

# Motivering ontheffing artikel 3.22 Wro 'Bouwweg Bedrijvenpark A1'

---

## 1. Aanvraag

Op 19 februari 2010 is een aanvraag binnen gekomen voor een tijdelijke ontheffing ten behoeve van de aanleg van een bouwweg, lopend vanaf het bedrijventerrein Kloosterlanden, via de Molbergersweg en de Molbergersteeg en daarna in zuidelijke richting over het toekomstig bedrijvenpark A1. Het tracé loopt over de percelen kadastraal bekend als gemeente Deventer, sectie H, nrs. 5187, 4212, 4966, 4427 en sectie I, nr. 1350.

### *Omschrijving plan*

Ten behoeve van de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 te Deventer zal een spooronderdoorgang worden aangelegd om de locatie bereikbaar te maken. Om deze onderdoorgang te kunnen realiseren dient er een aanvoerroute (bouwweg) aangelegd te worden om het bouwterrein aan de westzijde van het spoor bereikbaar te maken. De bouwweg zal ook gebruikt worden voor het bouwrijp maken van fase 1 van het Bedrijvenpark A1.

Op het gedeelte van het tracé dat loopt over de bestaande wegen, Molbergsweg en Molbergersteeg, zal de bouwweg worden aangelegd met 5 m breed asfalt en aan beide zijden van de weg 1 strook grasbetonstenen van 0,60 m breed. Totale breedte wordt 6,20 m. De bestaande verhardingen worden opgebroken (asfalt en betonstraatstenen). Er zal een fundering van menggranulaat aangebracht worden, met daarop 2 lagen asfalt.

Ter plaatse van het overige deel (ten zuiden van de Molbergersteeg) wordt een bouwweg met 7 m breed asfalt aangelegd. Dit gedeelte van de bouwweg wordt aangelegd als nieuwe wegconstructie. Het tracé loopt gedeeltelijk over het tracé van de toekomstige weg van de kantorendriehoek. Het asfalt van de bouwweg dient hier als onderbouw voor de toekomstige weg.

## 2. Strijd met bestemmingsplan

### *Ten noorden van de A1*

Het tracé van de bouwweg ten noorden van de A1 loopt door het plangebied van bestemmingsplan Kloosterlanden / Hanzepark 1992. De bouwweg loopt door de bestemmingen:

- Verkeersdoeleinden – categorie 4;
- Groen, met gedeeltelijk de dubbelbestemming Waterstaatsdoeleinden.

De bouwweg is in strijd met de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden – categorie 4' en 'Groen'. De strijdigheid bestaat uit dat voor verkeersdoeleinden:

- binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden – categorie 4' slechts rijbanen en paden, overwegend ten behoeve van langzaamverkeer, met een gezamenlijke breedte aan verhardingen van tenminste 3 m zijn toegestaan. De bestemming heeft een breedte variërend van ca. 4 m tot ca. 6 m ter hoogte van de bochten;
- binnen de bestemming 'Groen' enkel fiets- en voetpaden zijn toegestaan.

De dubbelbestemming 'Waterstaatsdoeleinden' levert geen aanvullende beperkingen op voor het tracé van de bouwweg.

### *Ter hoogte van de A1*

Het tracé van de bouwweg ter hoogte van de Rijksweg A1 loopt door het plangebied van bestemmingsplan Buitengebied Deventer 2000. De bouwweg loopt door de bestemming:

- Verkeersdoeleinden, met dubbelbestemmingen Waterstaatsdoeleinden en Straalpad en de aanduiding Hartlijn waterkering.

Binnen deze bestemming is de aanleg van de bouwweg (onder de A1) toegestaan.

### *Ten zuiden van de A1*

Het tracé van de bouwweg ten zuiden van de A1 loopt door het plangebied van het inmiddels inwerking getreden bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. Dit bestemmingsplan is nog niet geheel onherroepelijk. De bouwweg loopt door de bestemmingen:

- Verkeer, met aanduiding SV-05 – Specifieke vorm van verkeer – langzaamverkeersroute en gedeeltelijk met aanduidingen Geluidzone – Industrie, Vrijwaringszone – Straalpad;

- Groen, met dubbelbestemming Waarde – Archeologie en gedeeltelijk met aanduidingen Geluidzone – Industrie, Vrijwaringszone – Straalpad;
- Water, met dubbelbestemming Waarde – Archeologie;
- Kantoren, met dubbelbestemming Waarde – Archeologie.

De bouwweg is strijdig met de bestemmingen 'Groen', 'Kantoren', 'Water' en 'Verkeer – SV-05'. De strijdigheid bestaat uit dat voor verkeersdoeleinden:

- binnen de bestemming 'Groen' slechts wandel- en fietspaden zijn toegestaan;
- binnen de bestemming 'Kantoor' enkel wegen met bijbehorende paden en bermen, ter ontsluiting van kantoren en voorzieningen, zijn toegestaan;
- binnen de bestemming 'Water' de aanleg van wegen en/of paden in zijn geheel niet is toegestaan;
- binnen de bestemming 'Verkeer SV-05' slechts een langzaamverkeersroute ten behoeve van (brom-)fietsverkeer is toegestaan.

Daarnaast ligt dit gehele gedeelte van de bouwweg in de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie', het plan dient daarom beoordeeld te worden op de archeologische verwachtingswaarde. De aanduidingen 'Geluidzone – Industrie' en 'Vrijwaringszone – Straalpad' leveren geen belemmeringen op voor de aanleg van een tijdelijke bouwweg.

### **3. Ontheffing op grond van artikel 3.22 Wet ruimtelijke ordening (Wro)**

Op grond van artikel 3.22 Wro kunnen burgemeester en wethouders met het oog op de voorziening in een tijdelijke behoefte voor een bepaalde termijn ontheffing verlenen van een bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel is opgenomen, wordt ook van dat onderdeel van het bestemmingsplan ontheffing verleend. Waar nodig worden de toetsingskaders van een dergelijk aanlegvergunningstelsel meegenomen bij het beoordelen van de aanvraag voor de tijdelijke ontheffing.

Op grond van artikel 3.24 Wro dient de uniforme voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te worden gevolgd. Ter uitvoering wordt het voornemen om deze ontheffing te verlenen gepubliceerd in de Deventer Post en zal het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken vervolgens gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage liggen. Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden zienswijzen over het plan kenbaar maken.

### **4. Ruimtelijke onderbouwing**

#### *Tracé*

Voor het bepalen van het tracé van de tijdelijke bouwweg zijn twee opties tegen elkaar afgewogen. Ontsluiting vanaf het zuiden, via Epse, en ontsluiting vanaf het noorden, via het bedrijventerrein Kloosterlanden. Er is gekozen voor de tweede optie, ontsluiting via het bedrijventerrein Kloosterlanden. Afweging die hiervoor gemaakt is, is dat deze optie een minimale hinder voor omwonenden met zich meebrengt, aangezien deze via het bedrijventerrein ontsluit. Zo wordt onder meer voorkomen dat het bouwverkeer door Epse rijdt. Ten tweede zijn de wegen op een bedrijventerrein per definitie beter berekend op zwaar verkeer dan wegen in woongebied. Ten behoeve van het bouwverkeer zal de bestaande brug over de Schipbeek worden verstevigd.

#### *Archeologie*

#### **Verwachting**

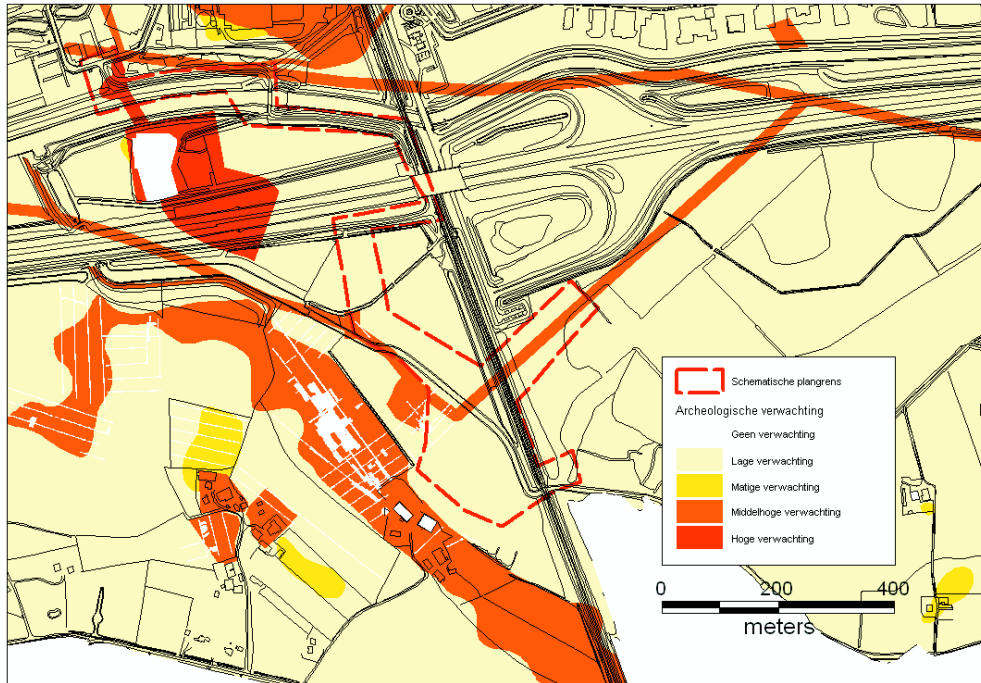
##### *Ten zuiden van de A1*

Het grootste deel van het besluitgebied heeft op de verwachtingskaart een lage verwachting. Enkele zones hebben een middelhoge verwachting. Er heeft echter al grootschalig proefsleuven onderzoek plaatsgevonden in het plangebied. Op basis van dit proefsleuven onderzoek is het grootste deel van het terrein vrijgegeven en zijn verschillende behoudenswaardige vindplaatsen aangewezen. De meeste behoudenswaardige vindplaatsen zijn tussen 2005 en 2009 opgegraven. Alleen een gebied ten zuiden van de huidige bouwlocatie moet nog worden onderzocht. De vindplaats van een watermolen eveneens ten zuiden van het huidige bouwgebied zal in situ worden behouden.

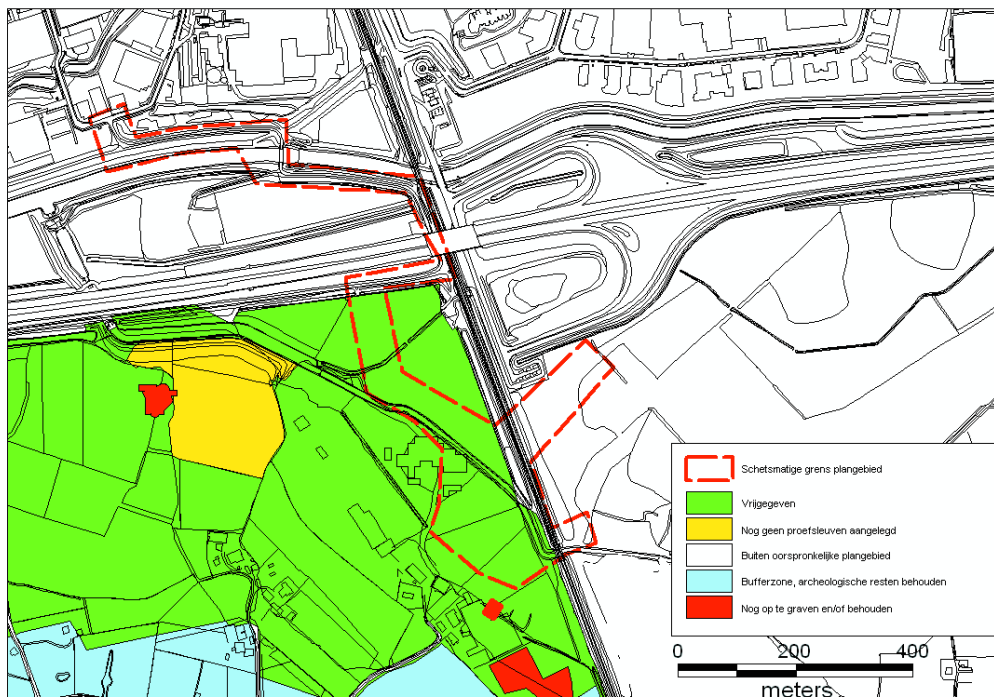
*Ten noorden van de A1*

Het grootste deel van het besluitgebied ten noorden van de A1 heeft een lage verwachting. Alleen ter hoogte van de aansluiting met de Rigasstraat is een gebied met een hoge verwachting waar ooit de watermolen van het klooster ter Hunnepe stond.

Archeologische verwachting:



Stand van onderzoek:

**Advies**

De werkzaamheden aan de bouwweg bij de Rigasstraat zullen niet dieper worden uitgevoerd dan 0,50 m onder maaiveld. Zolang uitsluitend binnen de aangegeven contour gewerkt wordt, is voor het tracé van de bouwweg geen archeologisch onderzoek (meer) nodig.

## Milieuaspecten

### Wet milieubeheer

De aanleg van een tijdelijke bouwweg wordt niet gezien als een bedrijfsmatige activiteit in de zin van de Wet milieubeheer. Het aanvragen van een milieuvergunning of indienen van een melding is dan ook niet noodzakelijk. De bouwweg is niet geluidgevoelig of geurgevoelig. Omliggende bedrijven worden dan ook niet aangetast in hun vergunde rechten.

### Geluid

Bij het behandelen van de aanvraag voor een tijdelijke bouwweg is gekeken naar de tijdelijke geluidseffecten die de nieuw aan te leggen bouwweg op de omgeving zal hebben.

De omgeving die met de Wet geluidhinder beoogt te worden beschermd betreft geluidsgevoelige bestemmingen, zoals bijvoorbeeld woningen, ten gevolge van het verkeer op wegen. Het begrip 'weg' wordt in artikel 1 van de Wet geluidhinder als volgt gedefinieerd:

“voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers”.

Voor de beoordeling van de bouwweg in het kader van het aspect geluid moet onderscheid worden gemaakt tussen het gedeelte van het tracé dat loopt over de bestaande openbare weg (de Molbersweg en de Molbergersteeg) en het gedeelte van het tracé waar de bouwweg nieuw wordt aangelegd (ten zuiden van de Molbergersteeg) en uitsluitend toegankelijk is voor bouwverkeer.

Het gedeelte dat loopt over de bestaande openbare weg kent op basis van de Wet geluidhinder een onderzoekszone van 250 meter, waarbinnen de effecten op de geluidskwaliteit in beschouwing genomen moeten worden. Binnen de onderzoekszone van 250 meter zijn echter geen, op basis van de Wet geluidhinder te beschermen, geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig.

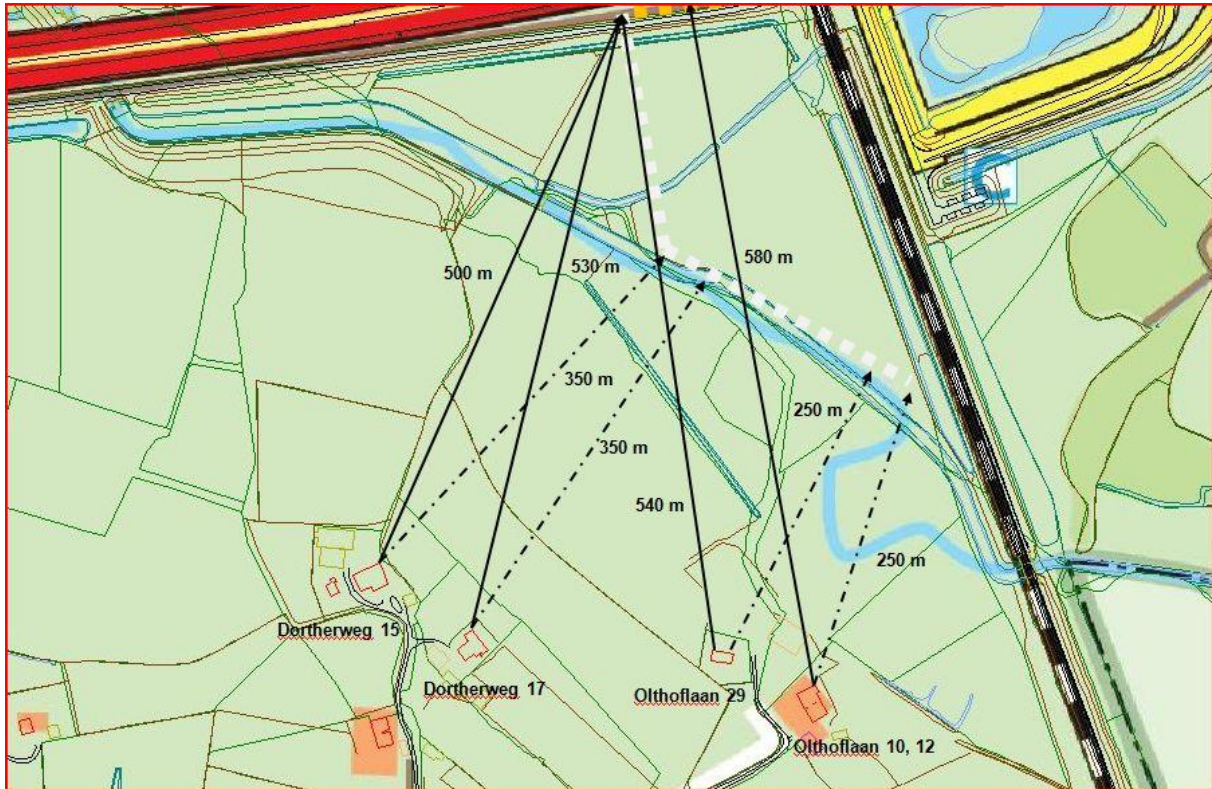


Figuur 4.6.1: Wgh-zone van 250 meter vanuit Molbersweg en Molbergersteeg.

Voor het nieuw aan te leggen gedeelte van de bouwweg (ten zuiden van de Molbergersteeg) geldt dat er geen sprake is van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast moet voor dit deel worden uitgegaan van de situatie van een weg met twee rijstroken (een heen en een terug) en een rijnsnelheid van maximaal 30 km/u. Dit gedeelte van de bouwweg is niet zoneplichtig in de zin van de



Wet geluidhinder. Om, in het kader van de 'goede ruimtelijke ordening', toch een beeld te geven van de gevolgen op de omgeving zijn de geluidseffecten in beeld gebracht. De geluidsgevoelige bestemmingen die het dichtst bij het tracé van de bouwweg zijn gelegen betreffen de woningen Dortherweg 15 en 17 en de Olthoflaan 10, 12, 29 te Deventer. De afstand van deze woningen tot het voor de percelen meest nabij gelegen deel van de bouwweg, waar deze nog over de bestaande weg, de Molbergersteeg, loopt varieert van circa 500 tot circa 580 meter. De afstand van deze woningen tot het voor percelen meest nabij gelegen punt van de bouwweg, waar deze niet meer over bestaande weg loopt varieert van circa 250 tot circa 350 meter.



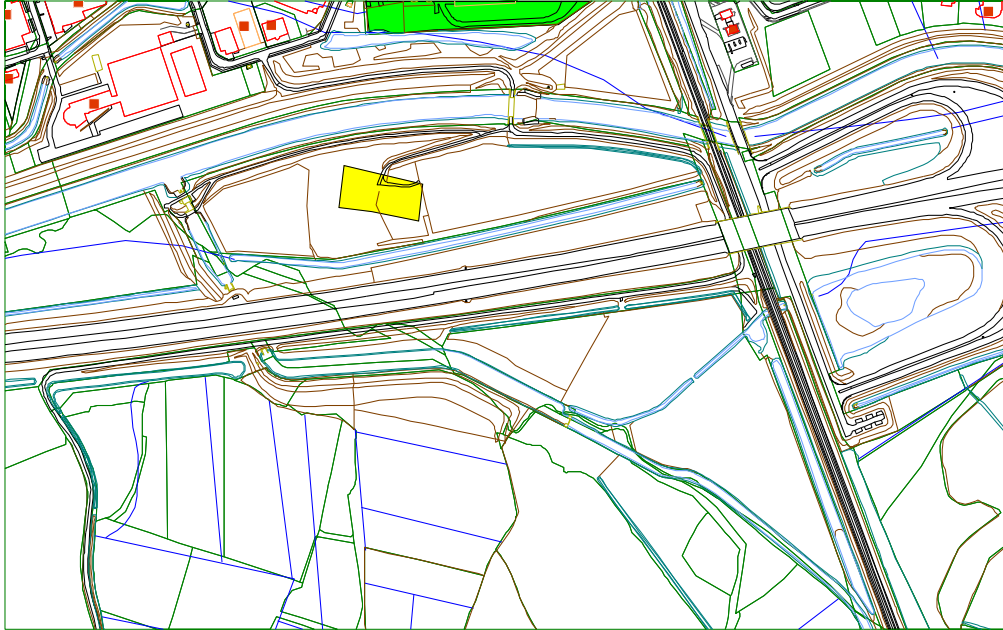
Figuur 4.6.2: globale afstanden tussen nabij gelegen woningen en Molbergersteeg (doorgetrokken pijlen) en nieuw aan te leggen deel bouwweg (onderbroken pijlen)

Omdat niet exact bekend is hoeveel bouwverkeer over de weg zal rijden is een 'Worst case scenario' aangehouden waarbij gedurende de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur) in totaal 1000 zware vrachtwagens (500 heen en 500 terug) rijden. Voor deze berekeningen is als uitgangspunt genomen dat continu per uur 84 zware vrachtwagens (42 heen en 42 terug) over deze weg zouden rijden. Om een beeld van deze effecten te vormen is gebruik gemaakt van het rekenprogramma 'Promil Spatial' - kortweg de 'Verkeersmilieukaart'(VMK). Dit programma wordt onder meer gebruikt om het geluidseffect van veranderingen in het verkeersverloop in beeld te brengen. Dit rekenprogramma rekent volledig volgens de standaardrekenmethode I voor verkeerslawaai, zoals die in de Wet geluidhinder genoemd wordt.

Uit de door de gemeente Deventer uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op ongeveer 200 meter vanaf de bouwweg 45 dB bedraagt (geluidsbelasting exclusief de aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder), ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor een nieuwe weg ten opzichte van bestaande woningen. Ter plaatse van de meest nabij gelegen geluidsgevoelige bestemmingen is de geluidsbelasting dus nog geen 45 dB. Voor het gebruik van de bouwweg is akoestiek daarom verder niet relevant.

### Bodem

Op basis van het historisch bodembestand blijken er geen verdachte activiteiten te hebben plaatsgevonden ter plaatse van de toekomstige bouwweg.



### Bodemonderzoek

Direct aangrenzend aan de toekomstige bouwweg hebben bodemonderzoeken plaatsgevonden, namelijk:

*Kwaliteitsbepaling vrijkomende grond Rijksweg A1 en A50, Oranjewoud, 23 april 2001, projectnummer 15009-102131.*

Geconcludeerd kan worden dat de onderzochte trajecten zijbermen A1 voldoen aan de eisen voor samenstelling en immissie voor schone grond. De middenbermen A1 voldoen aan de eisen voor samenstelling en waarschijnlijk ook voor immissie aan categorie 1 grond.

*Verkennd bodemonderzoek sectie I nummer 1561, SGS Environmental Services, kenmerk EZ 861.494, oktober 2004;*

Geconcludeerd kan worden dat in zowel de boven- als ondergrond geen van de onderzochte stoffen is aangetroffen in een concentratie boven de streefwaarde of de detectiegrens van de desbetreffende stof. Het slib in de Dortherbeek is licht verontreinigd met PAK. Het betreft klasse 2 slib. In verband met de begroeiing was het niet mogelijk om een asbestinspectie uit te voeren.

De bouwweg kan vanuit bodemhygiënisch oogpunt zonder bezwaar worden aangelegd. Mochten tijdens de uitvoering van de werkzaamheden verontreinigingen worden waargenomen, dan dient contact te worden opgenomen met het team Toezicht van de gemeente.

### Grondbalans

Overtollige grond is, buiten het werk, niet vrij toepasbaar. Indien grond vrijkomt die buiten het werk wordt toegepast, dient hiervoor een melding worden gedaan bij het Meldpunt Bodemkwaliteit van Senternovem (<https://meldpuntbodemkwaliteit.senternovem.nl/MeldpuntBodemKwaliteit>). Zij sturen de melding door naar het bevoegd gezag, het team vergunningen van de gemeente Deventer. Op basis van de bodemkwaliteitskaart zal beoordeeld worden of de vrijgekomen partij grond op de aangegeven locatie toegepast mag worden.

Vrijgekomen grond kan binnen de gemeente zonder bodemonderzoek toegepast worden, mits de partij binnen dezelfde gebruiksklasse toegepast wordt. Wanneer dit niet het geval is, dient de vrijgekomen partij gekeurd te worden conform de eisen van het Besluit bodemkwaliteit.

### **Luchtkwaliteit**

De wijzigingswet van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) werktitel 'Wet luchtkwaliteit' (Stb. 2007, 414) geeft aan dat bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de gestelde grenswaarden in acht dienen te nemen. Het gaat hierbij onder andere over de bevoegdheid op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet milieubeheer. De gemeente dient te beoordelen of medewerking aan het ruimtelijk plan nadelige gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Is dit het geval dan dient nagegaan te worden of de normstelling in acht genomen wordt. Bij overschrijding van de normen

dienen zodanig maatregelen te worden genomen dat de overschrijdingen worden weggenomen of in elk geval beperkt.

Het plan betreft het realiseren van een bouwweg. Volgens de verkeersmilieukaart wordt ter hoogte van de bouwweg en het omliggend wegennet voldaan aan de normstelling volgens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). In de verkeersmilieukaart is een maximale toename van 1000 zware motorvoertuigen per etmaal (in de dagperiode) toegevoegd voor het beoogde gebruik (een grove overschatting). Ook met de gewijzigde verkeersintensiteiten worden de grenswaarden niet overschreden. Hiermee kan gesteld worden dat aan de normstelling voor luchtkwaliteit wordt voldaan en dat de mate van blootstelling aan verontreinigende stoffen geoorloofd is. Op grond hiervan vindt de gemeente Deventer het **niet** noodzakelijk dat de initiatiefnemer een luchtkwaliteitsonderzoek laat uitvoeren.

### Externe veiligheid

Over de A1 loopt een route gevaarlijke stoffen. Verkeersdeelnemers worden vanuit externe veiligheidsbeleid niet betrokken bij risicoafwegingen. In de Circulaire Vervoer Gevaarlijke Stoffen is hierover het volgende opgenomen:

*'1.3.4 Blootgestelde groepen. Deze circulaire gaat alleen over de bescherming van personen die in de omgeving van infrastructuur verblijven. Zij heeft geen betrekking op de bescherming van verkeersdeelnemers, zoals bestuurders of reizigers. Deze maken deel uit van het risicoveroorzakende systeem: de infrastructuur met de daarop plaatsvindende vervoershandelingen. Hierop is gewoonlijk de term "interne veiligheid" van toepassing.'*

Externe veiligheid is voor het plan verder niet relevant.

### Ecologie

De aanleg van de bouwweg heeft geen gevolgen voor de Flora- en faunawet. In het tracé zijn geen zwaar beschermde planten- en diersoorten aangetroffen. De bouwweg over de bestaande wegen ten noorden van de A1 wordt aangelegd door aan weerszijden van de weg ca. 1 meter te verbreden met asfalt (50 cm weerszijden) en grasbetonstenen (60 cm weerszijden). In deze stroken direct langs bestaande wegen zijn vanwege het al aanwezige verstoorde milieu geen juridisch zwaar beschermde planten aanwezig of te verwachten. Met de aanleg van de weg wordt pas begonnen in augustus. Dat is na het broedseizoen. Er worden geen nesten of broedende vogels verstoord. De bouwweg is gereed en in gebruik voor het begin van het nieuwe broedseizoen in maart 2011.

Op 3 september 2009 is aan het tracé buiten het plangebied van Bedrijvenpark A1 (ten noorden van de A1) een veldbezoek gebracht. Zowel het talud van de dijk als de oeverzone van de Schipbeek is onderzocht. Een deel van het lage talud was gemaaid. In die strook is over een grotere breedte vegetatieonderzoek gedaan om zo min mogelijk soorten te missen.

Op het talud staat een vegetatie van duizendblad, jacobskruiskruid etc. Extra aandacht is besteed aan de aanwezigheid van het beschermde grasklokje. Deze is echter niet geconstateerd. De oevervegetatie bestaat uit kikkerbeet, pijlkruid, grote egelskop, harig wilgeroosje, liesgras etc. Hier is extra aandacht besteed aan de aanwezigheid van de beschermde zwanebloem. Ook deze is niet geconstateerd. Geconcludeerd kan worden dat er geen beschermde planten voorkomen.

Op 3 juni 2010 is nog een veldbezoek uitgevoerd waarbij het gehele tracé van de bouwweg, inclusief de wegwanden van de Molbergsweg en Molbergersteeg, is onderzocht. Er zijn geen (sporen van) beschermde planten of diersoorten aangetroffen binnen het tracé van de bouwweg.

De werkzaamheden ten behoeve waarvan de bouwweg wordt aangelegd worden gedekt door de ontheffing Flora- en faunawet. De huidige Flora- en fauna ontheffing loopt af op 1 augustus 2010. Er is op 19 mei 2010 opnieuw een Flora en fauna ontheffing aangevraagd voor de periode van 1 augustus 2010 tot 31 juli 2015 voor de strikt beschermde Das, Poelkikker, Rugstreepad en Ringslang. Tevens is goedkeuring gevraagd voor het uitvoeren van mitigerende (verzachtende) maatregelen voor eventuele schadelijke handelingen aan de middelhoog beschermde soorten Rapunzelklokje, Kleine modderkruiper en Bempje. Deze soorten zijn in het plangebied van het bedrijvenpark ten zuiden van de A1 aangetroffen dan wel te verwachten. De verwachting is dat het circa drie tot vier maanden duurt voordat de beschikking op de aanvraag van 19 mei 2010 wordt verkregen.

De hierboven genoemde soorten komen echter niet voor binnen het tracé van de bouwweg en worden gezien het biotoop niet binnen het tracé verwacht. Ook ondervinden zij geen schade als gevolg van de

aanleg en het gebruik van de bouwweg. De ontheffing Flora- en faunawet is dus voor aanleg en gebruik van de bouwweg niet nodig.

#### **5. Conclusie**

- Voor de aanleg van de bouwweg is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.
- Het plan is niet vergunningsplichtig in het kader van de Wet milieubeheer. Vergunde rechten van omliggende bedrijven worden niet aangetast door dit plan.
- De bouwweg kan vanuit bodemhygiënisch oogpunt zonder bezwaar worden aangelegd.
- De geluidsbelasting op de meest nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen vanwege de bouwweg bedraagt nog geen 45 dB (excl. Aftrek art 110g). Dit ligt ruim onder de grenswaarde van 48 dB.
- Het plan is niet van relevante invloed op de lokale luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteit onderzoek is niet noodzakelijk;
- Het plan heeft geen betrekking op kwetsbare objecten in de zin van de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen. Risico-onderzoek is niet noodzakelijk.
- Voor de aanleg van de bouwweg is geen vervolgonderzoek noodzakelijk naar ecologie.

De ontheffing kan worden verleend.