

## Zienswijzennota tijdelijke ontheffing Bouwweg Bedrijvenpark A1

### 1. Inleiding

Aanleiding tijdelijke ontheffing

Op 19 februari 2010 is een aanvraag binnengekomen voor een tijdelijke ontheffing ten behoeve van de aanleg van een bouwweg, lopend vanaf het bedrijventerrein Kloosterlanden, via de Molbergsweg 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.

Procedure

Het voornemen om met toepassing van artikel 3.22 Wet ruimtelijke ordening ontheffing te verlenen van het bestemmingsplan voor de aanleg van de tijdelijke bouwweg is op 10 maart 2010 gepubliceerd in de Deventer Post en op de gemeentelijke website. Het ontwerpbesluit van de tijdelijke ontheffing heeft van 11 maart 2010 tot en met 21 april 2010 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode van zes weken konden belanghebbenden zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders. Er zijn twee zienswijzen binnengekomen.

### 2. Ingekomen zienswijzen:

- I. Kienhuis Hoving advocaten en notarissen, namens cliënten – hierna Indiener I – ingekomen op 21 april 2010 en daarmee binnen de termijn;
- II. De Mul Zegger advocaten en notarissen, namens cliënten – hierna Indiener II – ingekomen op 20 april 2010 en daarmee binnen de termijn.

### 3. Weergave zienswijzen:

#### 3.1 Indiener I:

Inleiding

Bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 is nog niet onherroepelijk, er loopt nog een beroepsprocedure van cliënt tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Woon- en leefklimaat van cliënt wordt aangetast vanwege verkeerstoename over gehele Molbergersteeg vanwege de bouwweg. Tevens heeft de toename van het verkeer een negatief effect op het landschap en de natuur.

1.

De tijdelijkheid van de bouwweg is niet onderbouwd.

Ter plaatse van toekomstige kantorendriehoek wordt de wegconstructie niet verwijderd na het einde van de tijdelijke ontheffing, er is dus na de drie jaren ook nog behoefte aan een 'tijdelijke' voorziening.

2.

Ten onrechte zijn de waarden van aanlegvergunningstelsels niet voldoende meegenomen. Van de waarden beschermd door aanlegvergunningen in de bestemmingen 'Groen', 'Water', en 'Waarde-Archeologie' is slechts in beperkte mate aandacht besteed aan de archeologische verwachtingswaarde.

3.

Er is geen rekening gehouden met de verkeerseffecten van het tracé. De belangen van de aanwonenden van de Molbergsweg/Molbergersteeg zijn onvoldoende bij het bepalen van het tracé meegewogen. Woon- en leefklimaat van cliënt wordt aangetast vanwege verkeerstoename over gehele Molbergersteeg vanwege de bouwweg. Tevens bestaat de vrees dat de bouwweg niet alleen zal leiden tot (zwaar) bouwverkeer over de weg maar tevens dat deze weg gebruikt zal worden door overig verkeer, als extra route in het plangebied.

4.

Er is nader onderzoek naar ter plaatse voorkomende archeologische waarden noodzakelijk. De conclusie in de motivering dat er voor de bouwweg geen nader onderzoek vereist is, strookt niet met het interne archeologisch beleidsadvies.

Tevens is niet onderbouwd waarom ter plaatse van de hoge archeologische verwachtingswaarde ter hoogte van de Rigastraat, de grens van 0,5 meter onder maaiveld voldoende bescherming biedt aan de verwachte archeologische waarden. Ook is ongeloofwaardig dat de werkzaamheden niet onder de 0,5 meter zullen worden uitgevoerd.

5.

a. De conclusie dat akoestiek verder niet relevant is voor het gebruik van de bouwweg is geen akoestisch onderzoek als bedoeld in de Wet geluidhinder, maar betreft een niet onderbouwde stelling op basis van onbekende berekeningen.

b. Er is volledig akoestisch onderzoek nodig in verband met de reconstructie van bestaande wegen.

c. Ook als de norm niet wordt overschreden verslechtert het woon- en leefklimaat van omwonenden. Ten aanzien van de toename van geluidsbelasting moet de concrete akoestische situatie worden onderzocht voor de mogelijk al zwaar geluidsbelaste woningen ter plaatse.

d. Niet uitsluitend de geluidsbelasting vanwege het gebruik, maar ook de geluidsbelasting vanwege de aanleg van de weg moet worden onderzocht.

6.

Bodemonderzoeken waarnaar verwezen wordt dateren van 2001 en 2004, niet is uitgesloten dat de afgelopen zes jaar activiteiten hebben plaatsgevonden die nieuw onderzoek rechtvaardigen.

Tevens is niet duidelijk wat met het licht verontreinigde slib uit de Dortherbeek gebeurt.

Nieuw bodemonderzoek is noodzakelijk.

7.

a. De conclusie dat geen luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk is, is onjuist. Er is reeds sprake van een overschrijdingen vanwege de A1. In het 'Actieplan verbetering luchtkwaliteit Deventer 2006 – 2010' is aangegeven dat de gemeente Deventer te maken had en zou blijven houden met overschrijdingen van de grenswaarden ten aanzien van de luchtkwaliteit. Iedere toename van verkeer zal een onaanvaardbare verslechtering met zich meebrengen.

b. Onderzoek naar luchtkwaliteit kan alleen achterwege blijven indien vaststaat dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarvoor moet concreet worden berekend welke toename zal plaatsvinden en of deze zich bevindt onder de voor NIBM geldende grens.

c. In het kader van een goede ruimtelijke ordening had onderzocht moeten worden of er met de toename aan de luchtverontreiniging ter plaatse van de woning van Indiener I nog wel een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bestaat.

8.

Er dient onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen voor omringende en aansluitende wegen van de aanleg van de bouwweg (tengevolge van toename verkeer en verkeersintensiteit).

9.

Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de ecologische waarden, tijdens het veldbezoek zijn de oevers van de Schipbeek onderzocht, maar niet de wegkanten van de Molbergsweg en Molbergersteeg.

De voor het plangebied van Bedrijvenpark A1 afgegeven Flora- en fauna-ontheffingen (2006) vervallen in augustus 2010. Het is niet mogelijk de benodigde werkzaamheden te verrichten voor die

datum. Tevens is cliënt van mening dat de gevraagde verlenging van die ontheffingen niet kan worden verkregen omdat de aan de ontheffing ten grondslag gelegde ontheffingsgrond in strijd is met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

### 3.2 Indiener II:

1-4.

De ontheffingen van LNV van Flora en faunawet zijn gedateerd.

De Flora en fauna ontheffingen zien op een periode van 9 februari 2006 tot en met 1 augustus 2010, dit correspondeert niet met de periode van de tijdelijke ontheffing.

Gesteld noch gebleken is dat deze ontheffing is vervangen door een ontheffing anderszins met een langere duur.

5.

Er is geen belang bij de ontheffing. Het belang van omwonenden, belanghebbenden en bezwaarmakers is dat er **geen** inbreuk wordt gemaakt op de bestaande situatie nu het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 **niet** is verbonden met een onherroepelijke status. Er is geen belang om op dat bestemmingsplan te anticiperen.

6-7.

Onduidelijk is of sprake is van concrete bouwplannen c.q. plannen om te komen tot kap, egalisering, bouwrijp maken, etc.

8.

De overweging dat de ontheffing voor 3 jaar wordt verleend en dat na afloop van die termijn de strijdige situatie is opgeheven kent **geen** grondslag.

9.

Reclamanten wensen te worden gehoord over hun zienswijze en onderschrijven de zienswijzen van derden (voor zoveel dit laatste van toepassing is).

10.

a. De ruimtelijke onderbouwing ontbreekt;

b. Een akoestisch onderzoek ontbreekt;

c. Er is onvoldoende ingegaan op eventuele aspecten verbonden met de bodem;

d. Anders dan het College meent is de externe veiligheid voor het plan verder wel relevant;

e. Dezelfde bezwaren als die in de bestemmingsplanprocedure zijn ingebracht gelden ook thans;

f. Nu er geen noodzaak is tot realisering van het bestemmingsplan is er evenmin noodzaak tot realisering van een tijdelijke bouwweg.

#### 4. Reactie op zienswijzen:

##### 4.1 Bestemmingsplan niet onherroepelijk – geen belang

Indiener I, inleiding:

Indiener II, punt 5 en 10 f:

Op 18 november 2009 is het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan zijn vijf beroepen ingediend. Er zijn geen voorlopige voorzieningen aangevraagd. Het is juist dat het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 nog niet onherroepelijk is door de ingestelde beroepen. Een beroep schorst echter de werking van het bestemmingsplan niet. Het bestemmingsplan is daarom inwerking getreden met ingang van 28 januari 2010. Nu bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 in werking is getreden, mag de gemeente een aanvang maken met de werkzaamheden ten behoeve van realisering van het bestemmingsplan. Als de indieners van de beroepen (omwonenden, belanghebbenden en bezwaarmakers) zeker hadden willen stellen dat er **geen** inbreuk wordt gemaakt op de bestaande situatie voor het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 onherroepelijk is, hadden ze dat kunnen doen door een voorlopige voorziening aan te vragen bij de Raad van State. In het kader van de beroepsprocedure is geen voorlopige voorziening aangevraagd om de inwerkingtreding van het bestemmingsplan op te schorten.

Er is sprake van een dwingende noodzaak om het bedrijventerrein zo spoedig mogelijk te ontwikkelen. Gemeente Deventer kan de laatste 10 jaar bijna geen (bedrijfs)grond meer uitgeven. Gemeente Deventer heeft daarom een groot belang bij de tijdelijke ontheffing. Daarmee kan de tijdelijke bouwweg aangelegd worden. Daarna kan de Dortherbeek worden verlegd. Dit zijn de randvoorwaarden om, nadat de Raad van State uitspraak heeft gedaan in de beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1, met de aanleg van de oostelijke ontsluiting te kunnen beginnen. Bij niet verkrijgen van de tijdelijke ontheffing heeft de gemeente Deventer een vertraging van één jaar en leidt daarmee ook een fors financieel verlies.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

##### 4.2 Tijdelijkheid

Indiener I, punt 1:

Indiener II, punt 8:

De tijdelijke bouwweg dient voor de aanleg van de tunnelbak ten behoeve van de onderdoorgang onder het spoor ten oosten van het Bedrijvenpark A1. De tijdelijkheid van de bouwweg kan worden onderbouwd op basis van de planning voor uitvoering van de verschillende fasen van het Bedrijvenpark A1. De planning gaat uit van een uitspraak van de Raad van State in januari 2011.

Planning:

- Opdracht aan aannemer oostelijke onderdoorgang: januari 2011 (na de uitspraak van de Raad van State);
- Start bouw oostelijke onderdoorgang: april 2011;
- Einde bouw oostelijke onderdoorgang: september 2012;
- Asfalteren onderdoorgang en aansluiten op aansluitende wegen: oktober 2012.

In oktober 2012 is het bedrijvenpark toegankelijk vanaf de afrit Deventer-Oost en wordt de tijdelijke bouwweg opgeheven. Tot die tijd wordt de bouwweg tevens gebruikt voor het bouwverkeer van o.a. onderdoorgang, bouwrijp maken voor de bouw van de eerste panden op het bedrijvenpark. De tijdelijke ontheffing is voor een ruimere periode aangevraagd om eventuele uitloop op te kunnen vangen.

Voorwaarde voor het verlenen van een tijdelijke ontheffing is dat na afloop van die termijn de situatie in de oorspronkelijke staat, dan wel in overeenstemming met het bestemmingsplan wordt gebracht. Dit vereiste is opgenomen in artikel 3.22, lid 3 van de Wet ruimtelijke ordening, en moet in samenhang worden gelezen met de overwegingen van de tijdelijke ontheffing.

De strijdigheid van de bouwweg met het bestemmingsplan is niet over het gehele tracé van de bouwweg gelijk van karakter. Voor delen van het tracé is zowel de aanleg van de weg, als het gebruik

van de weg als bouwweg in strijd met het ter plaatse geldende planologisch regiem. Voor deze delen bestaat dus een tijdelijke behoefte aan zowel de voorziening van een weg an sich, als de voorziening die weg te mogen gebruiken ten behoeve van bouwverkeer. Na afloop van de termijn van de tijdelijke ontheffing zal zowel de tijdelijk aangelegde weg worden verwijderd, als het gebruik ten behoeve van bouwverkeer worden beëindigd.

Voor andere delen van het tracé is evenwel de aanleg van een weg niet in strijd met het ter plaatse geldende planologisch regiem, maar het gebruik van de weg als bouwweg wel. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval binnen de kantorendriehoek. Binnen de bestemming Kantoren is het toegestaan wegen aan te leggen ten behoeve van de ontsluiting van de kantoorpanden. Het is binnen die bestemming dus niet toegestaan de wegen te gebruiken voor overig verkeer, waaronder bouwverkeer. Voor deze delen bestaat dus slechts een tijdelijke behoefte ten aanzien van de voorziening de weg te mogen gebruiken ten behoeve van bouwverkeer. Na afloop van de termijn van de tijdelijke ontheffing zal het gebruik van de weg ten behoeve van bouwverkeer worden beëindigd.

*Conclusie: de zienschwizen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

### 4.3 Aanlegvergunningstelsel

Indiener I, punt 2:

In punt 3 van de motivering van de tijdelijke ontheffing wordt gesteld dat toetsingskaders van de aanlegvergunningstelsels, zijn meegenomen in de motivering en beoordeling van het plan. Dat dit in de overige onderdelen van de motivering van de tijdelijke ontheffing niet opnieuw expliciet is benoemd, doet daar niets aan af.

Binnen het besluitgebied, zoals deze is aangegeven in de geometrische verbeelding NL.IMRO.0150.TO001.OW01.gml, van de tijdelijke ontheffing voor de tijdelijke bouwweg komen de volgende aanlegvergunningstelsels voor:

#### Bestemmingsplan Bedrijvenpark A1

Binnen het plangebied van bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 komen ter plaatse van het tracé van de tijdelijke bouwweg aanlegvergunningen voor binnen de bestemmingen Waarde-Archeologie, Groen en Water.

#### *Waarde-Archeologie*

De beoordeling van de te beschermen waarden binnen het aanlegvergunningstelsel van Archeologie zijn meegenomen binnen de adviezen betreffende archeologie. Naar aanleiding van het beleidsadvies met betrekking tot archeologie blijkt dat het tracé van de tijdelijke bouwweg reeds is vrijgegeven. Er kan daarom worden gesteld dat voor archeologie geldt dat voldaan wordt aan artikel 11.3.3 sub b van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1:

*'(...) een rapport is overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.'*

Er bestaat vanuit het aanlegvergunningstelsel dus geen belemmering voor het verlenen van de tijdelijke ontheffing.

#### *Groen*

De huidige natuurwaarden in het plangebied van het Bedrijvenpark A1 betreffen nog de agrarische waarden en de waarden rondom de huidige locatie van de Dortherbeek. Het aanlegvergunningstelsel binnen het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 ziet op bescherming van de nog te realiseren bestemming Groen met bijbehorende waarden.

Ter plaatse van het tracé van de tijdelijke bouwweg betreft het de bestemming Groen, met de aanduiding water. Op gronden met deze bestemming is bij het aanleggen en verharderen van wegen een aanlegvergunning vereist op grond van artikel 19 van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. De werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar wanneer één of meer waarden of functies welke het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 beoogt te beschermen

- a. niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel

- b. de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

De kern van de groene/natte zone wordt gevormd door de nog te herontwikkelen waterloop van de Dortherbeek. Tevens speelt deze zone een belangrijke rol in de vereiste waterbergingscapaciteit in het gebied. Voor de waarden die binnen de bestemming Groen, met aanduiding water, geldt dat deze niet onevenredig worden aangetast door de tijdelijke bouwweg nu de tijdelijke bouwweg mede ertoe dient deze waarden (d.m.v. het verleggen van de Dortherbeek en verbetering van de waterbergende functie) te versterken. Er bestaat vanuit het aanlegvergunningstelsel dus geen belemmering voor het verlenen van de tijdelijke ontheffing. Overig te beschermen natuurwaarden binnen het aanlegvergunningstelsel Groen, als flora en fauna, zijn meegewogen in de beoordeling van ecologie.

#### *Water*

Het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 geeft aan dat voor gronden met de bestemming Water bij het aanleggen en verharderen van wegen een aanlegvergunning vereist is op grond van artikel 19 van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1. De werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar wanneer één of meer waarden of functies welke het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 beoogt te beschermen

- a. niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel
- b. de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

Slechts een zeer klein gebied met de bestemming Water valt binnen het tracé van de tijdelijke bouwweg. Ter plaatse van dat gebied geldt dat het een nog niet gerealiseerde bestemming betreft, aangezien de nieuw te realiseren loop van de Dortherbeek bestemd is als water. De waarden die het aanlegvergunningstelsel daar beoogt te beschermen zijn dus nog niet aanwezig.

De Dortherbeek is een provinciale verbidingszone met een specifieke ecologische doelstelling als laaglandbeek. Uit de toelichting van bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 blijkt dat door het verleggen van de Dortherbeek de kwaliteiten als laaglandbeek worden verbeterd door de beek zodanig vorm te geven dat de stroom kan meanderen. Tevens wordt de beek ingericht als retentievoorziening. Er bestaat vanuit het aanlegvergunningstelsel dus geen belemmering voor het verlenen van de tijdelijke ontheffing.

#### Bestemmingsplan Kloosterlanden – Hanzepark 1992

Binnen het plangebied van bestemmingsplan Kloosterlanden – Hanzepark 1992 komen ter plaatse van het tracé voor de bouwweg geen aanlegvergunningen voor. Wel geldt een dubbelbestemming Waterstaatsdoeleinden. Slechts voor zover op gronden met deze dubbelbestemming vergunningen worden verleend voor bouwen, moet de gemeente advies inwinnen bij de beheerder van de waterkering. In het geval van werkzaamheden voor het aanleggen/verbreden van een weg is geen sprake van bouwen en hoeft dus geen advies ingewonnen te worden. Dit onderdeel is in het kader van de tijdelijke ontheffing, en de motivering daarvan, niet relevant.

*Conclusie: de zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.4 Verkeer**

Indiener I, Inleiding en punt 3 en 8:

Inleiding en punt 3.

Bij het opstellen van de verkeersprognoses in het jaar 2008 in het kader van de planvorming van het bedrijvenpark A1 is rekening gehouden met het vrachtverkeer van en naar het bedrijvenpark A1 ten tijde van realisatie van het bedrijvenpark. Hiermee wordt het vrachtverkeer bedoeld dat de realisatie van het bedrijvenpark A1 mogelijk maakt:

*“De realisatie van Bedrijvenpark A1 wordt gefaseerd uitgevoerd. Bij aanvang zal het Bedrijvenpark A1 volledig oostelijk worden ontsloten (situatie in 2010). In een latere fase wordt ook een westelijke ontsluiting gerealiseerd..... Bij de berekeningen zijn de bouwverkeersstromen meegenomen.”*

(uit: Verkeersstudie Bedrijvenpark A1 ten behoeve van het Milieueffectrapport en ontwerpbestemmingsplan bedrijvenpark A1, door de gemeente Deventer, september 2008, blad 12).

De tijdelijke bouwweg loopt, vanaf het spoor, slechts ca. 140 meter over de Molbergersteeg. Daarna buigt de tijdelijke bouwweg naar het zuiden af, het plangebied van Bedrijvenpark A1 in. Het overige deel van de Molbergersteeg wordt niet veranderd. De gemeente deelt daarom de vrees van indiener niet dat, als gevolg van de aanleg van de tijdelijke bouwweg, ook overig verkeer meer gebruik zal gaan maken van de Molbergersteeg.

#### Punt 8.

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. Ten tweede zijn de wegen op een bedrijventerrein per definitie beter berekend op zwaar verkeer dan wegen in woongebied. Er is bij de keuze van het tracé van de bouwweg dus wel degelijk rekening gehouden met de aanrijroute waar het bouwverkeer langs moet om de bouwweg te bereiken.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

## 4.5 Archeologie

### Indiener I, punt 4:

Het interne beleidsadvies met betrekking tot archeologie stelt dat, voor het gehele tracé van de bouwweg, archeologie geen belemmering voor de bouwweg vormt. Met dien verstande dat het voor het gebied ter hoogte van de Rigastraat de beperking geldt dat dit alleen vrijgegeven is voor zover werkzaamheden niet dieper gaan dan 0,50 m.

Voor het gebied ter hoogte van de Rigastraat wordt een diepte van 0,50 m gehanteerd, omdat verwacht wordt dat de wegen en bebouwing in dit gebied de eventuele archeologische resten in elk geval tot deze diepte verstoord zullen hebben.

Daarnaast is de oorspronkelijke loop van de Schipbeek in dit gebied verlegd door de aanleg van bedrijventerrein Kloosterlanden en de aanleg van de A1 in de jaren zeventig van de twintigste eeuw.

Voor Bedrijvenpark A1 wordt ten behoeve van archeologie een diepte van 0,3 m gehanteerd, omdat het gebied van Bedrijvenpark A1 voormalig agrarisch gebied is, dat op de meeste plaatsen niet eerder bebouwd is geweest. De agrarische activiteiten zullen de archeologische resten in dit gebied waarschijnlijk minder diep verstoord hebben. Zoals op de afbeelding van **bijlage 1** te zien is, is echter ook in het plangebied van Bedrijvenpark A1 het tracé van de bouwweg geheel vrijgegeven met betrekking tot archeologie.

De werkzaamheden voor het aanleggen van de bouwweg zullen in geen geval dieper zijn dan 0,50 m. Daarom strookt de conclusie in de motivering van de tijdelijke ontheffing met het interne beleidsadvies. De werkzaamheden voor het aanleggen van de tunnelbak zullen uiteraard dieper dan 0,50 m zijn, echter deze maken geen onderdeel uit van de tijdelijke ontheffing voor de bouwweg.

Het tracé van de bouwweg loopt uitsluitend ten westen van de spoorlijn Deventer – Zutphen. Voor zover in het interne beleidsadvies wordt gesproken over werkzaamheden ten oosten van de spoorlijn is dit dus niet relevant voor de procedure van de tijdelijke ontheffing voor de bouwweg.

Ten overvloede hierover het volgende:

In 'archeologisch beleidsadvies 247' wordt gesteld dat ten oosten van de spoorlijn Deventer-Zutphen tot nu toe geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden heeft, daarom dient ter plaatse van de tunnelbak een proefsleuvenonderzoek of archeologische begeleiding in de planning te worden opgenomen.

Tijdens het voorbereiden van het proefsleuvenonderzoek ter plaatse van de tunnelbak zijn de historische kaarten van het gebied nader bekeken. Bij de nadere bestudering van de kadastrale kaart van 1832 bleek dat de veronderstelde locatie van de landweer verder naar het noorden moet worden gezocht. Op de plaats waar de tunnelbak gepland is, wordt de landweer niet langer verwacht. De middelhoge archeologische verwachting werd op deze locatie veroorzaakt door de mogelijke aanwezigheid van resten van de landweer. Nu duidelijk is dat deze resten niet op deze locatie worden

verwacht, komt de middelhoge verwachting te vervallen en blijft de lage verwachting over. Archeologisch onderzoek is op deze locatie daarom niet noodzakelijk. (**Bijlage:** Aanvullende bureaustudie Bouwweg bedrijvenpark A1 – locatie tunnelbak, auteur: E. Mittendorff, projectleider archeologie.)

*Conclusie: de zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### 4.6 Geluid

Indiener I, punt 5:

Indiener II, punt 10 b:

a.

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”.

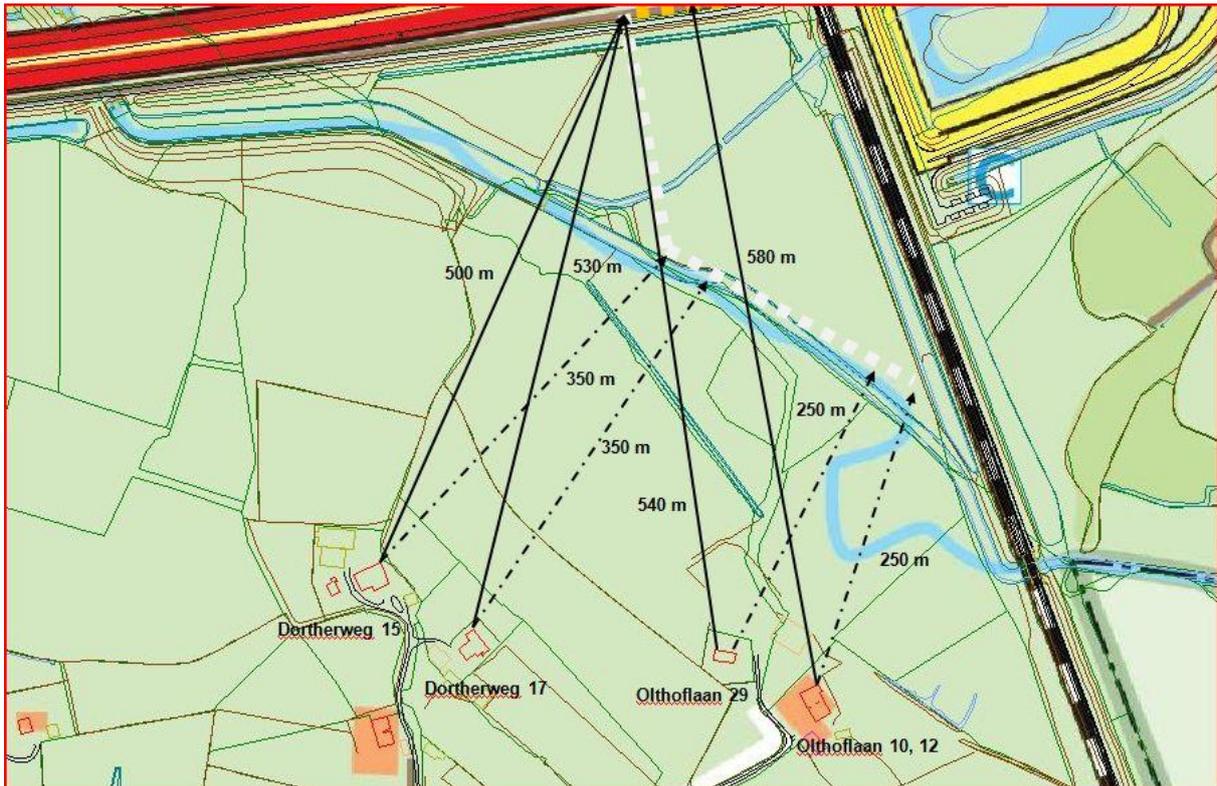
Voor de beoordeling van de bouwweg in het kader van het aspect geluid moet onderscheid worden gemaakt tussen het gedeelte van het tracé dat loopt over de bestaande openbare weg (de Molbersweg en de Molbergersteeg) en het gedeelte van het tracé waar de bouwweg nieuw wordt aangelegd (ten zuiden van de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

b.

Voor het gedeelte van de bouwweg die over bestaande openbare weg loopt (te weten de Molbergsweg en de Molbergersteeg die onder Rijksweg A1 doorloopt), is geen sprake van een reconstructie van deze wegen omdat:

1. de situatie niet voldoet aan het reconstructie-criterium uit de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder geeft aan dat bij reconstructie van een bestaande weg de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de wijziging vergeleken moet worden met de situatie, 10 jaar na voltooiing van de wijziging. Vanwege het feit dat het een tijdelijke bouwweg betreft - die minder dan 10 jaar in gebruik zal zijn - kunnen deze geluidssituaties niet met elkaar vergeleken worden en kan derhalve niet bepaald worden of al dan niet sprake zal zijn van een reconstructie;
2. in de onderzoekszone van de weg geen geluidsgevoelige bestemmingen gelegen zijn die een reconstructie-effect kunnen ondervinden. Op figuur 4.6.1 is de onderzoekszone van 250 meter aan weerszijden van de Molbergsweg en de Molbergersteeg weergegeven. De onderzoekszone ligt gedeeltelijk over percelen van bedrijven en voor het overige over onbebouwd gebied (snelweg, weiland, spoorweg);
3. uit de door de gemeente Deventer uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting voor de meest nabij gelegen woningen nog geen 45 dB bedraagt (geluidsbelasting exclusief de aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder), oftewel ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor een nieuwe weg ten opzichte van bestaande woningen. De bepalingen van de Wet geluidhinder geven aan dat bij een wijziging van de weg toenames van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet kunnen leiden tot een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor het gedeelte waar het tracé van de bouwweg naar het zuiden afbuigt van de Molbergersteeg geldt dat er geen sprake is van een wijziging/reconstructie van een bestaande weg. De bouwweg wordt hier immers aangelegd door wat nu weiland is. Ook zal dit gedeelte van de bouwweg uitsluitend toegankelijk zijn voor bouwverkeer en zal er dus geen sprake zijn van een weg in de zin van de Wet geluidhinder.

c.

Zoals eerder aangegeven liggen de meest nabij gelegen woningen van de 'omwonenden' op een afstand van ongeveer 250 meter van de tijdelijke bouwweg. 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. De woning van indiener I ligt op ca. 750 m vanaf het voor hem meest nabij gelegen gedeelte van de tijdelijke bouwweg. Nu op ca. 200 m vanuit de tijdelijke bouwweg al ruim wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden welke op grond van de Wet geluidhinder als aanvaardbaar worden gezien, zal dit ter plaatse van de woning van Indiener I niet anders zijn.

d.

Het kader voor de aanleg van de tijdelijke bouwweg is een planologische procedure, die gaat niet over het geluid tijdens het aanleggen van de weg maar over het geluid tijdens het gebruik van de aangelegde weg. Geluid ten gevolge van het aanleggen van wegen of het bouwen van woningen wordt in planologische procedures niet getoetst.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.7 Bodem**

##### **Indiener I, punt 6:**

Een bodemonderzoek ter plaatse van de toekomstige bouwweg is niet nodig.

Het interne advies geeft aan dat ter plaatse van de toekomstige bouwweg geen verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden. Daarom is de locatie niet verdacht voor de aanwezigheid van een bodemverontreiniging. Dit betekent dat er vanuit de Wet ruimtelijke ordening geen verplichting is om een bodemonderzoek uit te voeren.

Om inzicht te geven in de te verwachten bodemkwaliteit ter plaatse van de toekomstige bouwweg zijn de resultaten van de onderzoeken op aangrenzende percelen opgenomen in de motivering. De resultaten van dit onderzoek geven geen aanleiding om een ernstige verontreiniging (>25 m<sup>3</sup> grond verontreinigd met gehalten boven de interventiewaarde) te verwachten. De locatie blijft onverdacht

voor de aanwezigheid van een ernstige bodemverontreiniging. Dit betekent dat een onderzoek niet nodig is.

Verwerking van het (eventueel) vrijkomende slib moet voldoen aan de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Dit besluit regelt wat de mogelijkheden zijn voor verwerking van het slib. Bij de realisatie van de weg (aanleg) zijn opdrachtgever/aannemer verplicht om te voldoen aan de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Dit heeft geen invloed op een tijdelijke ontheffing voor een toekomstige bouwweg.

*Conclusie: de zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.8 Luchtkwaliteit**

Indiener I, punt 7:

a.

Het rapport van het genoemde Actieplan verbetering luchtkwaliteit Deventer 2006 – 2010 geeft op bladzijde 14 aan dat in het jaar 2006 normoverschrijdingen langs een aantal drukke wegen voorkomen. Het betreft hier een aantal locaties in de bebouwde kom van Deventer waarbij op grond van de inzichten ten tijde van het opstellen van het actieplan normoverschrijdingen langs een aantal wegen in de kom van Deventer voorkwamen.

Voor de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 en de onderbouwing in de bestemmingsplanprocedure is een luchtonderzoek uitgevoerd (Tauw, 18 september 2008, kenmerk R001-4464754BHW-srb-V02-NL). In dat luchtonderzoek heeft toetsing plaatsgevonden aan de eisen die daarvoor zijn gesteld in de Wet milieubeheer (onderdeel luchtkwaliteitseisen, hierna 'Wet luchtkwaliteit' genoemd).

Voor het vaststellen van de luchtkwaliteit is onderscheid gemaakt tussen twee type bronnen:

- Emissies van verkeer;
- Emissies van industriële bronnen, bedrijfsactiviteiten.

Uit dat onderzoek bleek onder meer dat door veranderingen in de verkeersintensiteiten op de wegen in het studiegebied de concentratie van zowel NO<sub>2</sub> als van fijn stof (PM<sub>10</sub>) toeneemt. Er is echter geen sprake van overschrijding van de normen.

b.

Bij besluitvorming over luchtkwaliteit is een plan inpasbaar als de verslechtering van de luchtkwaliteit niet in betekenende mate is. Uit de Regeling niet in betekenende mate blijkt dat het realiseren van 1500 woningen als niet in betekenende mate wordt gekenmerkt. Bij een woningbouwplan met dergelijke omvang is sprake van een verkeersproductie van naar schatting 7500 motorvoertuigbewegingen per dag.

Met een schatting van een verkeersproductie van 1000 zware motorvoertuigen per etmaal is niet op voorhand uit te sluiten dat de ontwikkeling geen effect in betekenende mate zal hebben omdat de verkeersgeneratie van een woonwijk voornamelijk lichte motorvoertuigen betreft.

Om deze reden is besloten een onderzoek uit te voeren naar het effect van 1000 zware motorvoertuigen per etmaal (500 heen en 500 terug).

Ten behoeve van de te voeren planologische procedure voor het realiseren van de tijdelijke bouwweg is een berekening uitgevoerd waarbij het effect op de luchtkwaliteit van het verkeer over deze bouwweg is beschouwd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL 2007). Uitgangspunt hierbij is dat het verkeer op deze weg in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur voor 100 % uit zware motorvoertuigen bestaat. Uit die berekeningen is gebleken dat de in de 'Wet luchtkwaliteit' opgenomen grenswaarden bij lange na niet worden overschreden. Hiermee is in afdoende mate gekeken naar de gevolgen van de bouwweg op de luchtkwaliteit en is in overeenstemming met de Wet milieubeheer gehandeld.

c.

Bij het in beeld brengen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit ten gevolge van de aanleg van de bouwweg is met behulp van de VMK (verkeersmilieukaart) gekeken naar het effect op de omgeving. Net als bij het onderzoek naar de effecten op de geluidskwaliteit is uitgegaan van 1000 zware vrachtwagens per dag. Overeenkomstig de rekenregels is de concentratie van de betreffende stoffen

bepaald. Op 10 meter uit de wegrand is reeds sprake van concentraties die ver beneden de grenswaarden blijven zoals die in de 'Wet luchtkwaliteit' zijn opgenomen. Ook zijn berekeningen uitgevoerd op afstanden van 20 meter en verder uit de wegrand. Hieruit bleek dat na 20 meter uit de wegrand de concentraties ten gevolge van het verkeer op de bouwweg niet meer veranderen en dat dus geen effect van het verkeer op de bouwweg vastgesteld kan worden. De woning van Indiener I ligt op ongeveer 750 meter van de tijdelijke bouwweg. Op een dergelijke afstand kan geen rekenkundig effect van het verkeer op de bouwweg worden vastgesteld.

*Conclusie: de zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.9 Ecologie**

Indiener I, punt 9:

Indiener II, punt 1-4:

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 verstoorte milieu geen juridisch zwaar beschermde planten aanwezig of te verwachten. Tevens wordt met de aanleg van de weg 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.

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, Rugstreeppad 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.

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

Wel is de ontheffing Flora- en faunawet vereist voor de werkzaamheden ten behoeve waarvan de bouwweg onder meer wordt aangelegd. Deze werkzaamheden zullen dus pas worden gestart nadat de verlenging van de flora- en faunaontheffing is verkregen. De verwachting is dat het circa drie tot vier maanden duurt voordat de beschikking op de aanvraag van 19 mei 2010 wordt verkregen. Er zijn geen effecten te verwachten die strijdig zijn met de Vogel- en Habitatrichtlijn, een verlenging van de reeds eerder verleende flora- en faunaontheffing zal dus geen problemen opleveren.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.10 Niet duidelijk waarvoor bouwweg dient**

Indiener II punt 6 en 7:

In de inleiding van de motivering bij de tijdelijke ontheffing is omschreven waarom de bouwweg wordt aangelegd.

##### *'Omschrijving plan*

Ten behoeve van de ontwikkeling van Bedrijvenpark A1 te Deventer wordt er in de 2<sup>e</sup> helft van 2010 een spooronderdoorgang 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.'

Zie ook hierboven de beantwoording in 4.2 met betrekking tot de 'Tijdelijkheid'.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.11 Horen**

Indiener II punt 9:

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) kent geen verplichting belanghebbenden te horen. De zienswijzenprocedure biedt belanghebbenden voldoende waarborgen en gelegenheid hun belangen kenbaar te maken aan de gemeente zodat deze zorgvuldig meegewogen kunnen worden in de besluitvorming. Het is de vaste werkwijze van de gemeente Deventer dat in het kader van procedures op grond van de Wro geen hoorzittingen worden gehouden.

*Conclusie: de zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

#### **4.12 Overig**

Indiener II punt 10:

a.

Een ruimtelijke onderbouwing is alleen vereist bij een projectbesluit. Besluiten omtrent verlenen van een tijdelijke ontheffing dienen op grond van Algemene wet bestuursrecht gemotiveerd te worden. De tijdelijke ontheffing is voorzien van een motivering;

b.

Het plan voor de tijdelijke bouwweg is door deskundigen van de gemeente met betrekking tot geluid beoordeeld. In de zienswijze is niet onderbouwd waarom een akoestisch onderzoek noodzakelijk zou zijn. Daarom zien wij geen aanleiding te twifelen aan het oordeel van onze deskundigen dat geen akoestisch onderzoek is vereist.

Zie hiervoor ook de inhoudelijke beantwoording in 4.6 met betrekking tot geluid.

c.

Het plan voor de tijdelijke bouwweg is door deskundigen van de gemeente met betrekking tot bodem beoordeeld. In de zienswijze is niet onderbouwd waarom een bodemonderzoek noodzakelijk zou zijn. Daarom zien wij geen aanleiding te twifelen aan het oordeel van onze deskundigen dat geen bodem onderzoek is vereist.

Zie hiervoor ook de inhoudelijke beantwoording in 4.7 met betrekking tot bodem.

d.

De stelling dat externe veiligheid wel relevant zou zijn is niet onderbouwd en geeft dus geen aanleiding om te twifelen aan oordeel van onze deskundigen.

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.*

De bouwweg zelf heeft geen plaatsgebonden, dan wel groepsrisico contour. Externe veiligheid is voor de plan verder niet relevant.

e.

De zienswijzen tegen het bestemmingsplan hebben geen betrekking op de bouwweg. Tegen het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 loopt een beroepsprocedure. Deze is gescheiden van de procedure voor de tijdelijke ontheffing ten behoeve van de bouwweg. Het is niet mogelijk via de tijdelijke ontheffing nogmaals tegen het bestemmingsplan te ageren. Voor het overige verwijzen we naar de reactienota van het bestemmingsplan Bedrijvenpark A1 voor de beantwoording van de zienswijzen die destijds zijn ingediend. (De 'reactienota op BP/MER/MKP' en de 'reactienota zienswijzen exploitatieplan' zijn in te zien via

<http://www.deventer.nl/ondernemers/vestigingslocaties/bedrijventerreinen/bedrijvenpark-a1/door-de-raad-vastgestelde-plannen>)

f.

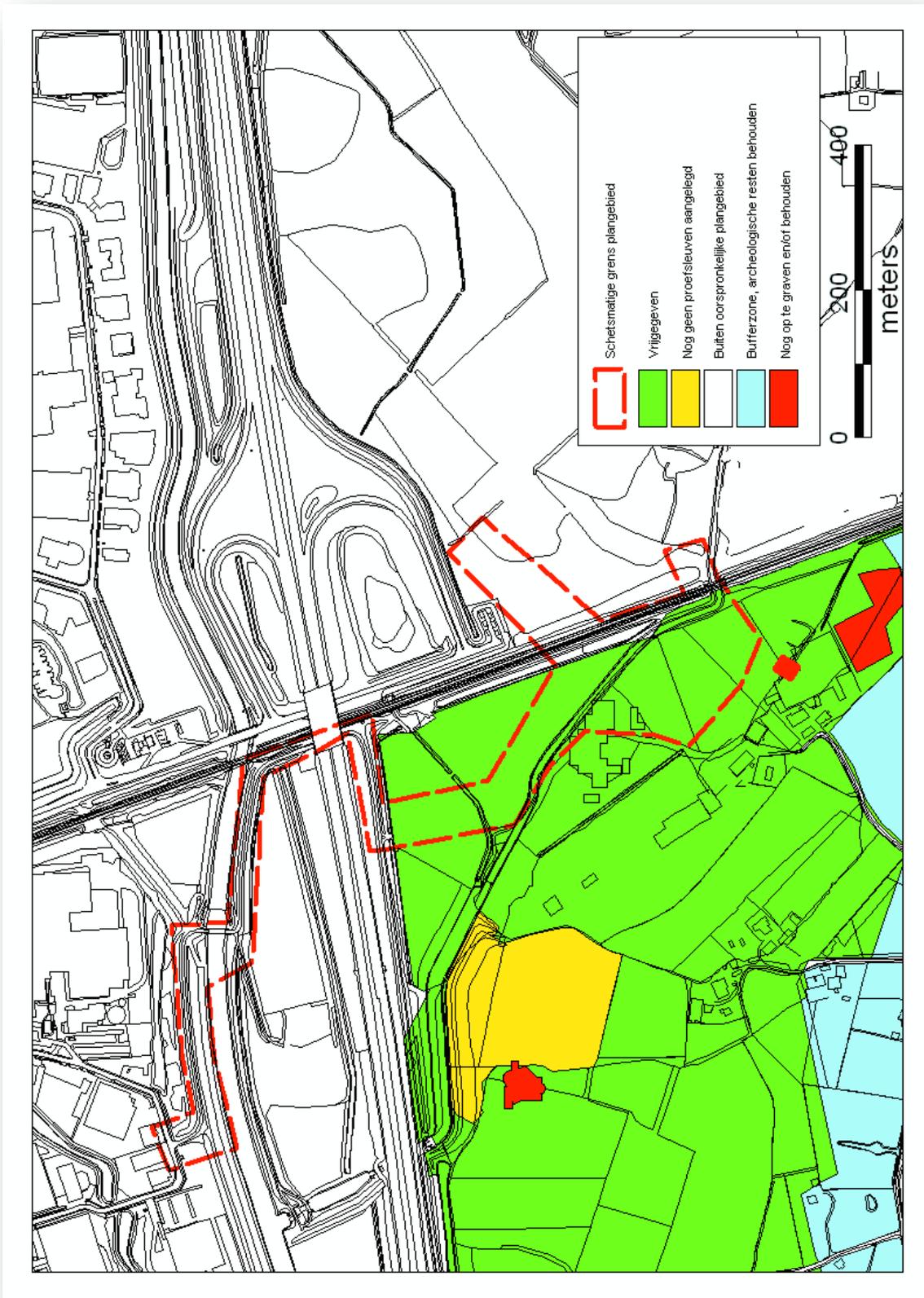
Zie hierboven in 4.1 voor gezamenlijke beantwoording Indiener I inleiding, Indiener II punt 5 en 10 f.

*Conclusie: de zienswijzen worden niet overgenomen en leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en/of plan voor de bouwweg.*

## **5. Conclusie**

De zienswijzen tegen het ontwerp van de tijdelijke ontheffing en het plan voor de bouwweg worden niet overgenomen. Deze reactienota maakt integraal onderdeel uit van de motivering. De zienswijzen leiden niet tot aanpassingen in de tijdelijke ontheffing en het plan voor de bouwweg. De tijdelijke ontheffing kan worden verleend. De afweging van de ingekomen zienswijzen komen geen gronden naar voren die moeten leiden tot een andere conclusie.

**Bijlage 1**  
Archeologie - Stand van onderzoek



**Bijlage 2****Aanvullende bureaustudie Bouwweg bedrijvenpark A1 – locatie tunnelbak**

Auteur: drs. E.S. Mittendorff (projectleider archeologie)

Datum: 3 maart 2010

**1. Inleiding**

Deze aanvullende bureaustudie is uitgevoerd naar aanleiding van archeologisch beleidsadvies 247, waarin wordt gesteld dat voorafgaand aan de aanleg van een tunnelbak als onderdeel van de bouwweg ten behoeve van het Bedrijvenpark A1 inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk is op deze locatie.<sup>1</sup> Deze bureaustudie diende als voorbereiding op het op te stellen Programma van Eisen voor een dergelijk proefsleuvenonderzoek. Doel van deze studie was het zo nauwkeurig mogelijk bepalen van de locatie van de verwachte landweer en eventuele andere archeologische sporen. Op de resultaten van deze bureaustudie kunnen de onderzoeksvragen en de onderzoeksstrategie worden afgestemd.

**2. Administratieve gegevens**

Projectnr. Archeologie Deventer:	Advies nr. 247
Gemeente en plaats:	Deventer
Naam en code onderzoek:	Bedrijvenpark A1 Bouwweg oost
Toponiem:	Epse Noord
Perceelnrs:	DVT sectie I nr. 1453
Onderzoeksmeldingsnummer:	n.v.t.
Coördinaten:	X: 211.475 Y: 472.100
Bevoegd gezag:	B. Vermeulen
Projectleiding:	E. Mittendorff
Datum start uitvoering:	03-03-2010

Het onderzoeksgebied bevindt zich binnen de voorgenomen locatie van de tunnelbak, ten oosten van de spoorlijn Deventer-Zutphen en direct ten zuiden van de zuidelijke afrit/toerit van de Rijksweg A1 en de carpoolplaats aan het zuidelijke uiteinde van de Siemelinksweg (zie bijlage 1).

**3. Archeologische verwachting****3.1 Archeologische verwachting op basis van beleidsadvies**

In het archeologisch beleidsadvies 247 wordt gesteld dat het onderzoeksgebied in basis een lage archeologische verwachting kent. Over de lengteas van het onderzoeksgebied loopt op de gemeentelijke verwachtingskaart een smalle zone met een middelhoge archeologische verwachting. Dit is de indicatieve locatie van de middeleeuwse landweer, die ten zuiden van de Schipbeek liep als verdediging tegen invallen vanuit Gelre. Als kanttekening wordt gesteld dat de locatie van deze landweer niet exact bekend is.

In het beleidsadvies wordt geadviseerd deze locatie archeologisch te onderzoeken in de vorm van een proefsleuvenonderzoek of een begeleiding van de werkzaamheden. Om de beste strategie voor het archeologische onderzoek te kunnen bepalen, is deze aanvullende bureaustudie uitgevoerd, met als belangrijkste doel het zo nauwkeurig mogelijk bepalen van de ligging van de landweer. Hiervoor is gebruik gemaakt van diverse historische kaarten. Deze werkwijze wordt hieronder nader uiteengezet. Daarnaast is onder meer aan de hand

---

<sup>1</sup> Vermeulen, 2010.

van bodemkaarten en geomorfologische kaarten de trefkans op archeologische sporen anders dan de landweer ingeschat.

### 3.2 Bodem en landschap

Op de bodemkaart 1:50.000 staat het onderzoeksgebied gekarteerd als kalkloze poldervaaggrond, bestaande uit zavel en lichte klei (Rn62C), die plaatselijk ijzerrijk is. Gezien de ligging tussen de Schipbeek en de Dortherbeek ligt het voor de hand dat deze poldervaaggrond onder invloed van een of beide van deze beken is afgezet. Ook het kalkloze karakter duidt erop dat het om beeksedimenten gaat, omdat de afzettingen van de IJssel overwegend kalkhoudend zijn. Het gebied bezit een grondwatertrap III, dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand minder dan 40 cm onder het maaiveld ligt. Daarmee is het onderzoeksgebied als relatief vochtig te karakteriseren.

Op de geomorfologische kaart staat het onderzoeksgebied aangegeven als een smalle, lage dekzandrug (3K14), zowel aan de noord- als aan de zuidzijde begrensd door een beekdalbodem zonder veen (2R5). Deze lage dekzandrug is echter op het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) niet waar te nemen. Het bosperceel ten oosten en zuidoosten van het onderzoeksgebied lijkt wel hoger te zijn gelegen. Mogelijk kan deze afwijking in het kaartbeeld op de geomorfologische kaart worden verklaard uit de schaalgrootte van deze kaart (1:50.000). Aan de hand van het AHN kan tevens worden bepaald dat het grootste deel van het onderzoeksgebied (met name het westelijke deel) een maaiveldhoogte kent van rond 6,0 m + NAP. In noordoostelijke richting loopt de maaiveldhoogte geleidelijk af naar 5,8 m + NAP. Vergeleken met de archeologisch rijke dekzandrug ter hoogte van boerderij de Olthof (ca 300 m ten zuidwesten van het onderzoeksgebied), waar de archeologische sporen zich concentreren in de zone met een maaiveldhoogte tussen 7,5 en 8,0 m + NAP, ligt het onderzoeksgebied dus relatief laag.

Deze relatief lage ligging, het relatief vochtige karakter van het gebied als gevolg van de invloed van het grondwater en de aanwezigheid van een voor akkerbouw minder geschikte bodem, duiden op een lage verwachting wat betreft de aanwezigheid van archeologische sporen uit de late prehistorie (vanaf de midden bronstijd) tot en met de late middeleeuwen. De ligging van het onderzoeksgebied in een relatief laag gelegen terrein duidt daarnaast op een lage verwachting met betrekking tot archeologische sporen uit de vroege prehistorie (mesolithicum tot de midden bronstijd). Dergelijke vindplaatsen bevinden zich doorgaans juist op de overgang van hoger gelegen terrein naar lage, natte gebieden.

### 3.3 Historisch kaartmateriaal

De hierboven beschreven lage archeologische verwachting met betrekking tot sporen uit de vroege prehistorie tot de late middeleeuwen heeft hoofdzakelijk betrekking op sporen van nederzettingen en grafvelden. Andere sporen, bijvoorbeeld defensieve structuren zoals landweren, zijn op basis van hoogteligging en bodemgesteldheid minder goed te voorspellen. De ligging hiervan kan echter vaak op basis van historisch kaartmateriaal redelijk goed worden voorspeld.

De belangrijkste bron voor de locatie van landweren is de kadastrale minuut van 1832. Op deze vroegste kadastrale kaart staat in grote lijnen de structuur van het laatmiddeleeuwse cultuurlandschap weergegeven, samen met de eigendomsinformatie. Op het moment van productie van deze kaart waren de landweren zelf niet meer in gebruik, maar zijn vaak nog wel te herkennen. Zij kenmerken zich vaak door een smalle, langgerekte perceelsvorm. In de meeste gevallen zijn de percelen nog in eigendom van de stad Deventer.

Omdat de kadastrale minuut in een afwijkende projectie is opgezet dan de huidige topografische en kadastrale kaarten, kan deze niet zonder meer over de huidige topografie worden geprojecteerd. Voor deze bureaustudie is de kadastrale kaart voor het onderzoeksgebied (Diepenveen, Sectie I, blad 1) aan de hand van overeenkomsten in oude en huidige topografie op de juiste plaats geprojecteerd (zie bijlage 1). Het onderzoeksgebied ligt, na deze werkwijze gevolgd te hebben, op een tweetal percelen die in bezit zijn van de weduwe van Gerrit Jan Lamberts uit Deventer (percelen 61 en 62). De percelen zijn in

gebruik als weiland en hakhout. Op deze percelen zijn geen aanwijzingen aanwezig voor de aanwezigheid van een landweer. Het indicatieve verloop van de landweer zoals aangegeven op de archeologische verwachtingskaart komt in dit geval niet overeen met de topografie van de kadastrale minuut. Het is niet waarschijnlijk dat de landweer daadwerkelijk ter plaatste van het onderzoeksgebied heeft gelegen.

De locatie van de landweer moet waarschijnlijk ongeveer 230 m ten noordwesten van het onderzoeksgebied worden gezocht. Hier bevindt zich op de kadastrale minuut een aantal smalle, lange percelen met een zuidwest – noordoost oriëntatie, gelegen tussen de Dortherbeek en de Schipbeek. Deze percelen zijn in eigendom van de stad Deventer en kennen in 1832 een gebruik als grasland (percelen 41 en 42). Op het punt waar deze percelen op de Dortherbeek aansluiten bevindt zich tegenwoordig een rechte, gegraven watergang die vrijwel precies het tracé van de voormalige landweer volgt. Deze watergang komt op de kadastrale minuut van 1832 niet voor, wel op topografische kaarten uit de late 19<sup>de</sup> eeuw. Mogelijk houdt de aanleg van deze watergang verband met de aanleg van de spoorlijn. In dat geval zal het graven van deze watergang de sporen van de landweer waarschijnlijk grotendeels hebben verstoord. Het deel van de voormalige landweer ten oosten van de spoorlijn ligt grotendeels onder het talud van de Rijksweg A1 en dus buiten het plangebied voor de bouwweg. Het deel van de voormalige landweer dat binnen het plangebied ligt, ligt in een gebied dat al is vrijgegeven. Naar aanleiding van de in deze bureaustudie verwachte verstoring door het graven van de watergang kan worden geconcludeerd dat dit gebied terecht is vrijgegeven.

Op de kadastrale minuut, noch op andere historische kaarten zijn aanwijzingen te vinden voor de aanwezigheid van archeologische sporen uit de nieuwe tijd in het tracé van de tunnelbak.

#### **4. Conclusie**

Op basis van de gegevens van de kadastrale minuut van 1832 kan worden uitgesloten dat de voormalige landweer zich binnen het onderzoeksgebied bevond. De noordelijke uitloper van de bouwweg doorsnijdt buiten het onderzoeksgebied van deze bureaustudie weliswaar het tracé van de verwachte locatie, maar hier zijn de sporen van de landweer waarschijnlijk grotendeels verstoord als gevolg van het graven van een watergang, mogelijk in de late 19<sup>de</sup> eeuw. Op basis van een detailstudie van hoogteligging en bodemgesteldheid van het onderzoeksgebied kan daarnaast de lage archeologische verwachting met betrekking tot sporen uit de vroege prehistorie tot en met de late middeleeuwen en nieuwe tijd, zoals weergegeven op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Deventer worden onderschreven.

#### **5. Literatuur**

Vermeulen, B, 2010. Bouwweg bedrijvenpark A1. Aanleg weg met kunstwerken (archeologisch beleidsadvies 247), Deventer.

#### **6. Bijlagen**

Bijlage 1: De locatie van de middeleeuwse landweer ten opzichte van het onderzoeksgebied.

