

Fietsbrug N348

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Geldende bestemmingsplannen	9
1.4 Aanleiding voor bestemmingsplanherziening	10
1.5 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Europees- en rijksbeleid	13
3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid	14
3.4 Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 4 Beheer- en ontwikkelingsvisie	19
4.1 Ontwikkelingsvisie	19
Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden	21
5.1 Archeologie / cultuurhistorie	21
5.2 Milieu-aspecten	22
5.3 Leidingen en kabels	24
5.4 Waterhuishouding	25
5.5 Verkeer en parkeren	25
5.6 Sociale veiligheid	25
Hoofdstuk 6 Planopzet en juridische aspecten	27
6.1 Inleiding	27
6.2 Plansystematiek	27
6.3 Planopzet	28
6.4 Handhaving	30
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	33
7.1 Inleiding	33
7.2 Economische uitvoerbaarheid	33
7.3 Resultaten inspraak	33
7.4 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	36
Planregels	39
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	41
Artikel 1 Begripsbepalingen	41

Artikel 2	Wijze van meten	43
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	45
Artikel 3	Verkeer	45
Artikel 4	Leiding - Gas (dubbelbestemming)	47
Artikel 5	Leiding - Hoogspanningsverbinding (dubbelbestemming)	49
Artikel 6	Leiding - Water (dubbelbestemming)	51
Artikel 7	Waterstaat- Waterkering (dubbelbestemming)	53
Hoofdstuk 3	Algemene regels	55
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	55
Artikel 9	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	55
Artikel 10	Algemene ontheffingsregels	55
Artikel 11	Algemene procedureregels	56
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	57
Artikel 12	Overgangsrecht	57
Artikel 13	Slotbepaling	58

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

De bouw van een fietsbrug in het plangebied maakt onderdeel uit van één van de zeven fietsroutes van de Zevenster. De Zevenster is een stelsel van zeven hoogwaardige fietsroutes in Deventer en is een belangrijk onderdeel van het op 27 maart 2000 vastgestelde Fietsbeleidsplan 2000+. In het fietsbeleidsplan wordt prioriteit gelegd bij het verkeersveiliger maken van de punten waar deze fietsroutes kruisen met de hoofdwegen.

Eén van de nog te voltooien fietsroutes is een fietsroute tussen de Vijfhoek en Colmschate West enerzijds en het centrumgebied van Deventer anderzijds. Het doel is te komen tot een hoogwaardige non-stop fietsroute. In het kader van dit streven wordt voorzien in een fietstunnel onder de Henri Dunantlaan en is de Rielerweg heringericht tot fietsweg.

Het grote aantal fietsers op de fietsroute Vijfhoek-Centrum wordt dagelijks geconfronteerd met oponthoud bij de gelijkvloerse kruising met de N348. Door het toepassen van een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers vindt een verbetering plaats op de punten van verkeersveiligheid en snelheid.

Het voorliggende bestemmingsplan beoogt de ontwikkeling van een fietsbrug over de N348 ter hoogte van de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan juridisch-planologisch mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

1.2.1 Ligging

Het voorliggend bestemmingsplan betreft een perceel grond ter hoogte van de kruising van de Nico Bolkesteinlaan en de N348, ten westen van de Vijfhoek (kadastraal bekend gemeente Deventer, sectie G, nummers 719 t/m 723, alle gedeeltelijk, en sectie L, nummers 5900, 5901, 5904, 5905 en 5906, alle gedeeltelijk).

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



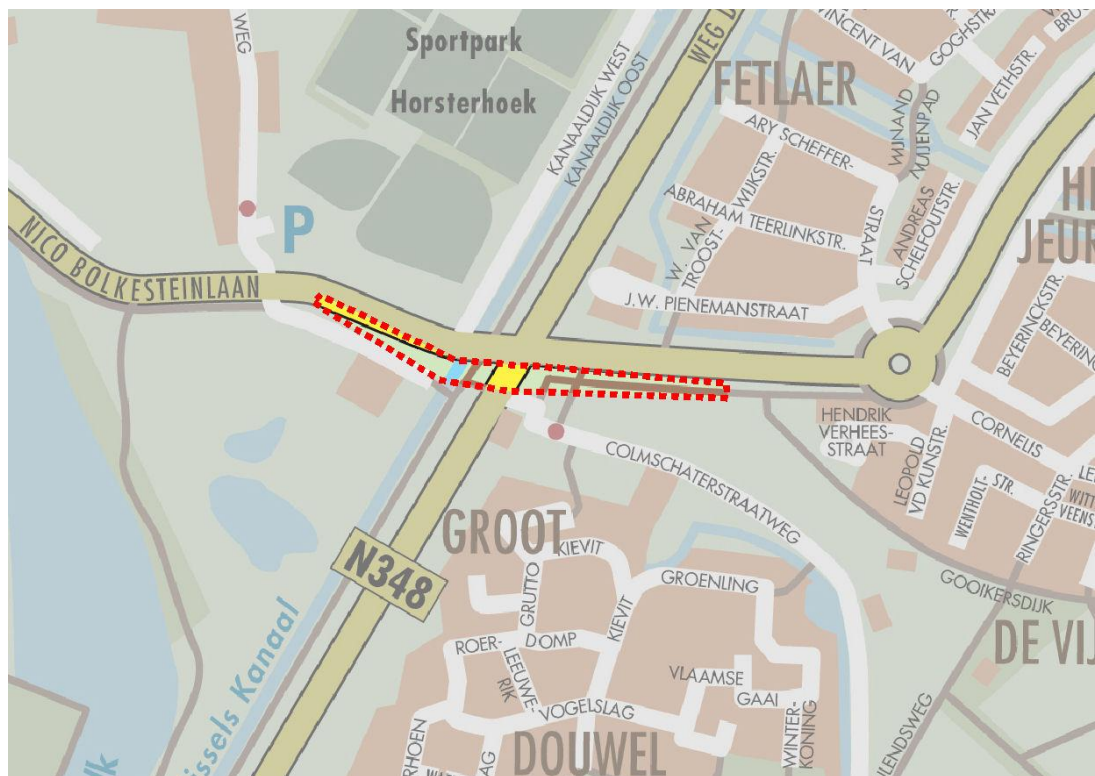
Globale ligging plangebied Fietsbrug N348

1.2.2 Begrenzing

Het plangebied "Fietsbrug N348" wordt globaal begrensd:

- aan de westzijde door de kruising van de Colmschaterstraatweg met de Nico Bolkesteinlaan;
- aan de zuidzijde door de Colmschaterstraatweg en het Gooikerspark;
- aan de noordzijde door de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan;
- aan de oostzijde door het Gooikerspark.

De globale begrenzing van het plangebied "Fietsbrug N348" is in de volgende figuur weergegeven.



Begrenzing plangebied Fietsbrug N348

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden (gedeelten van) vier bestemmingsplannen. Het gaat om:

- Bestemmingsplan "Rielerenk" (vastgesteld 28 april 1996, goedgekeurd 25 september 1996);
- Bestemmingsplan "N348 deel I" (vastgesteld 25 september 2001, goedgekeurd 11 april 2002);
- Bestemmingsplan "De Vijfhoek Noord-West 1996, 3e uitwerking Het Jeurlink" (vastgesteld 10 juni 1998);
- Bestemmingsplan "Gooikerspark" (vastgesteld 1 maart 2004, goedgekeurd 21 september 2004).

Twee van deze bestemmingsplannen zijn ouder dan tien jaar. De andere twee bestemmingsplannen zijn van recenter datum.

1.4 Aanleiding voor bestemmingsplanherziening

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

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een plankaart met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de plankaart vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit een zevental hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. In hoofdstuk 3 is het beleidskader opgenomen dat van toepassing is op dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt de ontwikkelingsvisie van het bestemmingsplan beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de zogenaamde randvoorwaarden zoals milieu-aspecten en waterhuishouding. In hoofdstuk 6 worden de juridische aspecten nader toegelicht. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd, juridisch wordt geregeld. Er wordt beschreven hoe de plankaart en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd. Tevens wordt ingegaan op handhaving. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

In en nabij het plangebied zijn verschillende (water)wegen en landschapselementen aanwezig. De provinciale weg N348 loopt globaal van noord naar zuid. Evenwijdig daaraan loopt het Overijssels Kanaal.

Vanaf het centrum van Deventer komt de Nico Bolkesteinlaan, via de Nico Bolkesteinbrug, uit op de N348. Ten zuiden van de Nico Bolkesteinlaan loopt de Colmschaterstraatweg, die via de Rietmansbrug uitkomt op de N348. De Colmschaterstraatweg en de Rietmansbrug hebben vooral een functie als fietsverbinding tussen het centrum van Deventer en de Vijfhoek. Tussen het laatste deel van de Nico Bolkesteinlaan en de Colmschaterstraatweg loopt een geluidswal. Aan de Colmschaterstraatweg op dit punt is een agrarisch bedrijf gevestigd en ligt een woonboot in het Overijssels Kanaal.

Ten oosten van de N348 gaat de Nico Bolkesteinlaan over in de Leonard Springerlaan. Het tracé van de Colmschaterstraatweg wordt onderbroken door de N348 maar gaat ten oosten daarvan weer verder. Tussen de Leonard Springerlaan en het oostelijk deel van de Colmschaterstraatweg ligt een gedeelte van het Gooikerspark, een (toekomstig) park dat Colmschate noord en de Vijfhoek van elkaar scheidt.

Ten zuiden van het Gooikerspark liggen de wijken Groot Douwel en Klein Douwel. Tussen de N348 en Groot Douwel ligt een geluidswal, die doorloopt tot het oostelijk deel van de Colmschaterstraatweg.

De huidige fietsverbinding loopt over het westelijk deel van de Colmschaterstraatweg en de Rietmansbrug via de gelijkvloerse kruising met de N348 naar een T-splitsing, waarvan het ene deel doorloopt via een vrijliggend fietspad evenwijdig aan de Leonard Springerlaan, en het andere deel via het oostelijk gedeelte van de Colmschaterstraatweg.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Europees- en rijksbeleid

3.2.1 *Nota ruimte (2006)*

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

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

3.2.2 *Europese Kaderrichtlijn Water (2000)*

Duurzaam schoon oppervlaktewater en bescherming van het drinkwater voor de toekomst vinden we belangrijk in Europa. De nieuwe Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is op 22 december 2000 in werking getreden en vraagt aan alle lidstaten om resultaten te boeken met het schoonhouden en schoonmaken van het water in stad en land (chemisch kwaliteitsdoel) en het beschermen en ontwikkelen van natuur (ecologisch kwaliteitsdoel). De afspraken moeten er voor zorgen dat iedere lidstaat ervoor zorgt dat de kwaliteit van het oppervlaktewater en het grondwater in 2015 op orde is. Uitgangspunt is een indeling in stroomgebieden. De gemeente Deventer valt onder het deelstroomgebied Rijn-Oost. In 2009 is het stroomgebiedbeheerplan gereed, waarin de doelen, maatregelen en kosten zijn beschreven om aan het gewenste kwaliteitsniveau voor water te voldoen.

3.2.3 *Vierde Nota Waterhuishouding (1998)*

Het Rijksbeleid ten aanzien van water is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Hierin is aangegeven dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Om dit te bereiken moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van een watersysteembenadering en integraal waterbeheer. In de nota is onder andere aangegeven dat stedelijk water meer aandacht moet krijgen. Volgens de nota Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) moet aan het watersysteem meer aandacht worden gegeven om de natuurlijke veerkracht te benutten. Voorkomen van afwenteling door het hanteren van de drietrapsstrategie "vasthouden - bergen -afvoeren" staat hierbij centraal.

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

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

3.3 Provinciaal en (boven)regionaal beleid

3.3.1 Streekplan Overijssel 2000+ (2000)

Het streekplan Overijssel 2000+ geeft de provinciale hoofdlijnen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor de lange termijn aan.

Steden en dorpen moeten bij de inrichting van nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlocaties, evenals bij de herinrichting van bestaande locaties, fiets- en OV-vriendelijker worden ingericht. Van gemeenten wordt gevraagd dat ze bij het opstellen van structuur- en bestemmingsplannen voor nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlocaties nadrukkelijk aandacht besteden aan de consequenties voor het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en de auto, en de daarmee samenhangende verkeersveiligheidsaspecten en het benodigde parkeeroppervlak.

Om het gebruik van de fiets in de steden verder te stimuleren, is een goed netwerk van hoofdfietsroutes gewenst, dat tevens een goede aansluiting biedt op OV-haltes met voldoende stallingsvoorzieningen. Hierdoor wordt ketenvervoer aantrekkelijk. Het netwerk dient tevens aan te sluiten op het hoofdfietsroutenetwerk van nabij gelegen steden. Het gaat hierbij niet alleen om vrijliggende fietspaden, maar ook om veilige fietsroutes via woonstraten. Routes dienen bovendien sociaal veilig te zijn.

3.3.2 Beleid Waterschap Groot Salland (2006)

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

Het Waterbeheersplan rust op vier pijlers, te weten:

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

In het Waterbeheersplan is ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen aangegeven dat het waterschap bij het maken van plannen voor de inrichting van het stedelijk en landelijk gebied aangeeft waar vanuit het watersysteem (bekeken) het beste kan worden gebouwd, landbouw het beste kan plaatsvinden en waar natuur die afhankelijk is van (grond)water zich het beste kan ontwikkelen. Om inzicht te geven in de beperkingen die vanuit het

watersysteem aan functies worden opgelegd, is aan het waterbeheersplan een watervisiekaart toegevoegd.

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

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurplan Deventer 2025 (2004)

In het structuurplan Deventer 2025 (april 2004) zijn de toekomstige ruimtelijke opgaven voor Deventer en de gewenste ontwikkelingsrichting in beeld gebracht. Deventer zet bij nieuwe uitbreidingen in op de fiets. In de bestaande stad wordt ingezet op het realiseren van een Zevenster van 'non-stop' fietsverbindingen tussen de binnenstad en de overige wijken en kernen van Deventer.

De kern van het Structuurplan 2025 wordt gevormd door de ontwikkelingsmodellen voor zowel de korte termijn, de middellange als de lange termijn en het integraal ontwikkelingsperspectief voor Deventer Stad. Op korte termijn worden de laatste onderdelen van de Vijfhoek ontwikkeld en wordt de N348 als onderdeel van de hoofdwegenstructuur aangepast.

3.4.2 Fietsbeleidsplan 2000+ (2000)

De Zevenster fietsroute is een belangrijk onderdeel van het op 27 maart 2000 vastgestelde Fietsbeleidsplan 2000+. De Zevenster fietsroute is een stelsel van zeven hoogwaardige fietsroutes in Deventer. In het fietsbeleidsplan wordt prioriteit gelegd bij het verkeersveiliger maken van de punten waar deze fietsroutes kruisen met de hoofdwegen.



Eén van de nog te voltooien fietsroutes is een fietsroute tussen de Vijfhoek en Colmschate West enerzijds en het centrumgebied van Deventer anderzijds. Het doel is te komen tot een hoogwaardige non-stop fietsroute. In het kader van dit streven wordt voorzien in een fietstunnel onder de Henri Dunantlaan door en is de Rielierweg heringericht tot fietsweg.

Het grote aantal fietsers op de fietsroute Vijfhoek-Centrum wordt dagelijks geconfronteerd met oponthoud bij de gelijkvloerse kruising met de N348. Door het toepassen van een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers vindt een verbetering plaats op de punten van verkeersveiligheid en snelheid.

3.4.3 Milieubeleidsplan 2003-2008 (2003)

In het Milieubeleidsplan 2003-2008, dat op 20 oktober 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld, staat een integrale benadering van milieu, ruimtelijke ordening, bouwen en wonen en verkeers- en vervoersbeleid centraal. Het plan is daarom gebaseerd op de drie pijlers van het gemeentelijke beleid, zoals vastgelegd in de Stadsvisie. Vanuit milieuperspectief zijn per pijler de volgende milieu-uitgangspunten opgesteld:

- ruimtelijke ontwikkeling en milieu: behoud van bestaande milieukwaliteiten, verantwoord gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- economische ontwikkeling en milieu: een duurzame ontwikkeling en betrokkenheid en verantwoordelijkheid van ondernemers staat centraal;
- maatschappelijke ontwikkeling en milieu: de betrokkenheid van de burger.

Met name de eerste twee uitgangspunten zijn van belang bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Het gemeentelijk Milieubeleidsplan kent de speerpunten veiligheid, handhaving,

klimaatverandering en flora en fauna. Verder is voor de verschillende beleidsterreinen een aantal milieuambities vastgelegd. Er wordt onder meer ingezet op een verbetering van de veiligheid en het veiligheidsgevoel van burgers, het behoud en versterken van natuur in de buurt en het benutten van kansen voor natuurontwikkeling, energiebesparing, duurzame energie en een efficiënte inzet van fossiele energie, minder geluidhinder voor burgers en het voorkomen van hindersituaties, een acceptabele luchtkwaliteit, een duurzaam gebruik van de bodem en het voorkomen van verdere bodemverontreiniging. Waar nodig zijn met name geluids-, veiligheids- en ecologie-aspecten zoveel mogelijk vertaald in het onderhavige bestemmingsplan.

De gemeente is begonnen met de voorbereidingen voor een nieuw Milieubeleidsplan 2009-2014. Eind 2008 zal dit naar verwachting worden vastgesteld.

3.4.4 Groenbeleidsplan (2007)

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

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

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

De ambities uit het Groenbeleidsplan zijn:

- ruimte voor groen in en om de stad;
- aandacht voor de toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- inspringen op nieuwe stedelijke ontwikkelingen;
- een handleiding bieden voor de praktische invoering van de groenvisie in de praktijk.

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan past binnen het Groenbeleidsplan.

3.4.5 Welstandsnota gemeente Deventer (2004)

De herziening van de Woningwet, die op 1 januari 2003 in werking is getreden, heeft onder meer als doel het inzichtelijk maken van de beoordeling van de aanvragen voor bouwplannen door de welstandscommissie. Sinds 1 juli 2004 is het niet meer mogelijk zonder vooraf bekend gemaakte criteria welstandseisen aan bouwplannen te stellen. De gemeente Deventer heeft deze criteria vastgelegd in de Welstandsnota gemeente Deventer. De nota is een beheers- en verbeteringsinstrument voor de uiterlijke verschijningsvorm in bestaande gebieden. Er is onderscheid in vier soorten criteria: de algemene welstandscriteria, de gebiedscriteria, de criteria voor bepaalde typen bouwwerken en de objectcriteria. Hoe er naar de plannen gekeken wordt hangt af van de waarde die aan het gebied, gebouw of object wordt gehecht. De gemeente hanteert hierin een viertal niveaus, namelijk:

- niveau 1, bijzondere toetsing: de gemeente wil de bijzondere kwaliteiten van het gebied behouden en/of verbeteren, ofwel een gebied met een bijzondere kwaliteit realiseren;
- niveau 2, reguliere toetsing: deze toetsing beoogt handhaving en continuering van de huidige kwaliteit van het gebied;
- niveau 3, soepele toetsing: deze toetsing beoogt de basiskwaliteit van het gebied te behouden;
- niveau 4, welstandsvrij: er worden geen eisen gesteld.

Voor het gebied van dit bestemmingsplan geldt grotendeels niveau 1 en voor een klein gedeelte niveau 2.

Hoofdstuk 4 Beheer- en ontwikkelingsvisie

4.1 Ontwikkelingsvisie

In het onderhavige bestemmingsplan worden de randvoorwaarden geschapen voor de bouw van een fietsbrug. Het gaat daarbij om de ligging en de maximale hoogte van de brug. Het uiteindelijke ontwerp zal door middel van een "design & construct" constructie in opdracht van de gemeente Deventer bepaald worden. De ontwerper heeft hierbij een grote ontwerpvrijheid maar de eindtoetsing aan onder andere landschappelijke waarden vindt plaats bij de gemeente Deventer. Het plangebied is zodanig ruim begrensd dat bij het ontwerp en de situering van de fietsbrug rekening kan worden gehouden met de in het plangebied gelegen leidingen en bouwtechnische beperkingen. Naar verwachting zal niet het gehele plangebied nodig zijn voor het realiseren van de fietsbrug.

Uitgangspunt is om over de bestaande geluidswal ten westen van de N348 een op- en afrit aan te brengen. Op de geluidswal kunnen zonodig geluidsschermen worden aangebracht om het geluidswerend vermogen te handhaven.

Ten oosten van de N348 en direct ten zuiden van de Leonard Springerlaan wordt een talud of een constructie aangebracht, met daarop eveneens een op- en afrit. Deze op- en afrit sluit aan op het bestaande fietspad ten zuiden van de Leonard Springerlaan.

De fietsbrug overspant de N348 en het Overijssels Kanaal vanaf de geluidswal ten westen van de N348 naar het talud of de constructie ten oosten van die weg. Het tracé van de brug loopt parallel aan de Nico Bolkesteinlaan enerzijds en de Leonard Springerlaan anderzijds.



3D impressie van een mogelijke fietsbrug

Het hierboven beschreven tracé loopt evenwijdig aan de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan. Hiermee vindt een bundeling van infrastructuur plaats, doordat de fietsbrug vlak naast de Nico Bolkesteinbrug gesitueerd wordt. Met deze bundeling wordt verrommeling van de infrastructuur in het landschapsbeeld zo veel mogelijk voorkomen.

Tegelijkertijd wordt een bepaalde afstand gehouden tot de Rietmansbrug. Deze brug maakt deel uit van de oude verbindingsweg tussen Deventer en Colmschate en vormt daarmee een belangrijk cultuurhistorisch element. Hoewel het langzaam verkeer naar de Vijfhoek niet meer via de Rietmansbrug zal gaan, behoudt de brug een verkeersfunctie als verbinding van het westelijk tracé van de Colmschaterstraatweg met het fietspad over de dijk ten westen van het Overijssels Kanaal.

Op dit moment wordt er geen voorkeur uitgesproken voor een lage brug of een hoge brug. Beide varianten kunnen inpasbaar zijn in het landschap. Enerzijds kan met een lage brug aangesloten worden bij het platte beeld van het omliggende landschap, anderzijds kan met een hoge brug de entree van de Vijfhoek gemarkeerd worden. Ontwerpen voor de fietsbrug zullen door de gemeente aan inpassendheid in het landschap en overige randvoorwaarden worden getoetst alvorens de opdracht tot het bouwen van de brug verleend wordt. Overigens wil de keuze voor een hoge of een lage brug niet zeggen dat het rijdek van de brug (veel) hoger komt te liggen dan noodzakelijk is.

De oostelijke aanlanding van de brug zal kunnen aansluiten op, dan wel worden ingepast in, de inrichting van het Gooikerspark. Het gedeelte van het plangebied dat niet gebruikt wordt voor de fietsbrug kan meegenomen worden in de inrichting van het Gooikerspark.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Archeologie / cultuurhistorie

5.1.1 Archeologie

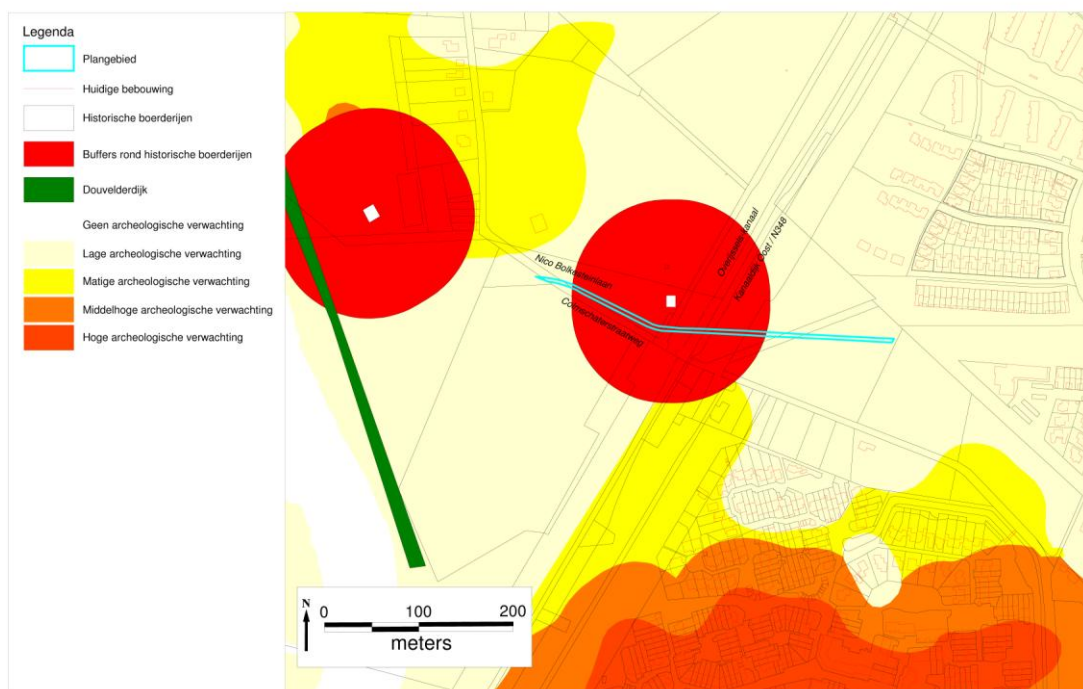
Verwachting

Het plangebied heeft grotendeels een lage verwachting. Een smalle strook in het uiterste zuiden van het plangebied heeft een matige verwachting. In het plangebied liggen geen bekende historische elementen. Ongeveer 10 meter ten noorden van het plangebied lag de historische boerderij Barink, voor het eerst vermeld in 1399. Deze boerderij was waarschijnlijk het huis van de onderschout van Colmschate.

Rond historische boerderijen is een bufferzone van 100 meter aangegeven, waarin oudere voorgangers worden verwacht. Het plangebied ligt grotendeels in deze bufferzone.

Ongeveer 190 meter ten westen van het plangebied ligt de Douvelderdijk, vroegste vermelding 1350.

Fietsbrug N348/Nico Bolkesteinlaan, archeologische verwachting



Advies

In het plangebied worden resten van oudere voorgangers van de boerderij Barink verwacht.

Omdat de brug echter grotendeels op bestaande ophogingen wordt aangelegd en waarschijnlijk slechts enkele peilers in de oever van het Overijssels Kanaal worden geplaatst, is archeologisch onderzoek voorafgaand aan de aanleg niet nodig.

Wanneer de exacte bouwtekeningen bekend zijn, dienen deze te worden voorgelegd aan de gemeentelijk archeoloog. Wanneer uit de tekeningen blijkt dat onverhoogde delen van het plangebied toch vergraven worden, kan het ontgraven van deze delen archeologisch worden begeleid.

5.1.2 Rijks- en Gemeentelijke monumenten

In het plangebied zijn geen rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig.

5.2 Milieu-aspecten

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in één nieuwe ontwikkeling. Het betreft een infrastructurele aanpassing ter hoogte van de kruising tussen twee belangrijke wegen, de N348 en de Nico Bolkesteinlaan - Leonard Springerlaan. Het gaat niet om een gevoelige functie en evenmin zullen dezelfde personen er meer dan twee uur per dag aanwezig zijn.

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

- geluid;
- bodemkwaliteit;
- luchtkwaliteit;
- risico/veiligheid;
- ecologie;
- hoogspanningsleidingen.

5.2.1 Geluid

Door het project zal de bestaande (brom)fietsverbinding tussen het centrumgebied van Deventer en de Vijfhoek circa 10 meter verschoven worden. Indien de oostelijke op- en afrit via een talud loopt, draagt dit bij aan de afscherming van het geluid van het verkeer op de Nico Bolkesteinlaan ten opzichte van de woningen aan de Colmschaterstraatweg.

5.2.2 Bodem

Voor zover bekend zijn ter plaatse van de fietsbrug en de daarbij behorende op- en afritten geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis van het historisch bodembestand worden ter plaatse geen bodemverontreinigingen verwacht.

Ten zuiden van de fietsbrug zijn in de periode 1997-2003 op een drietal locaties bodemonderzoeken en/of bodemsanering uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de grond lokaal licht verhoogde gehalten aan lood, zink, minerale olie en PAK bevat, Deze hoeveelheden overschrijden de streefwaarde. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan chroom, minerale olie, vluchtige aromaten en trichlooretheen aangetoond; ook deze hoeveelheden overschrijden de streefwaarde.

Op basis van deze informatie bestaat niet het vermoeden dat ter plaatse van de fietsbrug een ernstige bodemverontreiniging aanwezig zal zijn. Het project kan daarom zonder verder onderzoek of maatregelen doorgang vinden.

5.2.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de wet tot wijziging van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), werktitel 'Wet luchtkwaliteit', in werking getreden. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' 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 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL-programma (Nationale Samenwerking Luchtkwaliteit), dat in werking treedt nadat de Europese Unie derogatie heeft verleend.

Het bestaande (brom)fietsverkeer zal door het project niet meer gebruik hoeven te maken van de verkeersregelininstallatie op de kruising Nico Bolkensteinlaan - Leonard Springerlaan - N348. Dit komt de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer ten goede omdat de verkeersregelininstallatie zodanig aangepast kan worden dat het gemotoriseerde verkeer niet meer hoeft te wachten voor overstekende (brom)fietsers. Een betere doorstroming van het gemotoriseerde verkeer heeft een gunstig effect op de lokale luchtkwaliteit. Volgens de verkeersmilieukaart wordt ter plaatse, nu en in de toekomst, voldaan aan de normstelling voor luchtkwaliteit volgens de eisen van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Uit bovenstaande blijkt dat er door het project geen overschrijding van de grenswaarde te verwachten is en het plan ook niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt.

5.2.4 Externe veiligheid

Over de N348 loopt een route gevaarlijke stoffen. Verkeersdeelnemers worden uit oogpunt van externe veiligheid echter 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 dit project verder geen aandachtspunt.

5.2.5 Ecologie

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

Van toepassing is wel de sinds 1 april 2002 van kracht zijnde Flora- en faunawet. Deze wet voorziet in de bescherming van planten en dieren in heel Nederland. Het realiseren van een fietsbrug dient aan deze wet getoetst te worden. Met het oog hierop is in de vroege zomer van 2008 door het bureau Ecogroen een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de fietsbrug op de ecologische situatie ter plekke.

Op 24 juni 2008 heeft er een veldonderzoek plaatsgevonden. Hieruit bleek dat een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk is, omdat er in het plangebied slechts laagbeschermd dier- en plantensoorten aanwezig zijn. Wel dienen werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen altijd 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 of te controleren op broedende vogels en nesten binnen de invloedssfeer van de plannen. Overigens wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Als in de periode 15 juli-15 oktober gestart wordt met de kap- en/of sloopwerkzaamheden, dan is het van belang om na te gaan of bewoonde nesten van de houtduif aanwezig zijn in de invloedssfeer van de plannen.

Voor de in het plangebied voorkomende laag-beschermd kleine zoogdieren en amfibieën geldt automatisch vrijstelling en is geen ontheffing nodig. Om schade aan kleine zoogdieren te voorkomen is het wenselijk - indien de planning van de activiteiten dit toelaat - werkzaamheden in het plangebied zoveel mogelijk uit te voeren in de periode september-december (mits vorstvrij).

5.2.6 Hoogspanningsleidingen

Evenwijdig aan de N348 loopt een hoogspanningslijn. Deze lijn loopt eveneens over het talud of de constructie waar de fietsbrug op zal uitkomen. De hoogspanningsleiding wordt daarom uit veiligheidsoverwegingen aangepast.

Ten aanzien van gezondheidseffecten van hoogspanningslijnen heeft het ministerie van VROM op 3 oktober 2005 de gemeenten geadviseerd over het te voeren beleid. Het advies luidt om bij de vaststelling van bestemmingsplannen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen (0 tot 15 jaar) langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbij het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (μ T). In het advies wordt door VROM met nieuwe situaties, in relatie tot verblijftijd en mate van blootstelling, bedoeld het oprichten van woningen, scholen, kinderdagverblijven e.d. Er wordt bij gemeentelijke planvorming rekening gehouden met dit VROM-advies.

Voor het plan van de fietsbrug is er echter geen sprake van een nieuwe situatie in de zin van het VROM-advies. Zowel de (brom)fietsverbinding als de hoogspanningsleiding zijn in de huidige situatie reeds aanwezig. De verblijftijd binnen de indicatieve zone van 50 meter aan weerszijden van de lijn is redelijkerwijs niet gelijk te stellen aan de verblijftijd bij de nieuwe functies als bedoeld in het VROM-advies. Door de fietsbrug zal de verblijftijd van (brom)fietsers onder de lijn zelfs afnemen omdat ze niet meer voor een stoplicht hoeven te wachten. De hoogspanningslijnen zijn vanuit gezondheidsoverwegingen verder geen aandachtspunt.

5.3 Leidingen en kabels

Er bevinden zich in en nabij het plangebied ondergrondse en bovengrondse leidingen. Ondergronds bevinden zich een gasleiding en twee waterleidingen, bovengronds bevindt zich een hoogspanningsleiding. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker transport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving is het van belang minimale (bouw)afstanden in acht te nemen. Om deze afstanden veilig te stellen zijn dubbelbestemmingen voor de betreffende leidingen opgenomen.

5.4 Waterhuishouding

5.4.1 Inleiding

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

5.4.2 Verslag overleg met relevante waterbeheerders

Door het plangebied loopt het Overijssels Kanaal. Deze watergang is in beheer van het waterschap Groot Salland. Dit waterschap heeft er op gewezen dat bij het realiseren van een fietsbrug vooral bepalend zijn de randvoorwaarden die in de Keur gesteld worden aan de constructie. Er moet voldoende doorvaarhoogte onder de brug zijn (minimaal 1,25 meter). Obstakels in het kanaal zijn niet toegestaan; er moet sprake zijn van een vrije overspanning boven het water. Verder zijn de constructies in, aan en door de waterkeringen (kades) aan beide zijden aan voorwaarden verbonden. Tenslotte worden er bij voorkeur geen uitlogende materialen toegepast in de constructie van de brug.

Daarnaast is het Overijssels Kanaal in de partiële herziening "Ruimte en Water" van het Streekplan Overijssel 2000+ en het Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+ van de provincie Overijssel aangewezen als essentiële waterloop. Dit betekent dat langs de waterloop bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing binnen een zone van 100 meter rekening dient te worden gehouden met de huidige en toekomstige functie van waterafvoer. Blijkens de hiervoor weergegeven reactie van het waterschap Groot Salland vloeit hier echter geen belemmering voor bebouwing voort.

5.5 Verkeer en parkeren

Door het realiseren van een fietsbrug ter hoogte van de kruising van de N348 en de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan is het niet meer nodig dat fietsers gebruik maken van de gelijkvloerse oversteek over de N348.

Het verkeer op de N348 zal derhalve niet meer hoeven te wachten op overstekende fietsers, waardoor de doorstroming op het kruispunt verbetert. Dit is vooral van belang nu ook verkeer van en naar het nieuwe ziekenhuis aan de Nico Bolkesteinlaan van dit kruispunt gebruik zal maken. Een verbeterde verkeersdoorstroming komt ook ten goede aan de luchtkwaliteit in het gebied. Daarnaast neemt de verkeersveiligheid van vooral fietsers toe.

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het realiseren van een infrastructurele voorziening. Deze heeft geen eigen parkeerbehoefte. Er behoeft dan ook niet in parkeerplaatsen te worden voorzien.

5.6 Sociale veiligheid

Uit oogpunt van sociale veiligheid gelden bij het aanleggen van een fietsbrug de volgende aandachtspunten.

- Goede verlichting is belangrijk;
- Een transparante afscherming is in het belang van het zicht van de weg naar de fietsers en voetgangers op de brug;
- De beplanting op de geluidswallen aan beide zijden van de fietsbrug mag niet hoger zijn dan 50 centimeter;
- De toegankelijkheid van de fietsbrug voor gehandicapten is van belang.

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om verlichting te realiseren en het plangebied is zo begrensd dat ruime op- en afritten met een laag hellingspercentage mogelijk zijn. De overige aandachtspunten voor sociale veiligheid zijn kwesties van feitelijke uitvoering en beheer en vallen daarmee buiten het bestek van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Planopzet en juridische aspecten

6.1 Inleiding

In de planregels zijn de hiervoor beschreven verkeerskundige uitgangspunten voor de fietsbrug ter hoogte van de kruising van de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan met de N348 op juridische wijze vertaald.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de plansystematiek. Allereerst wordt ingegaan op de overgang van het analoge, "papieren" bestemmingsplan naar een digitaal bestemmingsplan. Vervolgens wordt ingegaan op de standaardisering van de bestemmingsplannen. In § 6.3 wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Tenslotte wordt in § 6.4 aandacht gegeven aan de handhaving van de bestemmingsplanregels.

6.2 Plansystematiek

Overgang van analoog naar digitaal

Juridisch gezien verdwijnt vanaf 1 juli 2009 de status van het "papieren" bestemmingsplan. Sinds 1 juli 2008 is de Wet op de Ruimtelijke Ordening ingrijpend herzien. Een belangrijke wijziging is dat vanaf dat moment bestemmingsplannen (mits ze als ontwerp bestemmingsplan ter inzage zijn gelegd) alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft slechts een verbeelding van de digitale versie.

Standaardisering

Naast de mogelijkheid om plannen te digitaliseren, is actualisering van bestemmingsplannen van belang om te kunnen werken met een eenduidig en actueel juridisch-planologisch toetsingskader. De opzet en systematiek van de huidige plannen is door de jaren heen onderhevig geweest aan allerlei trends, modes en persoonlijke voorkeuren. Hierdoor wijken de plannen onderling sterk van elkaar af en wordt de toetsing en handhaving van de diverse plannen bemoeilijkt. Het is dan ook gewenst om bij de actualisering van de bestemmingsplannen gebruik te kunnen maken van standaarden, zoals standaardkleuren, standaardplansystematiek, standaardbenamingen, etc.

Door het NIROV is in 2003 het rapport *Op de Digitale Leest* uitgegeven. Dit rapport bevat standaard-aanbevelingen voor de kaart en de voorschriften van het digitaal uitwisselbare bestemmingsplan. Daarnaast is in maart 2005 de uitgave *"Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke processen"* van het ministerie van VROM verschenen. Tenslotte is op 22 juni 2006 door de stuurgroep DURP (Digitaal Uitwisselbare Ruimtelijke Plannen) het pakket DURP-standaarden 2006 vastgesteld.

Deze standaarden zijn juridisch verankerd in de fundamentele herziening van de Wet ruimtelijke ordening. Inhoudelijk is voor het maken van bestemmingsplannen met name de *Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008* (verder: SVB 2008) van belang. De SVB 2008 bevat afspraken voor vergelijkbare bestemmingsplannen. Het gaat hierbij om de naamgeving en om de indeling van de bestemmingen, de structuur en de verbeelding van de plankaart en om de opbouw van de planregels.

Belangrijk uitgangspunt van de SVB 2008 is dat er meer eenheid komt in de diverse functies in bestemmingen en meer eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen. Met het oog hierop is een lijst met in principe alle mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Elke bestemmingshoofdgroep heeft een vaste lettercode, die in hoofdletters weergegeven wordt. Tevens heeft elke bestemmingshoofdgroep een vaste kleur.

Tenslotte bevat de SVB 2008 bindende afspraken en aanbevelingen voor de volgorde van de legenda, de opbouw van de toelichting, planregels en het gebruik van standaardbepalingen (zoals de begripsbepalingen en de wijze van meten).

6.3 Planopzet

6.3.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, planregels en een toelichting. De plankaart en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de plankaart zijn de bestemmingen aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen juridische betekenis, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen. Deze bepalingen beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke planregels en van de plankaart te waarborgen.

Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per op de plankaart aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden.

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

Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotbepalingen. Deze planregels bevatten onder meer de overgangsbepalingen en de titel.

6.3.2 Hoofdstuk I: Inleidende bepalingen

De artikelen 1 en 2 bevatten begripsomschrijvingen respectievelijk planregels omtrent de wijze van meten. Het voert te ver om hier uitgebreid bij alle begrippen stil te staan. In ieder geval wordt opgemerkt dat in het kader van dit bestemmingsplannen een fietsbrug wordt aangemerkt als een bouwwerk geen gebouw zijnde. Bij het bepalen van de hoogte van de brug wordt het gemiddeld aansluitend terrein als peil genomen.

6.3.3 Hoofdstuk II: Bestemmingsbepalingen

Algemeen

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe ontwikkeling. De planregels stemmen niet of nauwelijks overeen met het huidige gebruik van de grond en de bebouwing.

De planregels bij de bestemmingen hebben voor elke bestemming dezelfde opbouw met achtereenvolgens, voor zover van toepassing, de volgende leden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Ontheffing van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Ontheffing van de gebruiksregels;
- Aanlegvergunning.

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

Bestemming Verkeer: Artikel 3

Omdat het bestemmingsplan uitsluitend voorziet in het mogelijk maken van een infrastructureel werk, is de bestemming 'Verkeer', afgezien van de dubbelbestemmingen, de enige bestemming die in dit bestemmingsplan voorkomt. Binnen deze bestemming vallen naast fiets- en voetpaden ook taluds, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken en water.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van verkeer en wegverlichting is een maximale bouwhoogte van 8 meter opgenomen. De maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is opgenomen als 55 meter, gemeten vanaf de top van het talud waar de fietsbrug op aanlandt. Binnen deze categorie valt de te realiseren fietsbrug. De maximale bouwhoogte is de hoogte van een tuibrug met excentrische pijler, de hoogste variant van een fietsbrug over de N348. Ook dient er een minimale doorrijhoogte van 4,6 meter aangehouden te worden.

Tevens is via een ontheffing de mogelijkheid opgenomen dat ondergeschikte gebouwen mogen worden gebouwd ten behoeve van nutsvoorzieningen, zoals trafohuisjes,abri's, telefooncellen, kabelkasten en gemaalgebouwtjes.

Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die over een of meerdere onderliggende bestemmingen 'heen vallen' en een heel specifiek (ruimtelijk) belang beogen te regelen. De bepalingen van een dubbelbestemming gaan vóór die van de onderliggende bestemming(en). Reden voor deze voorrangsregel is, dat de toegekende dubbelbestemming een bijzonder belang vertegenwoordigt dat zo zwaarwegend is, dat andere ruimtelijke belangen daarvoor moeten wijken.

6.3.4 Hoofdstuk III: Algemene bepalingen

De algemene bepalingen omvatten een aantal algemene en aanvullende bepalingen die van toepassing zijn op de gronden behorende bij het onderhavige plangebied. Vanwege het algemene karakter van deze planregels zijn deze opgenomen in dit algemene hoofdstuk.

Artikel 8: Anti-dubbeltelregel

Door wijziging in de begrenzing van het bouwperceel zouden regelingen die aan het bouwperceel zijn verbonden, kunnen worden ontdoken. De anti-dubbeltelbepaling verhindert dat.

Artikel 9: Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

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

Artikel 10: Algemene ontheffingsregels

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

Artikel 11: Algemene procedureregels

In deze bepaling zijn procedureregels gegeven voor ontheffingen overeenkomstig de in het plan gegeven bevoegdheden.

6.3.5 Hoofdstuk IV: Overgangs- en slotregels

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

Artikel 12: Overgangsrecht

Deze bepaling regelt het regime van bebouwing en van gebruik van de grond dat strijdig is met het plan. Strijdigheid met het plan wordt zowel voor bebouwing als voor gebruik van de grond gezien op het moment waarop het plan van kracht wordt.

Artikel 13: Slotbepaling

Hier staat de benaming van dit bestemmingsplan vermeld.

6.4 Handhaving

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt. Daarom is het belangrijk om reeds ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels. Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid.

1. Voldoende kenbaarheid van het plan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij

degenen die het moeten naleven. De wet bevat enkele waarborgen ten aanzien van de te volgen procedure: deze heeft in de bestemmingsplanprocedure een beperkt aantal inspraakmomenten ingebouwd.

2. Voldoende draagvlak voor het beleid en de regeling in het plan

De inhoud van het bestemmingsplan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund worden door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.

3. Realistische en inzichtelijke regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de bepalingen goed controleerbaar zijn. De planregels moeten niet meer regelen dan noodzakelijk is.

4. Actief handhavingsbeleid

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

Vornoemde onderwerpen zijn als uitgangspunt opgenomen en als richtlijn gehanteerd bij het opstellen van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

In artikel 3.1.6, lid 1, aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is. Allereerst wordt in § 7.2 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in § 7.3 en 7.4. ingegaan op de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid'.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan wordt vastgesteld ten behoeve van een door of in opdracht van de gemeente Deventer te realiseren fietsbrug. Dit project zal derhalve door de gemeente worden gefinancierd. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van een tweetal subsidies van het rijk. Het betreft uitkeringen in het kader van de Wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) en Beter Bereikbaar Stedendriehoek (BBS). Deze rijkssubsidies worden beheerd door de provincie Overijssel respectievelijk de provincie Gelderland.

Er zijn hiermee geen omstandigheden die duiden op financiële onhaalbaarheid van het plan. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan kan derhalve worden geacht te zijn aangetoond.

7.3 Resultaten inspraak

Op grond van artikel 2 van de gemeentelijke Inspraakverordening heeft het voorontwerp bestemmingsplan 'Fietsbrug N348' met ingang van 18 december 2008 tot en met 11 februari 2009 voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen. Tevens heeft op 20 januari 2009 een inloopavond plaatsgevonden, waarop iedereen het bestemmingsplan kon inzien en aan vertegenwoordigers van de gemeente vragen kon stellen. Er zijn vijf inspraakreacties ingediend. Deze hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. De inspraakreacties zijn hieronder weergegeven en cursief van een gemeentelijke reactie voorzien.

Op grond van artikel 5 van de Inspraakverordening moet ter afronding van een inspraak een eindverslag gemaakt worden. Dit eindverslag bevat in elk geval:

- een overzicht van de gevolgde inspraakprocedure;
- een weergave van de inspraakreacties die tijdens de inspraak mondeling of schriftelijk naar voren zijn gebracht;
- een reactie op deze inspraakreacties, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan.

Inspraakreactie van dhr. Obdeijn, Oerdijk 70 Schalkhaar

Een ongelijke kruising is het meest wenselijk.

De gemeente deelt uw mening. Het verhoogt de veiligheid, de doorstroming voor fietsers en de doorstroming voor auto- en vrachtverkeer.

De fietsers en voetgangers, waarvan velen oud zijn, kleine kinderen en mensen met velerlei

handicaps, krijgen grote problemen met de steilte van de brug.

Het gebied van het bestemmingsplan is zodanig begrensd dat daarbinnen op- en afritten mogelijk zijn met een helling die voldoet aan de daarvoor geldende normen. De op- en afritten van de fietsbrug zullen een helling van maximaal 5% hebben. Weggebruikers zullen hier naar verwachting geen hinder van ondervinden.

Inspraakreactie van mevr. Lipman, De Lindenhof 56 Schalkhaar

Ik geef de voorkeur aan een fietsbrug boven een fietstunnel.

De gemeente deelt uw mening.

Inspraakreactie van mevr. C. Wolters-Lammertink, Colmschaterstraatweg 5 Deventer, mede namens de bewoners van Colmschaterstraatweg 40 en Nulendsweg 2 Deventer

Insprekers hebben tijdens de inloopavond vernomen dat de verbindingsweg tussen de Colmschaterstraatweg en de Leonard Springerlaan zal verschuiven in de richting van het appartementencomplex aan de Hendrik Verheesstraat. Zij verlangen dat de nieuwe verbindingsweg wordt verhard met asfalt en dat de weg wordt voorzien van goede verlichting, goede bewegwijzering en de mogelijkheid om direct links of rechts af te slaan.

De bewoners van Colmschaterstraatweg 40 wensen dat de verbindingsweg zodanig aangelegd wordt, dat koplampen van auto's op die weg niet hun woning in schijnen.

Voor het inpassen van de fietsbrug in de omgeving is het inderdaad nodig dat de verbindingsweg tussen de Colmschaterstraatweg en de Leonard Springerlaan in oostelijke richting wordt verschoven. Dit betreft aspecten van feitelijke uitvoering en valt buiten het bestek van dit bestemmingsplan. De wensen van de insprekers zullen bij de feitelijke uitvoering waar mogelijk worden meegenomen.

Inspraakreactie van dhr. J. Jansen, Hendrik Verheesstraat 60 Deventer

De hoogte van de brug zal zeer storend zijn in het landschap.

De feitelijke hoogte van de brug is op dit moment nog niet bekend. Dit bestemmingsplan beoogt uitsluitend de randvoorwaarden te stellen voor een fietsbrug op deze locatie en daarmee een zo groot mogelijke vrijheid te scheppen voor de ontwerper van de brug. Hiermee staat echter niet vast dat de geboden ontwerpvrijheid ook maximaal benut zal worden. De gemeente Deventer zal een aantal marktpartijen uitnodigen om een ontwerp voor een fietsbrug te maken. Bij de beoordeling van deze ontwerpen zal mede getoetst worden aan landschappelijke inpasbaarheid. In ieder geval zal het rijdek van de brug niet hoger zijn dan noodzakelijk is om de ruimte te overspannen en voldoende doorrijhoogte voor het verkeer onder de brug te garanderen.

De hoogte van 4,5 à 5 meter zal een hinder zijn voor ouderen, kinderen en invaliden. In plaats van dat deze brug een verbetering van de doorgang voor fietsers zal worden, zal zij een barrière worden.

Verwezen wordt naar de beantwoording van de inspraakreactie van dhr. Obdeijn op dit punt.

Het even wachten voor een stoplicht heeft voor mij de voorkeur.

In het kader van het Structuurplan Deventer 2025 en het Fietsbeleidsplan 2000+ is reeds de keuze gemaakt om non-stop fietsverbindingen te realiseren, onder andere tussen de binnenstad van Deventer en de Vijfhoek. Onderdeel van deze non-stop fietsverbinding is een ongelijkvloerse fietsoversteek bij de kruising van de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan met de N348. Dit bestemmingsplan is een uitvoering van de gemaakte

beleidskeuzes. Hierbij zal worden voldaan aan wettelijke normen met betrekking tot de hellingspercentages van de op- en afritten van de brug en worden tevens aspecten van welstand, landschappelijke inpassing en sociale veiligheid meegenomen, zodat de ongelijkvloerse fietsoversteek bij de genoemde kruising op een verantwoorde manier gerealiseerd kan worden.

Door de almaar toenemende verkeersdrukte zal de wachttijd voor fietsers, met name in de spits, steeds langer worden. Dat veroorzaakt vaak ook ongewenst verkeersgedrag. Het sluipverkeer via Schalkhaar zal daardoor ook verder toenemen.

Inspraakreactie van dhr. T. Zoete, Jacobus Meijlinkstraat 13 Deventer

Inspreker vraagt zich af of het ongemak van de beklimming van de hellingen van de fietsbrug wel opweegt tegen het belang van fietsers om niet even te wachten voor het rode verkeerslicht.

Verwezen wordt naar de beantwoording van de inspraakreactie van dhr. Obdeijn en dhr. Jansen op dit punt.

Inspreker is van mening dat een redelijke fasering van verkeerslichten voor overstekende fietsers en voetgangers binnen de bestaande indeling van het kruispunt moet kunnen passen. Een tunnel zou eventueel aanvaardbaar zijn, maar de noodzaak daartoe lijkt nauwelijks aanwezig.

Verwezen wordt naar de beantwoording van de inspraakreactie van dhr. Jansen op dit punt.

Inspreker vraagt zich af of er een berekening is die aantoont dat de fietsbrug nodig is ten behoeve van de algemene doorstroming van auto's en fietsers. Inspreker vraagt zich af of het voor het publiek duidelijk is dat de verbetering van de doorstroming van het verkeer ter plaatse ten koste gaat van het fietsverkeer.

Met dit voorstel wordt de doorstroming voor fietsers fors verbeterd, doordat er geen wachttijd meer is voor fietsers. Door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising worden verkeersstromen van elkaar gescheiden en hoeven zij niet meer op elkaar te wachten. Dit scheelt zowel voor het fietsverkeer als voor het autoverkeer tijd.

Er zijn op dit moment geen concrete getallen voorhanden die de huidige verkeersdoorstroming weergeven. In ieder geval is er op bepaalde tijdstippen sprake van een zeer drukke verkeerssituatie op het kruispunt. De verwachting is dat in de toekomst het fietsverkeer tussen de Vijfhoek en de binnenstad van Deventer zodanig toe zal nemen dat de verkeerssituatie klemmender zal worden. Dit heeft onder meer te maken met de voltooiing van de Vijfhoek met Spikvoorde en de Spijkvoorder Enk. Daarnaast groeit de jeugd van de Vijfhoek op en deze zal in toenemende mate middelbare scholen elders in Deventer bezoeken.

In het bestemmingsplan is in voldoende mate beschreven wat de gevolgen zullen zijn van het realiseren van een fietsbrug bij de kruising van de N348 met de Nico Bolkesteinlaan en de Leonard Springerlaan. Het ter inzage leggen van het voorontwerp van het bestemmingsplan is op meerdere plaatsen gepubliceerd. Ook in het vervolg van de procedure zullen nog publicaties plaatsvinden. Er kan hiermee van uitgegaan worden dat er voldoende informatie naar de samenleving toe plaatsvindt. Het is daarnaast ook de eigen verantwoordelijkheid van de burger om zich op de hoogte te stellen van de inhoud van bestemmingsplannen die wellicht voor hem van belang zijn.

7.4 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het plan is toegestuurd aan de provincie Overijssel, het waterschap Groot Salland, Vitens, Tennet, de Gasunie en de Fietzersbond. Hieronder zijn de opmerkingen van de verschillende instanties welke hebben gereageerd (samengevat) weergegeven en cursief van een reactie van de gemeente voorzien. Een aantal reacties heeft tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.

Provincie Overijssel

De provincie Overijssel geeft aan dat het bestemmingsplan van provinciaal belang is maar daarmee niet in strijd is. Indien het bestemmingsplan overeenkomstig het voorontwerp in procedure wordt gebracht, zullen de provinciale diensten geen aanleiding zien Gedeputeerde Staten te adviseren om vanuit provinciaal belang in te grijpen in de verdere procedure.

In een eerder stadium heeft de provincie reeds opmerkingen gemaakt naar aanleiding van een schetsontwerp voor de fietsbrug. Een van deze opmerkingen betrof de minimale doorrijhoogte van 4,6 meter die aangehouden dient te worden. Het verdient aanbeveling deze doorrijhoogte in de planregels op te nemen.

De planregels zijn aangepast.

Waterschap Groot Salland

De begrenzing van de bestemming Waterstaat-Waterkering op de plankaart is niet correct weergegeven. Langs het Overijssels Kanaal ligt aan weerszijde een beschermingszone van 10 meter. Op de plankaart is echter een ruimere begrenzing opgenomen. Wij verzoeken u om de plankaart aan te passen.

De plankaart is aangepast.

De toekomstige fietsbrug kruist het Overijssels Kanaal en de daarbij behorende waterkering. Dit betekent dat constructies in, aan en door de waterkering gebonden zijn aan voorwaarden. Ook is er voor werkzaamheden binnen deze zone een Keurontheffing nodig. Om de uitwerking soepel te laten verlopen verzoeken wij u om het waterschap vroegtijdig te betrekken bij de verdere planontwikkeling.

Dit betreft aspecten van feitelijke uitvoering. Het waterschap zal bij de verdere planontwikkeling betrokken worden.

Vitens

In het plangebied is een aantal drinkwatertransportleidingen gelegen. Verwezen wordt naar een bijlage met een tekening. Drinkwatertransportleidingen dienen conform de "Handreiking en beoordeling ruimtelijke plannen" van de provincie Overijssel beschermd te worden met een bebouwingsvrije zone. Van belang zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De leidingstrook dient buiten de rijbaan geprojecteerd te worden;
2. In de leidingstroken mogen geen ontgravingen of ophogingen worden gemaakt;
3. Als de strook verhard wordt mag er alleen een elementen verharding worden toegepast;

4. Binnen 2,5 meter uit het hart van de leiding mag geen diepwortelende beplanting aangebracht worden. Onder diepwortelende beplanting wordt verstaan beplanting met een wortelstelsel dat tot meer dan 1 meter diep onder maaiveld reikt;
5. De rooilijn van de bebouwing moet minimaal 5 meter uit het hart van de leiding liggen;
6. Binnen 5 meter uit het hart van de leiding mogen geen grond- en of graafwerkzaamheden worden verricht anders dan met voorkennis aan het waterbedrijf;
7. Het geniet de voorkeur de voorschriften te ondersteunen met een aanlegvergunning waarbij de leidingbeheerder, in casu Vitens, als adviseur optreedt.

De plankaart is aangepast voor zover de in het plangebied aanwezige transportleidingen en de daarbij behorende beschermingszones niet van de dubbelbestemming Leiding-Water waren voorzien. Deze omissie is hersteld.

De genoemde aandachtspunten worden, voor zover van toepassing, bij de feitelijke uitvoering meegenomen. In de bestemmingsplanregels is een aanlegvergunningstelsel opgenomen waarin voorafgaand overleg met de leidingbeheerder verplicht is gesteld.

Tennet

Tennet heeft aangegeven inhoudelijk geen op- of aanmerkingen te hebben op het bestemmingsplan.

Gasunie

In het plangebied is een gasleiding gelegen. Verwezen wordt naar een bijlage met een tekening. Gasleidingen dienen te worden beschermd met een bebouwingsvrije zone. De Gasunie is van mening dat de in het bestemmingsplan opgenomen bebouwingsvrije zone ter hoogte van de gasleiding te nauw is opgenomen.

De plankaart is aangepast.

Ter bescherming van de bebouwingsvrije zone dient in de planregels te worden opgenomen dat bepaalde activiteiten niet toegestaan zijn zonder schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder. De Gasunie doet hiertoe een aantal tekstvoorstellen.

Een gedeelte van het tekstvoorstel komt overeen met het bepaalde in artikel 4, Leiding - Gas (dubbelbestemming). Dit artikel biedt voldoende bescherming tegen bebouwing binnen de zone en waarborgt de betrokkenheid van de leidingbeheerder. Voor zover het tekstvoorstel het opnemen van een aanlegvergunningstelsel betreft, zijn de planregels aangepast.

Fietsersbond

De Fietsersbond heeft geen vooroverlegreactie ingediend.

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze planregels wordt verstaan onder:

1.1 *plan:*

het bestemmingsplan Fietsbrug N348, van de gemeente Deventer vervat in deze planregels en plankaart;

1.2 *bestemmingsplan:*

de geometrische bepaalde planobjecten met bijbehorende regels als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P202-00VG;

1.3 *Algemene wet bestuursrecht:*

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

1.4 *bebouwing:*

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

1.5 *bouwen:*

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

1.6 *bouwwerk:*

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

1.7 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.8 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein.

1.9 ontheffing:

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

1.10 weg:

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

1.11 Wet ruimtelijke ordening:

Wet van 1 juli 2008 (Stb. 2006, 566) houdende vaststelling van nieuwe planregels omtrent de ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.12 Woningwet:

Wet van 29 augustus 1991, Stb. 439, tot herziening van de Woningwet, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

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

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. kunstwerken;
- d. groenvoorzieningen;
- e. nutsvoorzieningen, uitsluitend indien ontheffing is verleend met toepassing van artikel 3.3.1;
- f. watergangen en andere waterpartijen;
- g. bruggen, duikers en faunapassages;
- h. geluidbeperkende voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

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

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende regel:

- a. uitsluitend gebouwen ten behoeve van speelvoorzieningen zijn toegestaan, met dien verstande dat:
 1. de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen.
 2. de oppervlakte per gebouw niet meer dan 15 m² mag bedragen.

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en wegverlichting mag niet meer dan 8 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van bruggen mag niet meer dan 55 m bedragen;
- c. de vrije doorrijhoogte van bruggen mag niet minder dan 4,6 m bedragen;
- d. de bouwhoogte van geluidbeperkende voorzieningen mag niet meer dan 7 m bedragen;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 m bedragen.

3.3 Ontheffing van de bouwregels

3.3.1 Ontheffingsbevoegdheid

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

- a. de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt;
- b. de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt.

3.3.2 Toepassingsvoorwaarden

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

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

3.3.3 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals opgenomen in artikel 11.1.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Strijdig gebruik

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

- a. een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 4 Leiding - Gas (dubbelbestemming)

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor "Leiding - Gas (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor:

- a. een gasleiding;

met de daarbij behorende

- b. voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen (basisbestemming) mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

4.3 Ontheffing van de bouwregels

4.3.1 Bevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 4.2.1 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder.

4.3.2 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals opgenomen in artikel 11.1.

4.4 Aanlegvergunning

4.4.1 Aanlegvergunningplicht

Behoudens het bepaalde in 4.4.2 is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen en verharderen van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- c. het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
- d. het aanleggen van geluid- en andere wallen;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen.

4.4.2 Uitzonderingen

Het in artikel 4.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken en werkzaamheden:

- a. werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. werken en werkzaamheden, waarmee op grond van een aanlegvergunning is of mag worden begonnen ten tijde van het inwerkingtreden van het plan;
- c. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van het inwerkingtreden worden van het plan, indien daarvoor geen aanlegvergunning vereist was.

4.4.3 Toepassingsvoorwaarden

Werken en werkzaamheden als bedoeld in 4.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. door de uitvoering daarvan, dan wel de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding, en
- b. ter zake daarvan vooraf advies van de leidingbeheerder is ingewonnen.

Artikel 5 Leiding - Hoogspanningsverbinding (dubbelbestemming)

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor "Leiding - Hoogspanningsverbinding (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor:

- a. een hoogspanningsverbinding;

met de daarbij behorende

- b. voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen (basisbestemming) mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming, zoals voor de hoogspanningsverbinding noodzakelijke masten of andere steunpunten.

5.3 Ontheffing van de bouwregels

5.3.1 Bevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 5.2.1 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder.

5.3.2 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals opgenomen in artikel 11.1.

Artikel 6 Leiding - Water (dubbelbestemming)

6.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor "Leiding - Water (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor:

- a. een waterleiding;

met de daarbij behorende

- b. voorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen (basisbestemming) mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

6.3 Ontheffing van de bouwregels

6.3.1 Bevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 6.2.1 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder.

6.3.2 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals opgenomen in artikel 11.1.

6.4 Aanlegvergunning

6.4.1 Aanlegvergunningplicht

Behoudens het bepaalde in 6.4.2 is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen en verharderen van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- c. het verlagen van de bodem en afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
- d. het aanleggen van geluid- en andere wallen;
- e. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen.

6.4.2 Uitzonderingen

Het in artikel 6.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken en wewerken en werkzaamheden:

- a. werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. werken en werkzaamheden, waarmee op grond van een aanlegvergunning is of mag worden begonnen ten tijde van het inwerkingtreden van het plan;
- c. werken en werkzaamheden, waarmee is begonnen ten tijde van het inwerkingtreden van het plan, indien daarvoor geen aanlegvergunning vereist was.

6.4.3 Toepassingsvoorwaarden

Werken en werkzaamheden als bedoeld in 6.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. door de uitvoering daarvan, dan wel de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding, en
- b. ter zake daarvan vooraf advies van de leidingbeheerder is ingewonnen.

Artikel 7 Waterstaat- Waterkering (dubbelbestemming)

7.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor "Waterstaat- Waterkering (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor:

- a. de hoofdwaterkering, waterhuishouding en daarbij behorende beschermingszones;

met de daarbij behorende

- b. voorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

- a. In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen (basisbestemming) mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.
- b. Op de tot "Waterstaat- Waterkering (dubbelbestemming)" bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan van deze bestemming.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de in artikel 7.1 onder a bedoelde bestemming, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 4 m bedragen.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

7.3.1 Bevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 7.2.1 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde bouwwerken worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen van de beheerder van de betreffende waterkering.

7.3.2 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals opgenomen in artikel 11.1.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

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

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

Artikel 10 Algemene ontheffingsregels

10.1 Bevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van:

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

10.2 Procedureregels

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals genoemd in artikel 11.1.

Artikel 11 Algemene procedureregels

11.1 Ontheffingsprocedure

Op de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van ontheffing is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing met dien verstande dat in afwijking van het bepaalde in artikel 3:18, eerste en tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, burgemeester en wethouders beslissen binnen vier weken nadat de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen is verstreken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken

12.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

12.1.2 Ontheffingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 12.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 12.1.1 met maximaal 10%.

12.1.3 Uitzondering

Het bepaalde in artikel 12.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

12.1.4 Procedure

Bij het verlenen van ontheffing nemen burgemeester en wethouders de regels in acht zoals genoemd in artikel 11.1.

12.2 Overgangsrecht ten aanzien van het gebruik

12.2.1 Algemeen

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

12.2.2 Verbod verandering gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 12.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

12.2.3 *Verbod hervatting strijdig gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 12.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

12.2.4 *Uitzondering*

Het bepaalde in artikel 12.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13 Slotbepaling

Deze planregels kunnen worden aangehaald onder de titel 'bestemmingsplan Fietsbrug N348'.