio's kennen ook een sterke recreatieve en toeristische sector. Uit de factsheet Regiomonitor 2015 voor Salland is bekend dat er in de regio in 2015 circa 1,4 miljoen overnachtingen hebben plaatsgevonden.

Bestaand aanbod

In de regio's zijn er verschillende vergelijkbare voorzieningen aanwezig, echter met elk hun eigen typische kenmerken. In Apeldoorn ligt in het gebied De Voorwaarts het baanwielren- en atletiekcomplex Omnisport met daarbij een fitnesscentrum, grootschalige detailhandel en horeca. De locatie is zowel met de fiets als de auto en het openbaar vervoer goed bereikbaar. In Nijverdal ligt aan de rand van het bedrijventerrein 't Locher I Kartplaza Actionworld. Dit complex biedt naast een kartbaan diverse ontspanning- en vermaakfuncties voor binnen en buiten aan zoals een bowlingbaan, een klimpark, paintball, lasergame en horeca. Het complex ligt op een bedrijventerrein dat goed ontsloten is voor auto's, voor fietsers is het complex minder goed bereikbaar en het meest nabij gelegen station is Nijverdal (op circa 5 kilometer afstand, met de bus bereikbaar in circa 45 minuten). In Enschede ligt nabij het voetbalstadion het complex ExpoTwente. Dit complex bevat naast een expositiehal onder meer een bowlingbaan, bioscoop, 400 meter ijsbaan en diverse horecagelegenheden. Dit complex is zowel met de fiets als de auto en het openbaar vervoer goed bereikbaar.

Elke voorziening is te kenmerken als een leisure-strip en kent zijn eigen specifieke eigenschappen. De Voorwaarts in Apeldoorn is enerzijds nadrukkelijk gericht op professionele uitoefening van het baanwielrennen en atletiek en anderzijds op grootschalige detailhandel. Kartplaza in Nijverdal biedt op een relatief klein oppervlak een groot aantal relatief kleinschalige leisure-activiteiten aan en is door zijn perifere ligging slechts goed bereikbaar voor het autoverkeer. ExpoTwente in Enschede is op voorhand het best te vergelijken met de leisure-strip Deventer, maar heeft gezien de afstand tot Deventer een eigen regio.

Conclusie

Het doel van de voorgenomen ontwikkeling is een leisure-strip te realiseren met een slimme clustering van programma met cultuur, ontspanning en sport, zodat er synergie ontstaat tussen de verschillende functies en met het bestaande aanbod in de binnenstad en de regio en een relatief grootschalig karakter. Op basis van het potentieel aantal bezoekers uit de regio en een inventarisatie van vergelijkbare leisure-voorzieningen in de regio's kan worden gesteld dat er sprake is van een regionale behoefte.

Trede 2: bestaand stedelijk gebied

Het plangebied is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied van Deventer. Het terrein wordt aan alle zijden omsloten door stedelijk gebied en infrastructuur. Ten noorden en zuiden van het plangebied liggen grootschalige woonwijken. Ten westen ligt het recreatiecomplex De Scheg met een 400 meter ijsbaan en een groot overdekt zwembad. Het plangebied is in het bestemmingsplan 'Colmschate e.o.' bestemd als 'Groen' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Deze functies staan dienste van de omliggende stedelijke functies, volkstuinten voor bewoners uit de omliggende woonwijken, parkeervoorzieningen ten behoeve van De Scheg en een fietsontsluiting tussen de verschillende woonwijken van Colmschate. De voorgenomen realisatie van leisure-functies vindt plaats in bestaand stedelijk gebied.

Trede 3: ontsluiting

Hoewel de uitwerking van deze trede niet noodzakelijk is, er wordt immers in een regionale behoefte voorzien binnen bestaand stedelijk gebied, wordt opgemerkt dat het plangebied zowel voor auto's als fietsers en het openbaar vervoer uitstekend is ontsloten.

4.3.3.4 Uitwerking zelfstandig restaurant

Alvorens de 'Ladder' voor een zelfstandig restaurant uit te werken volgens de hierboven beschreven treden dient eerst de vraag beantwoord te worden of de voorgenomen ontwikkeling plaats vindt binnen of buiten bestaand stedelijk gebied en of de ontwikkelingen zijn aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van artikel 1.1.1 Bro.

Bestaand stedelijk gebied

Uitgaande van de definitie voor 'bestaand stedelijk gebied' uit het Bro en de jurisprudentie kan worden gesteld dat de realisatie van de zelfstandig restaurant plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Volgens de definitie in artikel 1.1.1 Bro is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een bestemmingsplan of ander ruimtelijk voorziet in de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De realisatie van de zelfstandig restaurant is aan te merken als een andere stedelijke voorziening en in die zin als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als gevolg daarvan dient de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' doorlopen te worden.

Trede 1: regionale behoefte leisure-functie

Regio

De regio is in dit kader afgebakend conform het gemiddelde primaire verzorgingsgebied voor een modern restaurant, al dan niet gelegen aan een doorgaande weg. De maximale reistijd per auto is hierbij een indicator. De onderhavige regio bestaat hier dan ook in grote lijnen uit de volgende drie gemeenten:

- Deventer
- Rijssen-Holten
- Voorst

Inwoners

De regio telt anno 2016 in totaal circa 160.500 inwoners. Met gemiddeld 4,6 inwoners per hectare landoppervlak ligt de regionale bevolkingsdichtheid gemiddeld iets beneden het landelijk gemiddelde van circa 5 inwoners per hectare. Deze dichtheid is in Deventer echter beduidend groter dan in de andere betrokken gemeenten. Naar verwachting groeit de regio tot 2020 met ruim een procent tot circa 162.500 inwoners en tot 2025 met twee procent (circa 163.700 inwoners). Daarna groeit de regionale bevolking nog wat verder door.

Bestaand aanbod

De regio biedt in totaal circa 330 horecabedrijven, waarvan 134 drankverstrekkers, 92 fastfoodzaken (snackbars, grillrooms, etc.) en 104 restaurants. Het zwaartepunt ligt daarbij onmiskenbaar in de gemeente Deventer, met totaal 214 horecazaken.

De beoogde vestiging van een zelfstandige horecafunctie behoort tot de branche restaurants, waaronder ook fast(food)service. Het aanbod van restaurants is regionaal met 6,5 restaurants per 10.000 inwoners wat groter dan gemiddeld in Overijssel en iets beneden het landelijk gemiddelde (resp. 6 en 6,7 zaken per 10.000 inwoners). In de gehele regio is het aanbod in de fastservicesector met gemiddeld 5,8 zaken per 10.000 inwoners iets hoger dan het provinciale gemiddelde in Overijssel (gemiddeld 5,6 zaken), maar duidelijk kleiner dan landelijk (gemiddeld 6,6 zaken). Overigens is het aanbod van horeca in stedelijke regio's als Deventer gerelateerd aan het inwonertal in praktijk vrijwel altijd (beduidend) groter dan in landelijke regio's.

Conclusie

Er is in kwantitatieve én kwalitatieve zin voldoende regionale behoefte voor een nieuw (fastfood)restaurant in de leisure-strip. Ten eerste speelt de ontwikkeling nauw in op de consumentenvraag. Er bestaat een toenemende behoefte bij consumenten aan herkenbare, laagdrempelige en prijsvriendelijke 'familierestaurants' en fastfoodrestaurants, die goed bereikbaar zijn per auto. De opvallende expansie van ketens als McDonald's, Burger King, Kentucky Fried Chicken en 'Wereldkeukens' illustreert deze trend.

De horeca vervult voor belangrijke regionaal verzorgende steden als Deventer een sleutelrol als 'gastheer'. De ligging naast het drukbezochte regionale vrijetijdscluster De Scheg, aan twee belangrijke entreeroutes naar de (binnen)stad en de goede bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer zijn belangrijke kernkwaliteiten van het plangebied. Bovendien versterkt de voorziening door haar ligging de verzorgingsstructuur van de lokale inwoners in Deventer-Oost/Colmschate.

Een zelfstandige restaurant leidt tot product vernieuwing en een ruimere keuze voor de lokale, regionale en toeristisch-recreatieve consument. Gegeven de beschikbare marktruimte zal de ontwikkeling geen negatieve effecten hebben op de bestaande aanbodstructuur, mits de betreffende zaken alert en daadkrachtig inspelen op de veranderende marktomstandigheden. Een modern (fastfood)restaurant in de leisure-strip conform de planvorming zal dan ook niet leiden tot extra leegstand in de regio, ook niet in de belangrijkste verzorgingscentra.

Het zelfstandig restaurant ondersteunt het concept van de leisure-strip. De horeca richt zich hierdoor veelal op een ander bezoekgedrag en doelgroepen, met een andere productkeuze en benadering.

Trede 2: bestaand stedelijk gebied

Het plangebied is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied van Deventer. Het terrein wordt aan alle zijden omsloten door stedelijk gebied en infrastructuur. Ten noorden en zuiden van het plangebied liggen grootschalige woonwijken. Ten westen ligt het recreatiecomplex De Scheg met een 400 meter ijsbaan en een groot overdekt zwembad. Het plangebied is in het bestemmingsplan 'Colmschate e.o.' bestemd als 'Groen' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Deze functies staan dienste van de omliggende stedelijke functies, volkstuinen voor bewoners uit de omliggende woonwijken, parkeervoorzieningen ten behoeve van De Scheg en een fietsontsluiting tussen de verschillende woonwijken van Colmschate. De voorgenomen realisatie van een zelfstandig restaurant vindt plaats in bestaand stedelijk gebied.

Trede 3: ontsluiting

Hoewel de uitwerking van deze trede niet noodzakelijk is, er wordt immers in een regionale behoefte voorzien binnen bestaand stedelijk gebied, wordt opgemerkt dat het plangebied zowel voor auto's als fietsers en het openbaar vervoer uitstekend is ontsloten.

4.3.3.5 Uitwerking verplaatsing tankstation

Alvorens de 'Ladder' voor de verplaatsing van het tankstation bij het winkelcentrum Colmschate uit te werken volgens de hierboven beschreven treden dient eerst de vraag beantwoord te worden of de voorgenomen ontwikkeling plaats vindt binnen of buiten bestaand stedelijk gebied en of de ontwikkelingen zijn aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van artikel 1.1.1 Bro.

Bestaand stedelijk gebied

Uitgaande van de definitie voor 'bestaand stedelijk gebied' uit het Bro en de jurisprudentie kan worden gesteld dat de verplaatsing van het tankstation plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Volgens de definitie in artikel 1.1.1 Bro is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan voorziet in de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Met de verplaatsing van het tankstation wordt de bestemming van het huidige tankstation bij het winkelcentrum opgeheven. Als gevolg hiervan neemt het aantal tankstations niet toe. In die zin is deze ontwikkeling niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Als gevolg daarvan is de specifieke regeling voor 'de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' niet van toepassing.

4.3.4 Conclusie rijksbeleid

De voorgenomen ontwikkeling raakt geen nationale ruimtelijke belangen en voldoet aan de treden van 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

4.4 Provinciaal beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Overijssel 2017

Algemeen

Op 12 april 2017 hebben provinciale staten van de provincie Overijssel de Omgevingsvisie Overijssel 2017 vastgesteld. De omgevingsvisie is vanaf 1 mei 2017 van kracht. De visie gaat over hoe de provincie de leefomgeving wil inrichten en ontwikkelen. In de omgevingsvisie worden onderwerpen als ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en vervoer, ondergrond en natuur in samenhang voor een duurzame ontwikkeling van onze leefomgeving bekeken. Het beleid voor de fysieke leefomgeving staat primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling van Overijssel. Ontwikkeling die nodig is om Overijssel toekomstbestendig te houden. Hierbij hanteert de provincie drie rode draden: duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit. Conform de sturingsfilosofie van de provincie Overijssel zijn ontwikkelingen niet langer gebonden aan strikte voorschriften betreffende welke functie op welke plek moet plaatsvinden. De provincie biedt ruimte aan economische dynamiek en bevordert de ruimtelijke kwaliteit. Naast de bescherming van kwaliteiten staat de provincie voor het benutten van ontwikkeling en dynamiek voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat voor elke ontwikkeling, zowel in de stedelijke als de groene omgeving, de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, de ontwikkelingsperspectieven en de speciaal opgestelde Catalogus Gebiedskenmerken bepalend zijn.

4.4.2 Omgevingsverordening Overijssel 2017

Op 12 april 2017 hebben provinciale staten van de provincie Overijssel de Omgevingsvisie Overijssel 2017 vastgesteld. De omgevingsvisie is vanaf 1 mei 2017 van kracht. De omgevingsverordening is een vertaling van de omgevingsvisie in bindende regels voor derden.

4.4.3 Uitwerking omgevingsvisie en -verordening

Uitvoeringsmodel

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

- generieke beleidskeuzes: deze vloeien voort uit keuzes van EU, Rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn.
- ontwikkelingsperspectieven: er zijn zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de Groene en Stedelijke omgeving. Met dit spectrum wordt ruimte gegeven voor het realiseren van de beleids- en kwaliteitsambities. De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden.
- gebiedskenmerken: bij (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie de ruimtelijke kwaliteit versterken. Dit wordt vooral gedaan door gebiedskenmerken te verbinden aan nieuwe ontwikkelingen. Deze gebiedskenmerken zijn te onderscheiden in vier lagen:
 - een natuurlijke laag (in en op de bodem);
 - een laag van het agrarisch-cultuurlandschap (grootschalig gebruik en inrichting van de bodem);
 - een stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur);
 - een lust- & leisure-laag (toerisme, recreatie en landgoederen).

Generieke beleidskeuzes

Onder generieke beleidskeuzes wordt een afweging van de volgende punten verstaan:

- reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur en verbindingszones), enz. De generieke beleidskeuzes zijn vaak normstellend;

- voor gebiedsontwikkelingen op het gebied van woningbouw, bedrijfslocaties en (toeristische en recreatieve) voorzieningen moet eerst de zogenaamde SER-ladder doorlopen worden. Bij de SER-ladder worden ruimtelijke keuzes in een hiërarchische volgorde gemaakt en onderbouwd:
 - gebruik de ruimte die reeds beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie of door herstructurering (incl. schuifruimte) beschikbaar gemaakt kan worden;
 - vergroot de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen;
 - aanleg van nieuwe terreinen waarbij relevante waarden en belangen in een gebiedsgerichte aanpak worden afgewogen, onder meer aan de hand van gebiedspecifieke kwaliteitsvoorwaarden (zie Catalogus Gebiedskenmerken)
- gemeenten worden gevraagd om afspraken te maken over hun ruimtelijke ontwikkelingsplannen voor onder andere woningbouw en bedrijventerreinen met buurgemeenten om een maximaal afgestemd en zuinig ruimtegebruik te bereiken.

De uitwerking van de milieu- en omgevingsaspecten uit het eerste punt vindt plaats in [hoofdstuk 5](#). In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van deze aspecten.

Ten aanzien van de uitwerking van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' geldt dat het plangebied in diverse gemeentelijke visies en plannen, waaronder het Structuurplan Deventer 2025 is aangemerkt voor de ontwikkeling van een leisurestrip. De bouw van sport- en belevingscentrum De Scheg vormde hiervoor in de jaren '90 al de eerste aanzet. De voorgenomen ontwikkeling kan dus profiteren van de clustering met bestaande voorzieningen op het gebied van cultuur en leisure, onder meer doordat infrastructurele voorzieningen hiervoor al zijn gerealiseerd en verbeterd. Voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling in een herstructureringsgebied komen qua schaal alleen relatief grootschalige bedrijventerreinen in aanmerking. Naast dat deze terreinen op dit moment niet in voldoende mate beschikbaar zijn, is het gezien de huidige economische opleving niet wenselijk deze terreinen te onttrekken aan het aanbod en kan op deze plekken niet worden geprofiteerd van nabijheid van bestaande voorzieningen en de multimodale ontsluitingsmogelijkheden van het plangebied.

De clustering van voorzieningen op het gebied van cultuur en leisure betekent dat geprofiteerd kan worden bestaande ontsluitingstructuren en parkeervoorzieningen, waardoor de beschikbare ruimte hiervoor zowel voor De Scheg als voor de voorgenomen ontwikkelingen gebruikt kan worden. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de generieke beleidskeuzes uit de provinciale omgevingsvisie en -verordening.

Voor de uitwerking van de gebiedspecifieke kwaliteitsvoorwaarden wordt verwezen naar de paragraaf over de gebiedskenmerken verderop in dit hoofdstuk.

Ontwikkelingsperspectieven

Voor het plangebied geldt het ontwikkelingsperspectief 'Steden als motor'. Steden hebben een belangrijke betekenis voor economische ontwikkeling. Dit betekent dat hier ruimte gegeven moet worden aan een breed aanbod van diverse woon- en werkmilieus. In steden dient aandacht te zijn voor verbindingen tussen mobiliteit, cultuurhistorie, kenniscentra en woon- en werklocaties.

Herstructurering, transformatie, inbreiding en uitbreiding van het stedelijk gebied kunnen ingezet worden om de kwaliteit en de veerkracht van het stedelijk woon-, werk- en voorzieningenmilieu te garanderen en te versterken. Ook recreatieve functies en culturele voorzieningen kunnen op specifieke plekken in de stadsranden de kwaliteit en de aantrekkelijkheid verhogen.

In het kader van sturen op ruimtelijke kwaliteit geldt het principe van concentratie van stedelijke bebouwing. Dit houdt in dat stedelijke opgaven zoveel mogelijk geconcentreerd moeten worden in stedelijke netwerken, voor Deventer is dit de Stedendriehoek. Daar mag gebouwd worden voor de bovenregionale behoefte, eerst volgens het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'.

De samenhang tussen de vitale steden van de Stedendriehoek die rijk zijn aan cultuurhistorie neemt toe. Dat geldt ook voor de verbindingen met de fraaie en gevarieerde landelijke omgeving (Veluwe, IJssel, Salland en de Graafschap). Deventer heeft potentie om zijn centrumfunctie verder uit te bouwen. De stad beschikt over voldoende mogelijkheden voor de realisering van aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, zowel door uitbreiding als door herstructurering van bestaande

woonwijken. Deventer voorziet in diverse regionale voorzieningen als een ziekenhuis en sportfaciliteiten in De Scheg.

De toerisme- en recreatiesector vormt met 33.500 arbeidsplaatsen (in 2007) een belangrijke economische factor in Overijssel. Een rijk aanbod van (dag-)recreatieve voorzieningen vormt een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en bewoners. De provincie wil een sterk aanbod voor vrijetijdsbesteding en wil toeristen blijvend aan Overijssel binden. Het doel is een vitale en zichzelf vernieuwende sector. Daarom staan innovatie en versterking van het organiserend vermogen in de toeristische sector centraal.

De provincie biedt ondernemers in de provincie de ruimte om toeristisch-recreatieve voorzieningen te ontwikkelen die bijdragen aan differentiatie van het aanbod en toeristische structuurversterking. Door gebiedsgericht (nieuwe) koppelingen te leggen tussen verschillende sectoren (recreatie, landschap, water, cultuur, zorg en sport) kan de concurrentiekracht van Overijssel als vakantie- en dagtochtbestemming worden versterkt.

De provincie zet in op het behouden en versterken van de leefbaarheid in steden en dorpen door te sturen op de concentratie van voorzieningen en stimuleren van herstructurering. Hierbij is de kwaliteit van de openbare ruimte (voldoende groen, speelvoorzieningen, etc.) een belangrijk aandachtspunt. De beschikbaarheid van voorzieningen is een belangrijke vestigingsfactor. In dorpen en kernen gaat het om basisvoorzieningen en in de stedelijke netwerken om (grootstedelijke) voorzieningen met (boven)regionale uitstraling, als (inter-)nationale treinverbindingen, winkelcentra, zorg, sportaccommodaties, culturele voorzieningen zoals goede bibliotheken, bioscopen, musea, theaters met goede programmering, poppodia, festivals en hoogwaardige voorzieningen als dans, opera en orkesten. De voorgenomen ontwikkeling van de Holterwegzone tot een leisurestrip past binnen de ontwikkelingsperspectieven uit de provinciale omgevingsvisie en -verordening.

Gebiedskenmerken

De 'Atlas van Overijssel' toont voor het plangebied de gebiedskenmerken met de bijbehorende ambities.

Natuurlijke laag: Dekzandvlakte

De ambitie is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. Dit kan bijvoorbeeld door een meer natuurlijk watersysteem en door beplanting met 'natuurlijke' soorten. En door de (strekings)richting van het landschap te benutten in gebiedsontwerpen.

Norm: dekzandvlakten en -ruggen krijgen een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van de hoofdlijnen het huidige reliëf.

Richting: als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en het watersysteem. Beiden zijn tevens uitgangspunt bij (her)inrichting. Bij ontwikkelingen is de (strekings)richting van het landschap, gevormd door de afwisseling van beekdalen en ruggen, het uitgangspunt.

Vanaf de jaren '70 is de omgeving van het plangebied volgebouwd met grote enigszins naar binnen gekeerde uitbreidingswijken. Daarnaast is de omgeving van het doorsneden met relatief grootschalige stedelijke infrastructuur. Als gevolg van deze bouwactiviteiten zijn de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en droog en nat niet meer herkenbaar. Ook strekkingsrichtingen van het oorspronkelijke landschap zijn door deze ontwikkelingen verdwenen. De natuurlijke laag geeft geen aanknopingspunten meer voor het ontwerp voor de inrichting van het plangebied.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap

In deze laag is het plangebied aangeduid als stedelijk gebied. Dit betekent dat er geen kenmerkend agrarische cultuurgronden (meer) aanwezig zijn waarmee rekening dient te worden gehouden bij de (her)ontwikkeling van het gebied.

Stedelijke laag: woonwijk vanaf 1955 tot nu

De herstructurering van naoorlogse wijken is een belangrijke opgave voor vitale steden. De wijken van na de oorlog behouden hierbij hun eigen karakter. Ook al neemt bij herstructurering het bebouwd oppervlak in de wijken door meer grondgebonden woningen toe, er blijft collectieve ruimte tussen de bouwblokken. Markante gebouwen zoals leegkomende kerken en winkelstrips worden waar mogelijk behouden door ze een nieuwe functie te geven. In de wijken van de jaren '70 en '80 (woonerven) vereisen de kwaliteit van de buitenruimte en de parkeeroplossingen bijzondere aandacht. Herkennen en benutten naoorlogs cultureel erfgoed (Programma Na-Oorlogs Bouwen in Overijssel, NOBO).

Richting: als ontwikkelingen plaats vinden in de naoorlogse woonwijken, dan voegt nieuwe bebouwing zich in de aard, maat en het karakter van het grotere geheel (patroon van o.a. wooneenheden en parken), maar is als onderdeel daarvan wel herkenbaar. De groenstructuur is onderdeel van het wijkontwerp.

Inspiratie: nieuwe functies voor markante gebouwen zoals leegkomende kerken dragen bij aan behoud van het karakter van de van de wijk. Herstructurering van de wijk borduurt voort op de bestaande kwaliteiten van de bebouwing en het stedenbouwkundig ontwerp en verwijst naar de voormalige natuurlijke laag en die van het agrarisch cultuurlandschap door b.v. nog resterende sloten- en beplantingspatronen te benutten danwel te herintroduceren.

De voorgenomen ontwikkeling vormt een afronding van de naoorlogse uitbreidingswijk Colmschate en sluit aan op vergelijkbare bestaande functies (sport- en belevingscentrum, winkelcentrum) in de omgeving en past daarmee binnen de gebiedskenmerken van de stedelijk laag.

4.4.4 Conclusie provinciaal beleid

De voorgenomen ontwikkeling past in het provinciale beleid zoals is vastgelegd in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 en de Omgevingsverordening Overijssel 2017.

4.5 Beleid waterschap

Het beleid van het waterschap Drents Overijsselse Delta is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016 - 2021.

4.5.1 Waterbeheerplan Waterschap Drents Overijsselse Delta

Waterschappen hebben een speciale verantwoordelijkheid voor het water. Wettelijk vastgelegde taken zijn onder andere:

- een goede bescherming tegen hoogwater: Overstromingen, wateroverlast of droogte voorkomen of beperken. Inwoners kunnen hierdoor op een goede manier wonen en werken. Boeren en natuurbeheerders kunnen goed gebruik maken van de grond.
- een goed functionerend regionaal watersysteem: Beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het water in de volle breedte. Een goede ecologische en chemische kwaliteit van het (oppervlakte)water is belangrijk. Het water is schoon en gezond en inwoners kunnen hiervan genieten. Ook de doelen voor waterkwaliteit die voortvloeien uit Europese wetgeving; de Kaderrichtlijn Water (KRW) maken onderdeel uit van het plan.
- het zuiveren van afvalwater: Afvalwater in de afvalwaterzuiveringsinstallaties effectief en efficiënt behandelen. Het waterschap probeert niet alleen schadelijke stoffen uit het water te halen, ook is het een ambitie om van deze stoffen nieuwe producten te maken en nieuwe toepassingen te zoeken.

In het waterbeheerplan wordt beschreven hoe het waterschap deze taken wil uitvoeren in de periode 2016 - 2021. Ook worden in het plan de benodigde maatregelen voorgesteld. Het waterbeheerplan geeft vooral de koers aan voor de komende jaren.

Conclusie

In de watertoets wordt ingegaan op de aspecten die genoemd zijn in het Waterbeheerplan, zoals welk overstromingsrisico in het plangebied geldt, en welk (oppervlakte)water in het plangebied aanwezig is. De watertoets is in het bestemmingsplan verwerkt in de waterparagraaf (zie [paragraaf 5.6](#)). Deze watertoets is uitgevoerd in overleg met het waterschap en is daarmee in overeenstemming met het beleid van het waterschap.

4.6 Gemeentelijk beleid

4.6.1 Structuurplan Deventer 2025

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

Met het structuurplan zet de gemeente in op een verdere ontwikkeling van toerisme en recreatie. Uitgangspunt is het verder uitbouwen van de recreatieve aantrekkelijkheid van de stad. Dit kan door het versterken van de unieke mix van functies en samenwerkingsrelaties op het gebied van cultuur, evenementen, horeca en detailhandel. Het versterken van de mogelijkheden van verblijfsrecreatie is nodig.

De ontwikkeling van de leisurestrip is al opgenomen in het structuurplan. De strip is een plek in de stad die ruimte biedt aan sport, recreatie, spektakel en ondersteunende functies. Belangrijk aandachtspunt is dat het gebied een hoge aantrekkingskracht kent op lokaal en (boven)regionaal niveau. Het centrum biedt een breed assortiment aan actieve vermaakfuncties onder één dak.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen het Structuurplan Deventer 2025 en is als ontwikkeling specifiek benoemd om bij te dragen aan een aantrekkelijke toeristisch-recreatieve stad.

4.6.2 Ontwikkelingsvisie centrum Colmschate

In de Ontwikkelingsvisie, die is opgesteld in 2002, is een uitwerking van het structuurplan Deventer 1997. In dit structuurplan wordt de as Binnenstad-Colmschate getypeerd als een belangrijke stedelijke verbindingroute met bijzondere potenties. De ontwikkelingsvisie is opgesteld om plannen en ontwikkelingen langs deze as te kunnen toetsen. In de visie zijn ruimtelijke en programmatische geformuleerd. Het gebied waarop de visie zich richt bestaat uit drie deelgebieden:

- de strip, de smalle strook grond tussen de spoorlijn, Holterweg en de Oostriklaan;
- het wijkcentrum Colmschate-zuid;
- de spoortunnel in de Oostriklaan.

De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats in het eerst genoemde deelgebied. Voor dit deelgebied is gekozen voor een clustering van relatief grootschalige sport- en spektakelactiviteiten waarmee Deventer zich op regionale manier kan onderscheiden. Om op de ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen te kunnen sturen zijn randvoorwaarden en toetsingscriteria vastgelegd waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Deze voorwaarden en criteria gaan onder meer in op maximale bebouwinghoogten, de oriëntatie van gebouwen, de logistiek, ontsluiting en parkeeroplossingen.

Dit bestemmingsplan vormt een uitwerking van deze ontwikkelingsvisie.

4.6.3 Uitvoeringsagenda duurzaamheid

In juni 2009 is de Visie Duurzaam Deventer bestuurlijk vastgesteld. De gemeentelijke ambitie is dat Deventer in 2030 klimaat- en energieneutraal is. Om deze ambitie te realiseren is voor de periode 2011 - 2014 door de gemeenteraad de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 'Op weg naar een

duurzaam evenwicht' vastgesteld. In april 2016 heeft de raad de doelstelling energieneutraal 2030 herbevestigd en besloten dat tot 2018 de uitvoeringsagenda duurzame energie het kader is. De beleidsprioriteit duurzame mobiliteit is aan acht beleidsprioriteiten toegevoegd. De focus ligt daarnaast op verduurzaming bestaande woningbouw en verduurzaming bedrijven en kantoren. Verder zijn er beleidsprioriteiten over energie neutrale nieuwbouw en gebiedsontwikkeling, partnerschappen, duurzame energiebronnen (zon, wind en biomassa) en de eigen bedrijfsvoering geformuleerd. De uitvoeringagenda is de leidraad om in samenspraak met externe partners de doelstelling te realiseren. De sleutel zit in samenwerken, partnerschappen en verbinding leggen met economie, innovatie, arbeidsmarkt, wonen en cultuur.

4.6.4 Gemeentelijk waterbeleid

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in het Gemeentelijk Rioleringsplan (2015 - 2020) en de regionale samenwerking op het gebied van water in Wateragenda. De Wateragenda is een samenwerkingsstructuur waarbij een thema's centraal staan. 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 gemeente is verantwoordelijk voor een goed stedelijk watersysteem. Volgens de wet begint de zorgplicht bij de perceeleigenaar. De perceeleigenaar moet het hemel- en grondwater op eigen perceel verwerken. De gemeente komt in beeld als dit niet kan.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan is beschreven hoe de gemeente haar watertaken invult en uitvoert. De gemeentelijke watertaken komen voort uit drie zorgplichten:

- Inzameling en transport van stedelijk afvalwater (Wet milieubeheer);
- Verwerking van afvloeiend hemelwater (Waterwet);
- De aanpak van en het voorkomen van grondwaterproblemen (Waterwet).

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 ervoor 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 Waterwet gaat ervan uit dat hemelwater schoon genoeg is om zonder zuiverende voorzieningen 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 het waterschap of de 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 gemeente 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 de watertoets ontwikkeld.

Conclusie

In de watertoets wordt onder andere ingegaan op de aspecten hemelwater en afvalwater. In [paragraaf 5.6](#) is het resultaat van de watertoets opgenomen. De ontwikkeling past binnen de kaders die gesteld worden in het gemeentelijk waterbeleid.

4.6.5 Horecabeleid 2016 - 2020 'Versterken door maatwerk'

Gewijzigd consumentengedrag, de naweeën van de economische crisis, teruglopende bezoekersaantallen aan de binnenstad en de opkomst van nieuwe horecaconcepten zijn de aanleiding geweest om het horecabeleid 2009 - 2014 te actualiseren. Daarnaast bestond bij de horeca de wens om de openingstijden te verruimen en bleek een verdere verbetering in de samenwerking en communicatie tussen de horeca onderling en met de gemeente nodig. Aan de basis van dit beleidsplan ligt een marktscan uitgevoerd door B@S Consultants (eind 2014). In dit rapport zijn als belangrijkste marktontwikkelingen genoemd: Deventer is qua aanbod een middenmoter, het horeca-aanbod is in belangrijke mate verschoven naar voornamelijk restaurants, het aanbod in Deventer is vrij traditioneel en te weinig vernieuwend en de Brink is het belangrijkste horecagebied.

Onderdeel van de scan was een bezoek aan de gemeente Eindhoven waar men een gebiedsgerichte aanpak hanteert. Deze manier van werken waarbij horecagebieden binnen een gemeente een onderscheidend profiel hebben, vormt de blauwdruk voor deze actualisatie. Hoewel de verschillen minder scherp zijn dan in een stad als Eindhoven, onderscheiden we ook in Deventer horecagebieden. Dit zijn de binnenstad, het Havenkwartier en de dorpscentra. De binnenstad als belangrijkste horecagebied kent vervolgens drie deelgebieden: de Brink, de Cultuurdriehoek en het dwaalmilieu van de Overstraten en de Nieuwstraat.

Naast de gebiedsgerichte insteek is een ontwikkelingskader (hoofdstuk 5) opgesteld, waaraan nieuwe initiatieven die niet passen binnen de vigerende bestemmingsplannen getoetst worden. Het ontwikkelingskader gaat uit van een tweetal principes. Dit zijn aan de ene kant het benutten van kansen en aan de andere kant gematigde groei. Uiteraard blijft er daarnaast onverminderd aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid.

Naast het inspelen op nieuwe marktontwikkelingen en vernieuwing van het aanbod is het belangrijk dat de bestaande horecastructuur niet ontwricht wordt. Het al te gemakkelijk toevoegen van nieuwe horecameters buiten de bestaande horecastructuur, met enige regelmaat als oplossing voor leegstand elders, zal de marges van de bestaande horeca onder druk zetten. Dit heeft vervolgens weer consequenties voor de financiële ruimte van bedrijven om te investeren in kwaliteit en nieuwe concepten. In het meest negatieve scenario ontstaat uiteindelijk ongewenste, structurele leegstand in de bestaande horecagebieden. Dit is een dilemma, waarover discussie bestaat. De wens om marktwerking en vernieuwing mogelijk maken en de zorg om de bestaande horecastructuur niet te ontwrichten kunnen conflicterend zijn.

Conclusie

Het ontwikkelen van een zelfstandige horeca vestiging complementair aan de functies in de leisurestrip past binnen het ontwikkelingskader van horecabeleid 2016 - 2020.

4.6.6 DEVisie2020 (Economische visie)

Deventer heeft een kopgroep Economie en Arbeidsmarkt met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, onderwijs, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en de gemeente. De kopgroep heeft de economische visie DEVisie 2020 opgesteld waarin de economische koers aan voor de komende jaren en bevat een strategie om de economie van Deventer te stimuleren.

De economische visie is het resultaat van werkateliers met ondernemers en instanties, aangevuld met sterkte/zwakte analyses en eerder ontwikkelde rapporten als de Economische verkenning. Er zijn volgens de visie 3 kansrijke speerpunten voor de economie van Deventer:

- boeiende be-leefstad;
- duurzame maakstad;
- open informatiestad.

Boeiende be-leefstad

De Boeiende be-leefstad is voor de Deventer economie nu al van groot belang: de Vrijetijdseconomie en de Detailhandel zijn goed voor ruim 17% van de banen in 2010. Het aantal arbeidsplaatsen is sinds 2005 zelfs met 1.000 gestegen. Een groeisector dus.

Nederlanders hebben relatief veel vrije tijd. Bezoekers besteden hun geld graag in plaatsen als Deventer om te verblijven, te winkelen en te recreëren. Met een aantal sterke evenementen met een landelijke uitstraling heeft Deventer inmiddels een naam als Boeiende be-leefstad. Een goede basis om Deventer door te ontwikkelen tot een recreatief toeristisch A-merk. De verbinding van Deventer aan Salland, maar ook als onderdeel van de ketting van Hanzesteden aan de IJssel, versterkt dit profiel.

Een permanente publiekstrekker, die de loop naar Deventer door het jaar heen garandeert, versterkt de functie als Be-leefstad, net als versterking van de podium-functies en het behouden van het gevarieerde winkelaanbod. Maar ook door het verder verruimen van de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie. Denk hierbij aan het uitbreiden van de hotelaccommodaties, maar bijvoorbeeld ook een meer grootschaliger recreatiepark/bungalowpark buiten de stad. Dit heeft ook een aanzienlijk effect op de werkgelegenheid voor met name lager geschoolden in de horeca en dienstverlening.

In de beeldvorming lijkt Deventer zich vooral op de oudere bezoeker te richten. Dit leidt tot een wat ingedut imago. Er bestaat dan ook behoefte aan meer (culturele) activiteiten en evenementen voor jongeren. Zo binden we de studentenpopulatie van Saxion nog beter aan Deventer, zodat ze in de stad komen of blijven wonen of zich er na verloop van tijd in vestigen. En dat een toenemend aantal scholieren in het VO zijn heil zoekt buiten Deventer is geen goed teken. Een gat in de markt?

In een tijdperk waarin werk steeds meer tijd- en plaats onafhankelijk wordt, kiezen mensen in de eerste plaats een prettige plek om te leven, als uitvalsbasis voor hun werk en andere activiteiten. Dit geldt zeker voor hoger opgeleiden en schaars arbeidspotentieel. Deventer heeft sterke kaarten om deze groep naar de stad te trekken en te binden. Zoals een aantrekkelijk woonmilieu. Een prachtig groen buitengebied en sportvoorzieningen om te ontspannen. Deventer is een stad waar op cultureel gebied veel te beleven valt. Maar waar ook goede onderwijsvoorzieningen zijn voor je kinderen en waar je zorgeloos ouder kan worden, met hoogstaande en innovatieve zorgaanbieders. Deventer als Boeiende be-leefstad draagt bij aan het vestigingsklimaat van de andere profielen, in het bijzonder de Open informatiestad.

Aan dit thema zijn ambities gekoppeld. Deze ambities bestaan uit het vergroten van het aantal toeristische bezoeken, het aantal toeristische overnachtingen, de bestedingen per bezoeker en de werkgelegenheid in de vrijetijdseconomie. Daarnaast zijn er een aantal acties benoemd om de ambities waar te kunnen maken. Een relevante voor de voorgenomen ontwikkeling zijn de vernieuwing en uitbreiding van het bestaande aanbod. De andere acties houden vooral verband met de wijze waarop het waarmaken van de ambities georganiseerd moeten worden.

Conclusie

De voorgenomen past binnen het thema 'Boeiende be-leefstad' uit de economische visie.

4.7 Conclusie relevant ruimtelijk beleid

Het relevante ruimtelijke beleid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten beschreven en getoetst aan de voorgenomen ontwikkeling.

5.2 Bodem

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Tauw. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 1 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen. Het doel van het bodemonderzoek is het verkrijgen van een beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater.

5.2.1 Onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 norm. In het plangebied of de directe omgeving zijn of worden geen activiteiten uitgevoerd die het plangebied verdacht maken voor bodemverontreinigingen. Op basis van het vooronderzoek en het historische en actuele gebruik de onderzoeksstrategie van een onverdachte locatie gehanteerd.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn bij diverse boorpunten zintuiglijke waarnemingen gedaan van bodemvreemd materiaal. In de bovengrond van boring 2 zijn kooldeeltjes en een matige bijmenging van puin waargenomen. In de bovengrond van boring 43, 53 en 55 is een lichte bijmenging van puin waargenomen. In de ondergrond is bij boring 18 is een matige bijmenging van puin waargenomen. Omdat de grond van boring 2 en 18 visueel afwijkt van de grond van de andere boorpunten is deze grond separaat ingezet ter analyse. De puinbijmenging van boring 43, 53 en 55 is dermate gering, dat deze grond samen met de visueel schone grond is ingezet ter analyse. Tijdens de werkzaamheden is geen asbestverdacht materiaal waargenomen.

De gemeten waarden voor de zuurgraad (pH) is normaal voor deze regio. De waarde voor troebelheid (NTU) is in het grondwater van peilbuis 3, 4 en 5 verhoogd. Het gevolg hiervan is dat organische parameters een onjuist beeld van eventuele verontreinigingen op kunnen leveren. Bij de grondwateranalyse is gebleken dat geen van de geanalyseerde parameters de streefwaarde overschrijdt. De troebelheid van het grondwater zal de conclusie van het onderzoek daarom niet beïnvloeden.

In de bovengrond zijn in drie mengmonsters verhoogde gehalten gemeten tot boven de achtergrondwaarde. In de bovengrond van boring 2, waar zintuiglijk kooldeeltjes en puin zijn waargenomen, zijn verhoogde gehalten aan kobalt, lood, molybdeen, zink, PAK en minerale olie gemeten tot boven de achtergrondwaarde. In de ondergrond zijn enkel in de zintuiglijk verontreinigde grond van boorpunt 18 licht verhoogde gehalten aan lood, PAK en minerale olie gemeten. In de overige grondmonsters van de ondergrond zijn geen van de onderzochte parameters in verhoogde mate aangetroffen. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan barium, nikkel, benzeen, naftaleen en minerale olie gemeten tot boven de streefwaarde.

5.2.2 Conclusie en aanbevelingen

Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat er in de bovengrond plaatselijk enkel licht verhoogde gehalten aan diverse parameters voorkomen. De verhoogde gehalten zijn deels te relateren aan de aanwezigheid van puin en kooldeeltjes. De verhoogde gehalten aan kwik, lood en PAK komen overeen met de gegevens van de bodemkwaliteitskaart.

In de ondergrond komen enkel verhoogde gehalten voor in de incidenteel zintuiglijk met puin verontreinigde grond. Het grondwater is licht verontreinigd aan benzeen en naftaleen, plaatselijk zijn ook licht verhoogde concentraties aan barium, nikkel en minerale olie gemeten.

De gemeten gehalten zijn dusdanig gering dat er geen onaanvaardbare gezondheidsrisico's bestaan voor de mens en/of het milieu. Er zijn milieutechnisch gezien geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkelingen van deze locatie.

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

5.3 Verkeer

De voorgenomen ontwikkeling heeft een verkeersgenererende werking. Deze is bepaald aan de hand van CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer'. Afhankelijk van de functionele invulling van de uitgeefbare gronden bedraagt de verkeersgenererende werking tussen de 500 en 2.300 motorvoertuigen per etmaal.

Conclusie verkeer

De infrastructuur in de omgeving van het plangebied is berekend op een toename van het genoemde aantal motorvoertuigen per etmaal.

Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Geluid

Het plangebied ligt in de geluidszones:

- Geluidzone wegverkeer (Holterweg);
- Geluidzone railverkeer (Deventer-Almelo);
- Geluidzone industrielawaai Bergweide.

Binnen geluidzones zijn, voor geluidgevoelige bestemmingen, richt- en grenswaarden van toepassing op basis van de Wet geluidhinder. Op basis van de richtlijn Bedrijven en milieuzonering zijn er richtafstanden per bedrijfscategorie van toepassing. Indien niet voldaan wordt aan de richtafstand voor geluid, is er nader akoestisch onderzoek noodzakelijk.

5.4.1 Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt in de geluidszones van de N348 en de Holterweg. Als gevolg van het verkeer over deze wegen wordt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai (48 dB Lden) overschreden. Daarnaast wordt de hoogst toelaatbare waarde voor wegverkeerslawaai (63 dB Lden) deels overschreden.

Conclusie wegverkeerslawaai

Als gevolg van het wegverkeerslawaai zijn nieuwe geluidgevoelige bestemmingen beperkt tot niet mogelijk.

5.4.2 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt in de geluidszones van de spoorlijnen richting Almelo en Zutphen. Als gevolg van het verkeer over deze spoorwegen wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai (55 dB Lden) overschreden. Daarnaast wordt de hoogst toelaatbare waarde voor railverkeerslawaai (68 dB Lden) deels overschreden.

Conclusie railverkeerslawaai

Als gevolg van het railverkeerslawaai zijn nieuwe geluidgevoelige bestemmingen beperkt tot niet mogelijk.

5.4.3 Industrielawaai

Het uiterste westelijke deel van het plangebied ligt in de geluidszone industrielawaai van het industrieterrein Bergweide. Geluidgevoelige bestemmingen zijn alleen mogelijk na akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting afkomstig van industrieterrein Bergweide.

In de omgeving van het plangebied liggen de woonwijken Blauwenoord en Colmschate. De voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied hebben een geluiduitstraling op deze woonwijken. In de regels van de bestemming [Cultuur en ontspanning](#) is opgenomen dat de richtafstand tot de meest nabijgelegen gevoelige functie minimaal 50 meter dient te bedragen en dat de geluidsbelasting als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 50 dB mag bedragen. Daarmee zijn de gewenste functies ruimtelijk ingepast.

Conclusie industrielawaai

Als gevolg van het industrielawaai zijn nieuwe geluidgevoelige bestemmingen slechts mogelijk na een akoestisch onderzoek.

5.4.4 Conclusie geluid

Het plangebied ondervindt een relatief hoge geluidbelasting van de Holterweg, de spoorlijn Deventer Almelo en het bedrijventerrein Bergweide. Mede gezien de samenloop van meerdere geluidbronnen is het gebied niet, tot zeer beperkt, geschikt voor geluidgevoelige bestemmingen. In de regels van de bestemming [Cultuur en ontspanning](#) is opgenomen dat geluidsgevoelige functies niet zijn toegestaan in het plangebied. Om negatieve invloed op het woon- en leefklimaat van de omliggende woonwijken te voorkomen is tevens in de regels opgenomen dat de richtafstand tot de meest nabijgelegen geluidsgevoelige functie minimaal 50 meter dient te bedragen en dat de geluidsbelasting op die functie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 50 dB mag bedragen.

Het aspect 'geluid' vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Beoordelingskader

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet milieubeheer in werking getreden. In deze wet is ook de regeling voor luchtkwaliteit opgenomen. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wet milieubeheer voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project 'niet in betekenende mate' (NIMB) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

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.

5.5.2 Onderzoek

Huidige situatie

Om de luchtkwaliteit ter plaatse te bepalen wordt in eerste instantie aansluiting gezocht bij de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma voor verbetering van de Luchtkwaliteit). De meest recente gegevens (Monitoring NSL 2015) zijn gehanteerd. De gepresenteerde concentraties zijn voor het monitoringsjaar 2015. De monitoringsgegevens voor het jaar 2016 zijn nog niet beschikbaar. GRAAG ONTVANG IK DEZE INFORMATIE

In de Monitoringstool zijn voor de gemeente Deventer rekenpunten opgenomen langs de hoofdinfrastructuur. Voor de onderhavige situatie is het rekenpunt 230719 beschouwd, gesitueerd langs de Holterweg ten zuiden van de ontwikkellocatie. Voor de woningen in de woonwijk ten zuiden van de Holterweg is dit rekenpunt het meest nabijgelegen. Uit de gegevens voor rekenpunt 230719 blijkt dat de concentratie voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) ter plaatse 19, respectievelijk 23 µg/m³ bedraagt.

Toets NIBM

Zoals in [paragraaf 5.3](#) is opgenomen genereert de voorgenomen ontwikkeling zelf ook verkeer. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling heeft een onderzoek plaatsgevonden of deze ontwikkeling al dan niet in betekenende mate ('NIBM') bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Uit de berekeningen met gebruikmaking van de 'NIBM-tool' blijkt dat er bij een verkeersaantrekkende werking van 900 motorvoertuigen per etmaal sprake is van een bijdrage aan de luchtkwaliteit die 'in betekenende mate' is.

Toets grenswaarden

Omdat als gevolg vanaf een verkeersaantrekkende werking van 900 mvt/etm de voorgenomen ontwikkeling 'in betekende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit is bepaald of wordt voldaan aan de grenswaarden. Na volledige realisatie van de voorgenomen ontwikkeling, waarbij de verkeersattractie van de meest verkeersaantrekkende ontwikkeling (2.300 mvt/etm) in zijn geheel is toegedeeld aan het weggedeelte ter hoogte van NSL-rekenpunt 230719, zijn de niveaus voor de te onderscheiden stoffen als volgt:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂): ongeveer 28 µg/m³;
- jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10): ongeveer 20 µg/m³;
- jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM2,5): ongeveer 11 µg/m³;
- aantal overschrijdingsdagen (norm 540 µg/m³) voor PM10: ongeveer 7 dagen.

De concentraties blijven ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen voor PM10 bedraagt 7 dagen. De concentratie voor fijn stof (PM2,5) bedraagt 11 µg/m³. Ook hier wordt ruimschoots voldaan aan de norm, die 25 µg/m³ bedraagt. Voor het prognosejaar 2020 zijn eveneens de concentraties beschouwd. Te zien is dat de concentraties van voornoemde stoffen verder zullen afnemen.

5.5.3 Conclusie luchtkwaliteit

Wanneer de voorgenomen ontwikkeling volledig is gerealiseerd, draagt dese in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De toename van de concentratie fijn stof en stikstofdioxide blijft ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.6 Watertoets

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

De initiatiefnemer heeft het waterschap Drents Overijsselse Delta geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van www.dewatertoets.nl. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de normale procedure van de watertoets is toegepast. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 2 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen.

5.6.1 Waterparagraaf

Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater

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

Bodemopbouw

Vanaf maaiveld ligt regionaal gezien een dik watervoerend pakket bestaande uit zeer fijn tot zeer grof zand. Lokaal kunnen zich hierin kleilagen bevinden. In de bovenste laag tot circa 5 m NAP zit matig fijn tot matig grof zand dat zwak siltig is. Hieronder zit een laag tot circa -35 m NAP van matig grof tot uiterst grof zand.

Het maaiveld loopt vanaf het westen op richting het oosten. Aan de westzijden ligt het huidige maaiveld rond +7,0 m NAP, aan de oostzijde tot +8,3 m NAP. Lokaal bedraagt het maaiveld in het plangebied +9,0 m NAP.

De bodemopbouw tot circa -2,0 à -2,5 m -mv bestaat uit zand met bijmengingen van leem en veen. De doorlatendheid varieert tussen de 0,4 en 2,8 m per dag. Daar waar een lagere doorlatendheid wordt gemeten zit ter plaatse van de doorlatendheidsmeting redelijk veel bijmenging van leem en veen. Aan de oostzijde zit (mogelijk) een kleine storende laag, hier wordt op een diepte van 1,5 m onder maaiveld een leemlaag waargenomen, deze zit dan wel lokaal. Deze leemlaag wordt doorbroken en opgevuld met zand om het infiltreren van regenwater goed mogelijk te maken.

Grondwater

In het plangebied zit één grondwatermeetpunt en 200 m ten noorden van het plangebied nog een meetpunt. Bij beide meetpunten wordt de grondwaterstand gemeten vanaf 2006.

De reguliere hoge grondwaterstand (RHG) zit tussen de +5,10 en +5,43 m NAP. Het huidige laagste maaiveld bedraagt 7,0 m, hier zit de RHG dus ruim 1,6 m onder het maaiveld.

Voor zover bekend bij de gemeente is er in het gebied geen sprake van grondwaterproblemen. Gezien de grondwaterstanden is dit ook niet te verwachten. De gemeente hanteert voor stedelijke gebieden minimale ontwaterdieptes, indien het maaiveld niet meer als 0,5 m wordt verlaagd wordt voldaan aan deze normen. Bij de uitvoer van dit bestemmingsplan zal hier rekening mee worden gehouden.

Oppervlaktewater

In het gebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Ten oosten van het gebied is wel een watergang aanwezig, deze voert in noordelijke richting af middels een duiker onder het spoor door.

Afvalwater

In het plangebied wordt een gescheiden stelsel aangelegd. Het afvalwater wordt middels een rioolgemaal afgevoerd naar een ander bemalingsgebied, vanaf waar het afvalwater naar de zuivering wordt verpompt.

Hemelwater

Voor de verwerking van het regenwater wordt onderscheid gemaakt tussen de uitgeefbare terreinen en het openbare terrein.

De uitgeefbare terreinen moeten berging en een infiltratievoorziening op hun eigen terrein realiseren. Deze moeten dusdanig gedimensioneerd worden dat er geen inundatie optreedt bij een bui die eens in de 100 jaar valt + 10 % toename vanwege de klimaatontwikkeling. Dit kan op verschillende manieren vorm gegeven worden, bijvoorbeeld in de vorm van doorlatende verharding met waterberging in de fundering van de verharding of het toepassen van infiltratiekratten onder de verharding of gebouw.

Voor het openbare terrein is gekozen voor het toepassen van een IT-riool dat afvoert naar de te realiseren berging aan de oostzijde van het plangebied. Deze waterberging wordt uitgevoerd als wadi.

De wadi moet minimaal een oppervlak krijgen van 142 m², waarbij een peilstijging van 0,82 m mogelijk moet zijn.

Om ook de afvoer van het openbare terrein bij extreme neerslag goed in te richten moet de weg met het bestaande maaiveldverloop mee lopen in westelijke richting naar de berging. Het regenwater dat dan niet verwerkt kan worden door het IT-riool stroomt dan oppervlakkig af naar het oppervlaktewater en zal niet tot overlast leiden.

Invloed op de waterhuishouding

Het regenwater wordt vertraagd afgevoerd naar de bestaande watergang ten oosten van het plangebied. De afvoer mag niet meer bedragen dan 1,2 l/s/bruto ha.

5.6.2 Conclusie watertoets

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Drents Overijsselse Delta geeft een positief wateradvies.

De watertoets vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7 Ecologie

Beschermde flora en fauna

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (Quickscan Flora- en faunawet De Scheg west, Deventer', rapportnummer 12-086/5, juni 2012). De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 3 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen. Het doel van het onderzoek is te achterhalen of er in het plangebied beschermde plant- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn. Vanaf januari 2017 is de Flora en Fauna wet vervangen door de Wet natuurbescherming. Het uitgevoerde onderzoek voldoet ook aan de vereisten van deze Wet natuurbescherming.

De bevindingen zijn tot stand gekomen op basis van twee veldbezoeken aan het plangebied en zijn als volgt:

- In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde plantensoorten of plantensoorten van de Rode Lijst aangetroffen of te verwachten;
- Er zijn in het onderzoeksgebied geen vaste verblijfplaatsen en vliegroutes voor vleermuizen te verwachten. Het onderzoeksgebied wordt mogelijk als foerageergebied gebruikt door vleermuizen. Bij eventuele kap van bomen worden deze bomen nog voor vergunningverlening extra gecontroleerd op geschiktheid voor vleermuizen;
- Verspreid in het onderzoeksgebied zijn vaste verblijfplaatsen van enkele algemeen voorkomende, laag beschermde, zoogdiersoorten aangetroffen en te verwachten.

Verblijfplaatsen van juridisch zwaarder beschermde zoogdieren zijn niet aangetroffen en worden niet verwacht;

- Aanwezige bomen en struweel vormen broedgebied voor algemene broedvogels. Er zijn geen vogelsoorten aangetroffen en/of te verwachten waarvan de nestplaatsen en hun functionele leefomgeving jaarrond beschermd zijn;
- Mogelijk vindt er in het plangebied beperkt overwintering plaats van algemene en laag beschermde amfibieën als Bruine kikker, Kleine watersalamander en Gewone pad.

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het onderzoeksgebied zouden mogelijk exemplaren en verblijfplaatsen van enkele algemene en laag beschermde kleine zoogdieren en amfibieën verloren gaan. Voor de in voorliggende situatie aanwezige of te verwachten tabel 1-soorten geldt in deze situatie echter automatisch ontheffing van de Wet natuurbescherming;
- Werkzaamheden die broedbiotopen van alle aanwezige vogels verstoren of beschadigen dienen te allen tijde te worden voorkomen. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken en de uitvoering in elk geval op te starten in de periode voor 15 maart en na 15 juli. Overigens wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum;
- Om schade aan kleine landzoogdieren en amfibieën te minimaliseren is het wenselijk – indien de planning van de activiteiten dit toelaat – graafwerkzaamheden in het onderzoeksgebied zoveel mogelijk uit te voeren in de periode september- december (mits vorstvrij).

Gebiedsbescherming

Naast soortenbescherming kan voor ontwikkelingen gebiedsbescherming relevant zijn. Er zijn geen beschermde Natuurmonumenten of Natura 2000-gebieden in de nabije omgeving van het projectgebied. Natura 2000 is het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden. De Rijntakken ten westen van Deventer behoren tot een Natura 2000-gebied. Verder zijn ten oosten van de stad nog enkele gebieden onderdeel van het NatuurNetwerk Nederland (NNN). Dit netwerk van natuurgebieden en –verbindingen vormt een aanvulling op het Natura 2000-netwerk binnen Nederland. De NNN kent geen wettelijke bescherming, maar wordt alleen beschermd door beleidskaders, zoals het Barro en de omgevingsverordening van de provincie. In dit geval is de afstand van het plangebied tot het Natura 2000-gebied en de NNN dermate groot dat geen invloed te verwachten valt van de geplande ontwikkeling.

Depositie van stikstof door bijvoorbeeld activiteiten en daarmee samenhangende vervoersbewegingen kunnen wel relevant zijn en komen voort uit het recent vastgestelde Programmatische Aanpak Stikstof. De provincie Overijssel is bevoegd gezag voor de sturing op stikstofdepositie op kwetsbare natuur.

Binnen het plangebied is een z.g. Vlinder idylle aangelegd. Dit is in samenspraak met De Ulebelt en de Vlinderstichting tot stand gekomen. Hiervoor zijn wilgen geplant, is een voor vlinders/insecten aantrekkelijk kruidenmengsel gezaaid en zijn boomstammen neergelegd waar insecten gebruik van maken. Duidelijk is dat deze voorziening tijdelijk is tot definitieve ontwikkeling van het gebied. Dit is vastgelegd in een contract tussen de betrokken partijen.

Verder is er ten westen van het verbindingsfietspad naar de wijk Blauwenoord een waardevolle eikengroep aanwezig uit de jaren 80. Op de hittestresskaart van Deventer laat deze groep duidelijk zijn positieve effect zien in het verder relatief kale plangebied. Bij de verdere uitvoering van het plan wordt bekeken op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

Conclusie

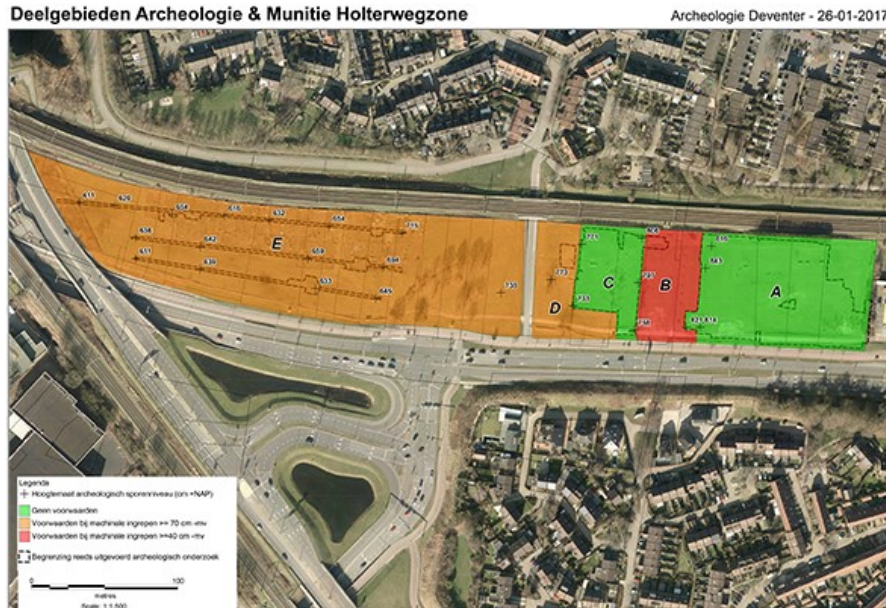
Het aspect 'ecologie' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

5.8.1 Archeologie

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Hiervoor is het plangebied opgedeeld in verschillende deelgebieden. Per deelgebied is aangegeven welke gevolgen de voorgenomen ontwikkelingen hebben voor de eventueel aanwezige archeologische waarden.

De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 4 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen.



Verdeling van het plangebied in diverse zones (gemeente Deventer).

Zone A: Opgraving Skibaan Oost

Dit terrein is volledig opgegraven. Er zijn geen archeologische sporen meer aanwezig. De werkzaamheden voor het bouwrijp maken hebben dus ook geen gevolgen voor het bodemarchief.

Zone B: Locatie Pannekoek/De Graaf

Dit terrein was ten tijde van het archeologisch onderzoek nog bebouwd. Hier heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden.

NAP-hoogte vlak

Op basis van de onderzoeken aan weerszijden kan een inschatting worden gemaakt van de hoogte van het archeologisch sporenvlak. Zonder archeologische voorwaarden kunnen ingrepen tot 0,2 m boven dit niveau worden uitgevoerd. Deze NAP-hoogte is tussen () weergegeven:

- Noordwest: 8,06 m + NAP (8,26 m + NAP)
- Middenwest: 7,97 m + NAP (8,17 m + NAP)
- Zuidwest: 7,58 m + NAP (7,78 m + NAP)
- Noordoost: 8,16 m + NAP (8,36 m + NAP)
- Middenoost: 8,43 m + NAP (8,63 m + NAP)
- Zuidoost: 8,21 m + NAP (8,41 m + NAP)

De afdekkende laag bovenop het archeologische sporenvlak is nog circa 50 à 60 cm dik.

Gevolgen ingrepen

De onderkant van het wegcunet en de parkeerplaatsen ligt hier op circa 7,86 m + NAP. Ter plaatse van de stoep op circa 8,40 M + NAP. De geschatte NAP hoogte van het vlak ligt aan de noordkant

tussen 8,06 en 8,16 m + NAP. Dit betekent dat het bodemarchief hier zal worden verstoord door de aanleg van het wegcunet en de parkeerplaatsen.

De kavelhoogte ligt hier 8,59 of 8,70 m + NAP aan de noordzijde en 8,13 of 8,30 m + NAP aan de zuidzijde. De hoogste vlakmaten in dit gebied liggen rond 8,43 m + NAP. Wanneer we uitgaan van een beschermende laag van 30 cm is de maximale verstoringdiepte ter plaatse 8,73 m + NAP. Het bodemarchief zal hier voor een deel worden verstoord bij het op kavelhoogte brengen van het perceel. In aanvulling daarop geldt dat het voor deze kavels bijna onmogelijk is parkeerplaatsen en groenstroken aan te leggen zonder voorafgaand archeologisch onderzoek. Hiervoor is de afdekkende laag te dun. In de praktijk zal dit kavel dus voor een belangrijk deel moeten worden opgegraven ongeacht de inrichting. Het is te overwegen dit vooraf te doen tegelijk met het bovenstaande cunet.

Zone C: Opgraving Skibaan West

Dit terrein is volledig opgegraven. Er zijn geen archeologische sporen meer aanwezig. De werkzaamheden voor het bouwrijp maken hebben dus ook geen gevolgen voor het bodemarchief.

Zone D: Zone tegen tunnel

Alleen aan de oostzijde zijn hier waterpashoogtes van het vlak beschikbaar. Indien ook de dekzandhoogte aan de westzijde zou moeten worden bepaald zijn hiervoor aanvullende boringen nodig. Er is midden op het terrein een boring gezet. Deze laat een vlakhoogte van 7,73 m + NAP zien.

- Noordoost: 7,71 m + NAP (7,91 m + NAP)
- Zuidoost: 7,33 m + NAP (7,53 m + NAP)
- Midden: 7,73 m + NAP (7,93 m + NAP)

Tussen maaiveld en het archeologisch sporenvak is hier een afdekkende laag van ongeveer 90 cm a 100 cm aanwezig.

Gevolgen ingrepen

De onderkant van het wegcunet ligt op circa 7,86 m + NAP. De geschatte NAP-hoogte van het vlak ligt aan de noordkant op circa 7,71 m + NAP. Dit is nog maar 15 cm onder het wegcunet. Indien het vlak zich lokaal iets hoger bevindt dan wel wanneer in het cunet zwaar materieel wordt ingezet zou het bodemarchief kunnen worden verstoord.

De kavelhoogte ligt hier op 8,59 of 8,70 m + NAP aan de noordzijde en 8,19 of 8,30 m + NAP aan de zuidzijde. De hoogst bekende vlakmaten in dit gebied liggen rond 7,73 m + NAP in het midden, maar lokaal kan sprake zijn van nog (iets) hogere maten. Op de dunste plaats is nog sprake van een circa 0,46 m dikke afdekkende laag. Dit is voldoende.

Zone E: Locatie West

Ten westen van de tunnel zijn proefsleuven aangelegd. Deze sleuven begonnen ten westen van de oorspronkelijke weg naar de inmiddels verdwenen spoorwegovergang. Voor een selectie van de waterpashoogtes van het sporenvak zie de zonekaart.

In de noordelijke sleuf liggen de hoogste waarden aan de oostzijde op 7,15 m + NAP. De waarden dalen tot 6,16 m + NAP rond het midden van de sleuf om daarna relatief snel te stijgen naar 6,54 m + NAP. Vandaar daalt het vlak naar 6,11 m + NAP in het uiterste westen.

In de middelste sleuf ligt de hoogste vlakhoogte aan de oostkant op 6,94 m + NAP om snel daarna naar 6,77 m + NAP te dalen. Vanaf dat punt dalen de waarden geleidelijk tot 6,36 m + NAP aan de westzijde.

In de zuidelijke sleuf liggen de waarden tussen 6,45 m + NAP aan de oostzijde tot 6,11 m NAP aan de westzijde.

Tussen maaiveld en het archeologisch sporenvak is hier een afdekkende laag met een minimale dikte van ongeveer 90 cm a 100 cm aanwezig.

Gevolgen ingrepen

De onderkant van het wegcunet ligt op circa 7,86 m + NAP aan de oostzijde en daalt tot 6,71 m + NAP aan de westzijde. Voor het deel van het wegcunet ten noorden van de proefsleuven geldt dat de geschatte vlakhoogtes over het algemeen 0,2 m of meer onder het cunetniveau liggen.

Er zijn twee locaties waar de afdekkende laag tussen sporenvak en onderzijde cunet dun of te dun wordt. Het gaat om de locatie van een klein kopje waarop sporen zijn aangetroffen (te herkennen aan de uitbreidingen aan de zuidkant van de proefsleuf). Het sporenvak ligt hier op 6,54 m + NAP of nog iets hoger terwijl het cunet er tot 6,71 m + NAP reikt. Mogelijk wordt het bodemarchief in dit deel van het plangebied bedreigt door de aanleg van het wegcunet. Hier is in dat geval onderzoek nodig. Ook ter hoogte van het oostelijke uiteinde van de proefsleuf is de afdekkende laag al zeer dun. Dit gold ook voor de laatst bekende maat aan de oostzijde van de tunnel. Mogelijk wordt het bodemarchief in dit deel van het plangebied bedreigt door de aanleg van het wegcunet. Hier is in dat geval onderzoek nodig.

De kavelhoogtes lopen met de hoogte van het vlak mee af en liggen overal zeer ruim boven het vlak. Hier is dus geen sprake van schade aan het bodemarchief.

Er is nog geen informatie beschikbaar over de diepte van het bekken. Het is dus niet mogelijk om te bepalen of er sprake is van verstoring van het bodemarchief.

Conclusie en advies

Op basis van het bureauonderzoek is duidelijk dat er gevolgen zijn voor eventueel aanwezige archeologische waarden in de bodem. Om deze reden zijn in de regels en op de verbeelding de dubbelbestemmingen '[Waarde - Archeologie 3](#)' en '[Waarde - Archeologie 4](#)' opgenomen. In deze artikelen is geregeld dat bij bepaalde werkzaamheden binnen bepaalde oppervlaktegrenzen een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Het advies van bevoegd gezag is als bijlage 4 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen.

5.8.2 Cultuurhistorie

In en in de directe omgeving van het plangebied komen geen beschermde monumenten voor. Het plangebied is geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht.

Conclusie

Het aspect 'cultuurhistorie' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

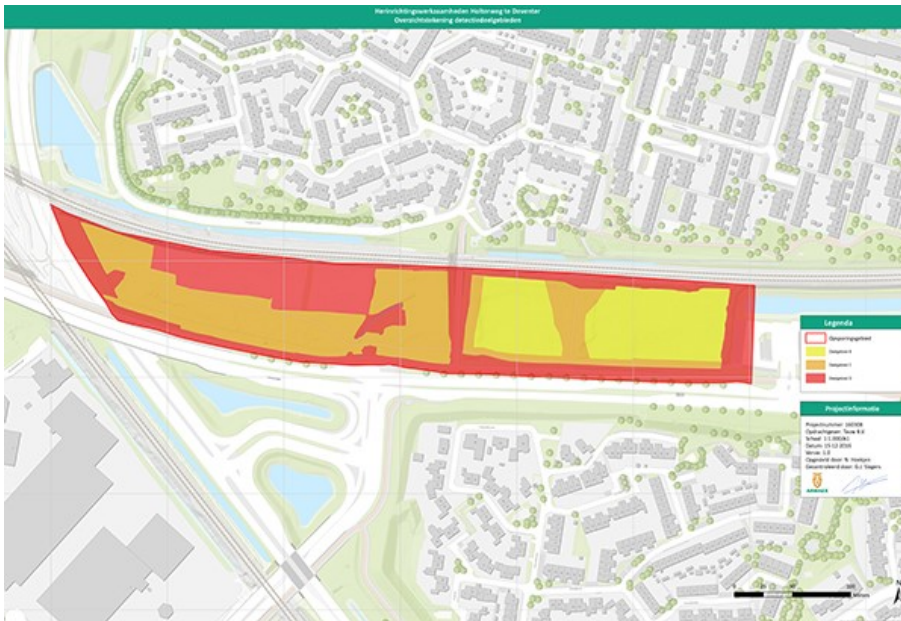
5.9 Conventionele explosieven

Het plangebied is verdacht op het voorkomen van ongesprongen conventionele explosieven. Indien één of meerdere conventionele explosieven (CE) in de bodem zijn achtergebleven is dat een risico voor betrokken personeel in de uitvoeringsfase (Arbo-veiligheid). Daarnaast kan een risico ontstaan in het kader van de openbare orde en publieke veiligheid. Het plangebied is op dit aspect onderzocht. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 5 in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen.

De uitgevoerde detectiewerkzaamheden hebben als doel het detecteren van mogelijk Conventionele explosieven (CE) die in het opsporingsgebied zijn achtergebleven, en zo ja, waar deze liggen. Zodoende kunnen de geplande civiele en bouwkundige werkzaamheden veilig en verantwoord uitgevoerd worden. De detectiewerkzaamheden geven een goede indicatie van de mogelijke significante objecten die zich in de bodem bevinden. Wanneer de detectieresultaten het toelaten kunnen deze doelmatig benaderd worden. Zodoende kan het gebied vrij worden gegeven van CE.

Naar aanleiding van de detectie is het plangebied opgedeeld in drie deelgebieden:

- Deelgebieden (B) die na het benaderen en identificeren van de aanwezige verdachte objecten, vrij kunnen worden gegeven van CE.
- Deelgebieden(C) die door aanwezige verstorende grondlagen en /of ondergrondse infra aanvullend moeten worden onderzocht. Uiteindelijke vrijgave van deze gebieden kan gerealiseerd worden door de detectie-verstorende bovenlaag laagsgewijs, gecontroleerd te ontgraven.
- Deelgebieden (D) die tijdens de detectiewerkzaamheden door aanwezigheid van obstakels en/of begroeiing niet toegankelijk waren. Deze gebieden kunnen pas onderzocht worden nadat deze toegankelijk zijn gemaakt.



Deelgebieden detectiekaart (Bron: ARMAEX).

Conclusie

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek is vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek zal bij het bouwrijp maken van de grond plaatsvinden. De gronduitgifte kan pas plaatsvinden als de resultaten van het vervolgonderzoek bekend zijn en eventuele maatregelen zijn genomen.

5.10 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefomgevingskwaliteit te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Er is in het Ontwikkelingsperspectief Leisure-strip Deventer, dat in mei 2016 bestuurlijk is vastgesteld overwogen om vanuit 'uitnodigingsplanologie' een brede bestemming vast te leggen. Hiermee kunnen potentiële kopers hun plannen snel realiseren en hoeven zij 'slechts' nog een omgevingsvergunning aan te vragen. Een brede bestemming, waarbinnen verschillende functies ontwikkeld kunnen worden, maakt het gebied voor hun aantrekkelijker. Om planologisch te kunnen sturen op (milieubelastende) activiteiten, wordt milieuzonering gehanteerd.

Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

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

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden gebruikt de gemeente Deventer de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009. Echter wordt in dit bestemmingsplan niet gewerkt met een limitatieve lijst met toegestane bedrijfsactiviteiten. Om een breed pallet aan voorzieningen te kunnen faciliteren en tegelijkertijd geen milieuoverlast naar omliggende woonomgeving te veroorzaken is vanuit oogpunt van milieuzonering een richtafstand van minimaal 50 meter tussen de perceelgrenzen en de omliggende woonbebouwing aangehouden. Hierbij is te denken aan verschillende leisure en sportfuncties zoals klisport, schermen, vechtsporten, fitness, indoorduiken, skydiven, verschillende overdekte activiteiten zoals speelmogelijkheden, feestzalen en workshops. Uitgangspunt is dat deze functies geen ontoelaatbare overlast geven op de omgeving. In beginsel gaat het dan om functies tot maximaal milieucategorie 3.1, dan wel functies die gelijkwaardig aan die milieucategorie zijn. Ook de beoogde verplaatsing van het Texaco tankstation past binnen de 3.1 milieucategorie. Uitgangspunt is dan wel dat er geen LPG verkoop plaatsvindt.

Naast bovenstaande richtafstanden die invulling moeten geven aan het criterium 'goede ruimtelijke ordening', gelden voor bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, (algemene) regels die voortvloeien uit deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. Die regels gelden als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

Conclusie bedrijven en milieuzonering

In de regels van de bestemming '[Cultuur en ontspanning](#)' is opgenomen dat de afstand tot de meest nabijgelegen gevoelige functie minimaal 50 meter dient te bedragen. Daarmee zijn de gewenste functies ruimtelijk ingepast.

Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.11 Externe veiligheid

Algemeen

De regelgeving op het gebied van externe veiligheid beoogt een minimaal veiligheidsniveau te garanderen voor de burger voor wat betreft risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Hiervoor zijn normen opgenomen in de regelgeving op dit gebied in de vorm van het plaatsgebonden risico, dat is de kans van één op de miljoen jaar op overlijden ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen op een bepaalde plaats, en de zogenaamde 'oriënterende waarde' van het groepsrisico, de kans op overlijden van een groep mensen ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij geldt, hoe groter de groep, hoe kleiner de kans mag zijn dat dit ongeval kan plaatsvinden. 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. De voorgenomen ontwikkelingen zijn in een onderzoek getoetst aan de geldende normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 6a (spoorlijnen) en 6b (N348) in de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor

Twee risicobronnen zijn relevant voor dit plan. Dat is het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen over de sporen Zutphen – Deventer en Deventer- Almelo. Daarnaast het wegvervoer van gevaarlijke stoffen over de N348. De ammoniakkoelinstallatie in het nabijgelegen sportcentrum de Scheg valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Door de veiligheidstechnische uitvoering van de installatie veroorzaakt de koelinstallatie geen groepsrisico voor de omgeving. Het ammoniakvat bevindt zich in een 120 minuten brandwerende bunker met een automatisch sluitende ventilatieopening bij lekkage. Deze installatie wordt in het kader van dit bestemmingsplan dan verder ook niet betrokken.

Plaatsgebonden risico

Voor omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs doorgaande routes van spoorwegen die deel uitmaken van het Basisnet Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Voor het Basisnet Spoor gelden namelijk de (veiligheids)afstanden die in de Circulaire RNVGS zijn opgenomen. Voor beide spoortrajecten nabij de ontwikkeling geldt geen veiligheidszone buiten de spoorlijn (ofwel een veiligheidsafstand van 0 meter). Het plaatsgebonden risico van het vervoer op de provinciale weg N348 is berekend in het rapport 'Externe veiligheid N348 Holterwegzone te Deventer' van 1 februari 2017. Er wordt geen PR 10^{-6} contour berekend.

Het plaatsgebonden risico vormt hiermee geen belemmering voor de vaststelling dit plan.

In de Circulaire RNVGS is voor beide spoortrajecten geen zogenaamd 'plasbrandaandachtsgebied' aangewezen. Voor dat aspect gelden geen aanvullende eisen.

Groepsrisico

Het groepsrisico ten gevolge van het wegvervoer van gevaarlijke stoffen is berekend in het voornoemde rapport 'Externe veiligheid N348 Holterwegzone te Deventer' van 1 februari 2017. Uit de berekening blijkt dat met een maximale planinvulling het groepsrisico beperkt stijgt van 0,021 tot 0,022 maal de oriënterende waarde. Daarmee blijft het groepsrisico in relatie tot het wegvervoer van gevaarlijke stoffen zeer laag.

Het groepsrisico ten gevolge van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is berekend in het rapport 'Kwalitatieve risicoanalyse ontwikkeling Holterwegzone' van 22 februari 2017. Het groepsrisico ten gevolge van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen wijzigt niet ten opzichte van het spoor Zutphen-Deventer. Het groepsrisico blijft met factor 0,002 maal de oriënterende waarde zeer laag en ongewijzigd. Dit doordat het spoor naar Zutphen zich op de kopse kant van het plangebied bevindt. Het groepsrisico ten opzichte van het spoor Deventer-Almelo neemt toe van 0,007 naar 0,015 maal de oriënterende waarde. Dit is nog steeds een zeer lage waarde.

Gemeentelijk extern veiligheidsbeleid

Op 30 september 2015 is door de Raad de 'Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2015' vastgesteld. In die nota is de ambitie vastgelegd dat betreft het veiligheidsniveau wat moet worden nagestreefd per deelgebied in Deventer. Voor het gebied dat dit bestemmingsplan bestrijkt is in de omgevingsvisie het ambitieniveau 'Transportzones' vastgelegd. Aan dit ambitieniveau wordt voldaan.

Advies Veiligheidsregio IJsselland

Over dit plan is een advies uitgebracht door de Veiligheidsregio IJsselland. Het volgende wordt geadviseerd;

1) In het gebied geen overnachtingsmogelijkheden toe te staan.

Ad 1) Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

2) Functies voor verminderd zelfredzamen zoals kleine kinderen te beperken.

Ad 2) Hier wordt onder andere bedoeld op kinderen jonger dan 12 jaar. In het plangebied is ruimte voor het vestigen van faciliteiten die tevens gericht zijn op kinderen jonger dan 12 jaar. Dit zal een deel van het plangebied innemen. Andere verminderd zelfredzamen dan deze groep worden niet gefaciliteerd door dit plan.

3) Buitenactiviteiten zoveel mogelijk uit te sluiten. Dit vanwege de korte afstand tot de risicobronnen. Schuilen binnen een gebouw is vaak een goede optie bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Ad 3) Er worden geen functies verwacht met in hoofdzaak buiten recreëren als doel. Het betreft in hoofdzaak activiteiten die binnen gebouwen plaatsvinden. Gezien de doelgroep zal er altijd sprake zijn dat er deels buiten wordt gerecreëerd.

4) Alle gebouwen in het plangebied te laten voorzien van afsluitbare mechanische ventilatie.

Ad 4) De te realiseren gebouwen zullen geschikt gemaakt worden als schuilplek, waarbij uitschakelbare mechanische ventilatie een onderdeel van uitmaakt. Dat wordt echter buiten het kader van dit plan geregeld.

5) Van de gebouwen de gevels aan de spoorzijde zoveel mogelijk blind uit te voeren.

Ad 5) De gebouwen zullen aan de spoorzijde (noordzijde) zoveel mogelijk blind worden uitgevoerd zodat de gebouwen kunnen dienen als schuilplek. Dat wordt echter buiten het kader van dit plan geregeld.

6) De nooduitgangen van de gebouwen niet richting spoor of de N348 te richten. Zoveel mogelijk haaks op het spoor.

Ad 6) Nooduitgangen zullen niet richting spoor of de N348 georiënteerd worden. Dat wordt buiten het kader van dit plan geregeld.

7) Te zorgen voor voldoende bluswater in het plangebied waarbij ook rekening wordt gehouden met een calamiteit op het spoor.

Ad 7) Ten behoeve van sportcentrum De Scheg is grenzend aan dit plangebied een bluswatervoorziening met opstelplaats voor de brandweer ingericht ten behoeve van ammoniakincidenten. Deze voorziening is ook geschikt voor spoorincidenten. Voor onbepaald bluswater kan gebruik worden gemaakt van het nabijgelegen Overijssels kanaal. Bij de aanvragen omgevingsvergunning bouw wordt uitgegaan van de adviezen van de veiligheidsregio die afgestemd zullen zijn op het desbetreffende bouwplan.

8) Te zorgen voor voldoende bereikbaarheid van het plangebied voor de hulpdiensten. Hiervoor is een tweede ontsluitingsroute noodzakelijk.

Ad 8) Voor dit aspect wordt bij de uitvoering van het plangebied afstemming gezocht met de veiligheidsregio voor een tweede noodontsluiting.

9) In het kader van de risicocommunicatie de toekomstige gebruikers en exploitanten voor te lichten over de risico's en het bijbehorende handelingsperspectief.

Ad 9) Dit wordt samen met de inrichting van de gebouwen als schuilplek bij calamiteiten meegenomen zodat door de aanwezige bedrijfshulpverlening op de juiste wijze gehandeld kan worden.

Eindafweging

Het groepsrisico na realisering van dit plan is zowel voor het wegvervoer als het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen zeer laag. De ammoniakkoelinstallatie van De Scheg is zodanig veilig uitgevoerd dat deze niet relevant is voor deze planontwikkeling. De bluswatervoorziening die voor De Scheg is aangelegd kan ook voor spoorincidenten worden ingezet en levert zo een bluswatervoorziening boven het niveau van de basisbrandweezorg op voor dit plangebied op. Bij de planontwikkeling wordt ingezet op schuilmogelijkheden binnen de te realiseren gebouwen bij incidenten met gevaarlijke stoffen. De 2e noodontsluiting zal in samenspraak met de veiligheidsregio gerealiseerd worden bij de uitwerking van de inrichting van het plan. Als schuilen geen optie is zijn er goede vluchtmogelijkheden van de risicobron af.

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.12 Duurzaamheid

Deventer wil voorbereid zijn op de toekomst door economische en duurzaamheids-principes met elkaar te verbinden. Steden en regio's die concurrerend willen blijven, zullen veel zuiniger en duurzamer moeten omgaan met 'stromen' als energie, water, grondstoffen en voedsel. Dit vraagt om het creëren van ruimte voor een energietransitie waarbij fossiele brandstoffen zijn vervangen door systemen en netwerken met energie uit duurzame hernieuwbare bronnen. Ook is de circulaire economie is niet meer weg te denken in Nederland. Het sluiten van kringlopen, het beperken van afvalstromen, aanboren van secundaire en hernieuwbare grondstoffen, het reduceren van transportkilometers levert onmiskenbaar economisch en ruimtelijk voordeel op. Het is de uitdaging om samen met het Deventer bedrijfsleven deze tendens handen en voeten te geven.

In juni 2009 is de Visie Duurzaam Deventer bestuurlijk vastgesteld. De gemeentelijke ambitie is dat Deventer in 2030 klimaat-en energieneutraal is. Om deze ambitie te realiseren is voor de periode

2011-2014 door de gemeenteraad de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid “Op weg naar een duurzaam evenwicht” vastgesteld. Deze periode is verlengd tot 2018. In april 2016 heeft de raad de doelstelling energieneutraal 2030 herbevestigd en besloten dat tot 2018 de uitvoeringsagenda duurzame energie het kader is. De beleidsprioriteit duurzame mobiliteit is aan 8 beleidsprioriteiten toegevoegd. De focus ligt naast duurzame mobiliteit ook op verduurzaming bestaande woningbouw en verduurzaming bedrijven en kantoren. Daarnaast zijn er beleidsprioriteiten over energie neutrale nieuwbouw en gebiedsontwikkeling, partnerschappen, duurzame energiebronnen (zon, wind en biomassa) en de eigen bedrijfsvoering.

De uitvoeringagenda is de leidraad om in samenspraak met externe partners de doelstelling te realiseren. De sleutel zit in samenwerken, partnerschappen en verbinding leggen met economie, innovatie, arbeidsmarkt, wonen en cultuur. Als burgers en bedrijven initiatieven nemen zullen we die graag faciliteren, de ruimte geven, daarvoor lobbyen en marketing stimuleren.

Het bestemmingsplan heeft een uitnodigend karakter naar initiatiefnemers toe. Om de beleidsdoelstelling van energie neutrale nieuwbouw/planontwikkeling voor het plangebied Leisurestrook Holterweg te bewerkstelligen, zal voornamelijk, in lijn met het uitgangspunt van de uitvoeringsagenda, ingezet worden op samenspraak en maatwerk. Via het privaatrechtelijke spoor van de gronduitgifte is er bijvoorbeeld een mogelijkheid om in goed overleg de ontwikkeling zoveel als mogelijk energie neutraal te laten plaatsvinden. Ook publiekrechtelijk worden er landelijk steeds meer mogelijkheden uitgedacht die ingezet kunnen worden om bereikbaarheidsdoelstelling te bereiken. Deze ontwikkelingen worden gemonitord en indien passend bij de gewenste ontwikkelingsrichting voor het gebied worden ingezet. Wel wordt nu al in het bestemmingsplan ingezet om de gebouwen binnen het gebied met een duurzame energievoorziening te ontwikkelen.

Uitwerking Leisurestrook Holterweg

In het kader van een duurzaam planontwikkeling verdient een aantal aspecten bij de ontwikkeling van het plangebied bijzondere aandacht. De lijst 'Aanbevelingen voor duurzaam bouwen op bestemmingsplanniveau' uit de VNG - publicatie 'Bouwstenen voor een duurzame stedenbouw' is voor duurzaamheid een bruikbare 'Checklist' met maatregelen en aanbevelingen, die mogelijk in een plan toegepast kunnen worden.

Bouwrijpmaken/klimaatadaptatie

Bij het bouw- en woonrijp maken wordt zo veel mogelijk met een gesloten grondbalans gewerkt. Het toekomstig peil wordt bepaald in samenhang met het nog op te stellen waterhuishoudkundig plan, de vereiste drooglegging, het rioleringsplan en de werkzaamheden in het kader van het bouwrijp maken (vrijkomende grond uit de cunetten en de bouwputten). Uitgangspunt hierbij is zo weinig mogelijk grond en zand aan te voeren. Dit ter beperking van de milieubelasting, die met het transport van grond samenhangt. In de uitwerking van de bestekken voor het bouwrijp maken wordt dit verwerkt. We zetten ons verder ook in om lokaal een goede invulling te geven aan de doelen uit het deltaplan ruimtelijke adaptatie. Dit doen we door in planuitwerking aandacht te vragen voor de thema's: neerslag, hitte, droogte en waterveiligheid.

Flexibiliteit en levensloop bestendig bouwen

Door toepassing van een bouwsystematiek geënt op flexibel en duurzaam bouwen in combinatie met een gebruiker gericht ontwikkel- en bouwproces, zullen de te realiseren bedrijfspanden een grote mate van flexibiliteit ten aanzien van mogelijke functies moeten bezitten. Door de blijvende flexibiliteit wordt de levensloopbestendigheid van de panden geoptimaliseerd met een duidelijke toekomstwaarde. De criteria van levensloopbestendigheid worden ingezet bij de uitwerking van de panden in het plan.

Energie

Energiekosten gaan een steeds belangrijkere rol spelen, voor de ontwikkel- en beheerkosten voor vastgoed. Ook de (toekomstige) bedrijven zijn zich hiervan bewust en zullen dit laten meewegen. Beoogde functies voor de Holterwegzone kunnen geschaard worden onder bijeenkomstfuncties. Dit soort functies hebben vaak een relatief laag gas- en stroomverbruik, ook door het meer incidentele gebruik van het vastgoed. Er wordt er daarom voor gekozen op deze locatie geen aardgas netwerk aan te leggen. Daarbij is het gegeven van complete nieuwbouw een kans om naast duurzame

(installatie-)techniek ook in de gebouwschil energetische winst te boeken, doordat het vaak gaat om grote dichte geveldelen (zonder ramen, lekverliezen). Het klimaatakkoord van Parijs betekent dat we de komende decennia moeten stoppen met het gebruik van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen. De ambitie is om volledig aardgasloos te zijn in 2050. We willen ontwikkelen partijen in overweging geven af te zien van de nu nog beschikbare aardgasvoorziening, maar te onderzoeken in hoeverre alternatieven toereikend zijn. Daarbij kan gedacht worden aan warmtenetten, laagtemperatuurnetten, biogas of individuele oplossingen. Een overzicht van deze alternatieven is bijvoorbeeld te vinden via: <http://www.aardgasloos.nu/>.

Het is vanuit de beleidsprioriteit energie neutrale nieuwbouw/gebiedsontwikkeling noodzakelijk inzicht te krijgen in het toekomstig energieverbruik van het te ontwikkelen vastgoed. Dit zal vanuit het private spoor door ontwikkelende partijen inzichtelijk gemaakt moeten worden met bijvoorbeeld een BREAAAM quickscan. Met dit systeem kan ook in beeld gebracht worden welke duurzaamheidsmaatregelen efficiënt zijn. Om energieneutraliteit te bewerkstelligen kunnen o.a. de volgende maatregelen overwogen worden:

- zoveel mogelijk gebruik maken van passieve zonne-energie (oriëntatie);
- overweeg het gebruik van actieve zonne-energie;
- overweeg het gebruik van duurzame warmtevoorziening;
- overweeg het gebruik van collectieve warmtelevering;
- materiaal toepassingen (hernieuwbare materialen).

Na ontwikkeling kan met dit systeem de nieuwbouw ook gecertificeerd worden met een Europese erkenning. Wij merken uit de markt dat financiers een dergelijke certificering verlangen van ontwikkelende partijen.

De uitvoeringagenda is de leidraad om in samenspraak met externe partners de doelstelling te realiseren. De sleutel zit in samenwerken, partnerschappen en verbinding leggen met economie, innovatie, arbeidsmarkt, wonen en cultuur. De gemeente wil de ontwikkelende partij graag helpen meedenken in dit proces. De Rijksdienst voor ondernemend Nederland heeft inspirerende voorbeeldprojecten verzameld in de Database Energiezuinig Gebouwd. Ook is via deze site een toolbox voor financieringsconstructies opgenomen. Zie hiervoor <http://www.rvo.nl/initiatieven/overzicht/27008>. Meer informatie over het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid is te vinden op de gemeentelijke website via: <http://www.deventer.nl/duurzaamheid>.

Borging

De ambities met betrekking tot duurzaamheid en een duurzame energie voorziening worden op verschillende wijze geborgd: publiekrechtelijk en privaatrechtelijk. Ten eerste is in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen dat de gebouwen binnen de bestemming '[Cultuur en ontspanning](#)' moeten worden voorzien van een duurzame energievoorziening. Een definitie voor het begrip 'duurzame energievoorziening' is in de begrippen opgenomen. Op deze manier biedt het bestemmingsplan voor de leisure-strip mogelijkheden om diverse duurzame energievoorzieningen te realiseren, waaronder het gasloos bouwen.

Privaatrechtelijk worden de energieambities gerealiseerd door het stellen van duurzaamheidseisen die contractueel worden vastgelegd in verkoop- en/of aanneemovereenkomsten. Hierin wordt vastgelegd dat ontwikkelaars maatregelen nemen die direct en structureel tot lagere exploitatiekosten leiden: hoge isolatiewaarden, LED-verlichting, slimme ventilatie en platte, vrij liggende dakvlakken. Deze zogenoemde no-regret maatregelen kosten relatief weinig extra bij nieuwbouw en leveren blijvend een energiezuinig pand op. Daarnaast kunnen met ontwikkelaars aanvullende afspraken worden gemaakt om gebouwen energieneutraal te kunnen ontwikkelen door toevoeging van zon-PV systemen op de platte dakvlakken. Deze systemen kunnen extern gefinancierd worden, waarbij het zon-PV systeem wordt ge-outsourced, maar het gebouw daarmee nog steeds energieneutraal wordt ontwikkeld.

5.13 Milieueffectrapportage

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 milieueffectrapportage 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 milieueffectrapportage nodig.

Beoordeling m.e.r.-plicht

In lijst C van het Besluit m.e.r. staan de activiteiten en besluiten genoemd die m.e.r.-plichtig zijn. De ontwikkeling van een leisurerstrook staat niet in lijst C opgenoemd. De ontwikkeling is dan ook niet m.e.r.-plichtig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

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 m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Drempelwaarden Lijst D

In de drempelwaarden lijst D is opgenomen (onder D11.2) dat bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer. Gezien het oppervlakte van het plangebied Holterwegzone (deze bedraagt circa 4,5 hectare), zullen de plannen geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken boven de drempelwaarde zoals genoemd onder het Besluit m.e.r.

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 buiten beschermde Natura 2000-gebieden en buiten de NNN. 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. Gezien de ligging ten opzichte van kwetsbare natuur is een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling.

Milieugevolgen

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.

5.14 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten

De relevante milieu- en omgevingsaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6. Toelichting op de regels

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de bestaande situatie, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het opstellen van het bestemmingsplan: de verbeelding (plankaart) en de regels. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Daarnaast worden de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels verantwoord. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom bepaalde bestemmingen zijn aangewezen en waarom bepaalde functies en/of bebouwing acceptabel zijn.

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan en dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. De toelichting vormt de verantwoording voor de gemaakte keuzes voor de inrichting van het plangebied en de toekenning van de bestemmingen. Met dit bestemmingsplan worden de huidige bestemmingen grotendeels gewijzigd zodat de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Dit bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen SVBP2012, zoals vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. De regels zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in het plangebied.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

6.2 Opzet regels

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) is verplicht.

De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 maakt het mogelijk bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

6.2.1 Inleidende regels

[Hoofdstuk 1](#) bevat regels die gelden voor het gehele plangebied en bestaat uit:

- [artikel 1](#): In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen, voor een eenduidige interpretatie van deze begrippen.
- [artikel 2](#): Dit artikel geeft weer hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Op de verbeelding zijn bouwhoogten en soms bebouwingspercentages aangegeven. Als er geen percentages zijn aangegeven, mag het hele bouwvlak worden bebouwd. De aangegeven

bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen.

6.2.2 Bestemmingsregels

[Hoofdstuk 2](#) bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die voorkomen in het plangebied. Voor ieder gebied op de verbeelding is de bestemming aangegeven. Deze bestemmingen zijn in de regels onderverdeeld in onder meer:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan (wonen, bedrijvigheid etc.);
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage etc.);
- Afwijken van de gebruiks- en bouwregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen en bouwregels;
- Verboden gebruik: welke vormen van gebruik zijn uitgesloten.

In [paragraaf 6.3](#) worden de verschillende bestemmingen toegelicht en wordt ook per bestemming aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze bestemmingen is gekozen. Daarnaast wordt, indien gekozen wordt af te wijken van de bestemming uit het geldende bestemmingsplan, aangegeven waarom daarvoor is gekozen.

6.2.3 Algemene regels

[Hoofdstuk 3](#) bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- [artikel 7](#): deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te kunnen voorkomen. Dit kan zich met name voordoen, indien een deel van een bouwperceel, dat reeds bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken, wederom - nu ten behoeve van de berekening van het maximale bebouwingspercentage van een ander bouwperceel - wordt betrokken;
- [artikel 8](#): in de algemene gebruiksregels is aangegeven welke functies in ieder geval in strijd zijn met het bestemmingsplan;
- [artikel 9](#): in het plangebied zijn gebiedsaanduidingen opgenomen. In de algemene aanduidingsregels zijn regels verbonden aan deze gebiedsaanduidingen;
- [artikel 10](#): op basis van de algemene afwijkingsregels kunnen burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer geringe afwijkingen van bouw- of bestemmingsgrenzen;
- [artikel 11](#): op basis van de algemene wijzigingsregels kunnen burgemeester en wethouders onder voorwaarden de situering en vorm van bestemmingsvlakken en bouwvlakken wijzigen of nieuwe bouwvlakken toevoegen.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

In [hoofdstuk 4](#) van de regels staan de overgangs- en slotbepalingen. In [artikel 12](#) is het overgangsrecht beschreven. Hierin wordt aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. De inhoud van deze regels is overgenomen uit de standaardregels uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In [artikel 13](#) wordt de officiële benaming van dit bestemmingsplan en de datum van de vaststelling door de gemeenteraad aangehaald.

6.3 Nadere toelichting op de bestemmingsregels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing opgericht mag worden. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar mogelijk worden gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de keuzes die zijn gemaakt nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

In dit bestemmingsplan worden de volgende enkel- en dubbelbestemmingen onderscheiden:

Artikel 3: [Cultuur en ontspanning](#)

Deze bestemming is opgenomen om bedrijven, instellingen en/of voorzieningen ten behoeve van cultuur, ontspanning en leisure mogelijk te maken. Om voldoende flexibiliteit te hebben voor toelaten van functies binnen dit profiel is in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat deze functies moeten passen binnen de richtafstand van 50 meter tot de gevel van de meest nabijgelegen gevoelige functie en dat de geluidsbelasting op de meest nabijgelegen gevel van een geluidsgevoelige functie maximaal 50 dB mag bedragen. Tevens is een zelfstandig restaurant en, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'verkooppunt van motorbrandstoffen zonder LPG', een tankstation. Om de het grootschalige karakter van de toekomstige functies te kunnen waarborgen is een minimum bedrijfsvloeroppervlakte van 1.000 m² per bouwperceel opgenomen.

In de bestemming is een voorwaardelijke verplichting zijn specifieke gebruiksregels opgenomen ten behoeve van het realiseren van de duurzaamheidsambitie. Gezien deze ambitie is het niet wenselijk om een gasnet aan te leggen in plangebied. Hiertoe is de gebruiksregel opgenomen dat de gebouwen binnen deze bestemming voorzien moeten worden van een duurzame energievoorziening.

Artikel 4: [Verkeer - Verblijfsgebied](#)

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied voor het verkeer en de realisatie van nutsvoorzieningen ten behoeve van de opwekking van duurzame energie. Tevens is op de verbeelding binnen deze bestemming een aanduiding opgenomen ten behoeve van waterberging.

Artikel 5 en 6: [Waarde - Archeologie 3](#) en [Waarde - Archeologie 4](#):

In dit bestemmingsplan zijn diverse archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Deze dubbelbestemmingen kennen allen dezelfde elementen maar variëren onder andere in de gehanteerde oppervlaktegrenzen. Deze oppervlaktegrenzen bepalen welke ingrepen zonder archeologische voorwaarden aan bouwregels of omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

[Waarde - Archeologie 3](#)

Op gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 3' mogen werkzaamheden tot een oppervlakte van 200 m² zonder archeologische voorwaarden worden uitgevoerd. Ook werkzaamheden die niet dieper reiken dan 0,5 m zijn vrijgesteld.

Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring tussen 200 m² en 500 m² dieper dan 0,5 m geldt een meldingsplicht.

Bij werkzaamheden die leiden tot een verstoring groter dan 500 m² en dieper dan 0,5 m dient bij de aanvraag een archeologisch rapport te worden overlegd. Op basis van dit rapport kunnen voorwaarden aan de vergunning worden verbonden.

Waarde - Archeologie 4

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.

7. Financiële uitvoerbaarheid

Ingevolge het bepaalde in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een krachtens het Bro aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan kan de raad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De gronden in het plangebied zijn eigendom van de gemeente. Dit gebied is in een exploitatie gedekt.

In het kader van de gronduitgifte worden de in aanmerking te nemen kostensoorten verdisconteerd.

De kosten zijn gedekt en dit betekent dat de verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan niet aan de orde is.

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

De procedure voor vaststelling van een bestemmingsplan is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Aangegeven is dat tussen de gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd, voordat een ontwerpbestemmingsplan ter visie kan worden gelegd. Bovendien is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard (zienswijzenprocedure).

8.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is dit bestemmingsplan toegestuurd aan de provincie Overijssel en het waterschap Drents Overijsselse Delta. Zowel de provincie als het waterschap hebben in een schriftelijke reactie laten weten akkoord te zijn met het bestemmingsplan en geen zienswijze in te dienen.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Leisurestrook Holterweg' heeft van 21 september 2017 tot en met 1 november 2017 voor iedereen ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is één zienswijze ontvangen. De zienswijze is binnen de inzagetermijn ingediend en voorzien van alle benodigde gegevens en is daarom ontvankelijk.

De zienswijze is samengevat en beantwoord in een aparte reactienota zienswijze. Deze reactienota is als bijlage 7 van de [bijlagen bij toelichting](#) opgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan.