

Zandbelterbrug Schalkhaar

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke onderbouwing	13
3.1	Beleidskaders	13
3.2	Landschappelijke inpasbaarheid en ruimtelijke kwaliteit	19
3.3	Cultuurhistorie en Monumenten	21
3.4	Archeologie	24
3.5	Milieukwaliteitseisen	24
3.6	Leidingen en kabels	26
3.7	Waterhuishouding	27
3.8	Welstand	29
Hoofdstuk 4	Planopzet en juridische aspecten	31
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	35
Regels		37
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	39
Artikel 1	Begrippen	39
Artikel 2	Wijze van meten	43
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	45
Artikel 3	Verkeer	45
Artikel 4	Waarde - Beschermd dorpsgezicht	46
Artikel 5	Waterstaat - Intrekgebied	47
Artikel 6	Waterstaat - Waterkering	48
Hoofdstuk 3	Algemene regels	49
Artikel 7	Antidubbeltelregel	49
Artikel 8	Algemene bouwregels	50
Artikel 9	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	51
Artikel 10	Algemene aanduidingsregels	52
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	53
Artikel 11	Overgangsregels	53
Artikel 12	Slotregel	54

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Aanleiding

Op 10 maart 2010 is door de raad van de gemeente Deventer het besluit genomen ten noorden van de huidige Zandbelterbrug een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen. De realisatie van deze nieuwe brug is noodzakelijk om te kunnen blijven voorzien in een goede en veilige verkeersafwikkeling in dit deel van het buitengebied en met name ter hoogte van de Zandbelterbrug.

In november 2007 heeft de raad van de gemeente Deventer een motie aangenomen in verband met de verkeersveiligheid rond de Zandbelterbrug met het oog op de voorgenomen transporten van vervuilde grond. Daartoe is een analyse gemaakt door Hauptmeijer Verkeer d.d. 15 september 2008. Inmiddels is zeker dat de transporten van grond naar de Linderveldplas niet plaats zullen vinden. Toch meent de gemeente dat het vrachtverkeer in het Deventer buitengebied en de plaats daarin van de Zandbelterbrug nog steeds aanleiding is voor het nemen van maatregelen. In het rapport Hauptmeijer zijn dan ook niet alleen de effecten van het transport van grond bekeken, maar ook andere ontwikkelingen in het buitengebied. De belangrijkste daarvan zijn de ontwikkeling van het LOG (Landbouwontwikkelingsgebied) en de STER-locatie nabij de Spanjaardsdijk, alsmede de aanwezigheid van de logistieke defensiecomplexen.

In het rapport van Hauptmeijer Verkeer zijn diverse alternatieven gepresenteerd. Op 10 maart 2010 heeft de raad gekozen voor alternatief 1b. In dit alternatief wordt binnen 30 m. ten noorden van de Zandbelterbrug een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd. De huidige Zandbelterbrug wordt exclusief toegankelijk gemaakt voor fietsers, voetgangers, ruiters en skaters.

Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan betreft diverse gronden ter hoogte van de kruising van de Spanjaardsdijk met het Overijssels kanaal (kadastraal bekend gemeente Diepenveen, sectie K, nummers 579, 584 en 792, alle gedeeltelijk, sectie D, nummers 0909, 3189, 3447, 3905 en 3906, alle gedeeltelijk en sectie D nummer 2781, geheel).

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



Globale ligging plangebied "Zandbelterbrug Schalkhaar"

Planologische regiem

Voor de bovengenoemde percelen geldt momenteel het bestemmingsplan:

- Buitengebied 1994 (Diepenveen) (vastgesteld op 23 juni 1994 en goedgekeurd op 14 februari 1995)

Het beoogde (bouw)plan is in strijd met dit geldende bestemmingsplan. Als gevolg van het realiseren van een nieuwe brug over het Overijssels kanaal moet de Spanjaardsdijk ter plaatse van de kruising met het Overijssels kanaal aan beide zijden een stukje worden verlegd. Door deze verlegging valt het wegprofiel niet langer binnen de bestemming 'Verkeer', maar worden gronden met een water en/of agrarische bestemming gebruikt ten dienste van het wegverkeer, hetgeen strijdig is met de regels.

Door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen wordt de ontwikkeling van een nieuwe brug over het Overijssels kanaal ten noorden van de huidige Zandbelterbrug juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Leeswijzer

Het eerstvolgende hoofdstuk geeft een beschrijving van het plan, de uitgangssituatie op de locatie en het voorgenomen (bouw)plan. In hoofdstuk 3 volgt de ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voor het plan geldende beleidskaders, de landschappelijke inpassing van de ontwikkeling en de zogeheten randvoorwaarden, zoals archeologie, water en de milieuhygiënische aspecten. Op basis van al deze aspecten wordt in dit hoofdstuk onderbouwd waarom de voorgenomen ontwikkeling acceptabel is. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de juridische aspecten nader toegelicht. Hoofdstuk 5 gaat ten slotte in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Huidige situatie

De raamontsluiting van het buitengebied van Deventer-Oost wordt gevormd door de provinciale wegen Deventer-Raalte (N348), Raalte-Heeten-Holten (N332) en Deventer-Holten (N344).



Raamontsluiting buitengebied Deventer Oost (bron Google maps)

Binnen dit raamwerk zijn enkele erftoegangswegen gelegen die vanuit een radiale structuur sterk gericht zijn op de stad Deventer, zoals de Spanjaardsdijk en de Oerdijk en verder de Bathmenseweg, die een belangrijke verbindingsweg is in de relatie Heeten-Lettele-Bathmen. Verkeerskundig worden deze wegen aangeduid met erftoegangsweg type I. Op deze wegen overheerst de verkeersfunctie. Deze wegen zijn ook als zodanig ingericht en er liggen vrijliggende fietspaden langs, die een utilitaire en recreatieve functie hebben. Op alle overige erftoegangswegen in het gebied overheerst de verblijfsfunctie. Deze wegen vormen de haarvaten van het verkeerskundige systeem.

De Spanjaardsdijk heeft een belangrijke functie voor de verkeersafwikkeling binnen dit gebied. Deze weg kruist het Overijssels Kanaal ter hoogte van de cluster woningen van de Zandbelterbrug.

Het gebruik van de Spanjaardsdijk wordt voor het vracht- en landbouwverkeer sterk beperkt door de aslastbeperking van 4,8 ton op de Zandbelterbrug. Voorts is het dwarsprofiel voor het verkeer op de brug niet breder dan 3,80 m. In de praktijk betekent dit dat er slechts één voertuig tegelijk over de brug kan rijden. Ook dit beperkt de verkeersafwikkeling op de Spanjaardsdijk.

Van deze beperking heeft bijvoorbeeld het zware militaire verkeer afkomstig van het militaire complex aan de Spanjaardsdijk last. De meeste directe verbinding met het hoofdwegennet is de route via de Spanjaardsdijk naar de N348. Door de aslastbeperking op de Zandbelterbrug is een deel van het militaire verkeer echter gedwongen een andere route te volgen. Deze route volgt veel langer de erfontsluitingwegen voordat een gebiedsontsluitingsweg wordt bereikt en doorsnijdt daardoor een groot deel van het verblijfsgebied. Dit verkeer zorgt ook al enige jaren voor klachten over hinder in de kern Lettele.

Ook de verkeersveiligheid is ter plaatse van de Zandbelterbrug een belangrijk knelpunt. Ter hoogte van het cluster woningen van de Zandbelterbrug en op de Zandbelterbrug is over een lengte van ca. 200m geen vrijliggende fietsvoorziening aanwezig. Dit betekent dat ook fietsers van dezelfde krappe ruimte op de ophaalbrug gebruik moeten maken om het kanaal te kunnen oversteken. Daarnaast veroorzaakt de haakse ligging van de brug over het kanaal voor scherpe hoeken in het wegtracé met de aansluitende wegvakken, hetgeen ook niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid ter plaatse.



De Zandbelterbrug met haar smalle wegprofiel en aslastbeperking van 4,8 ton

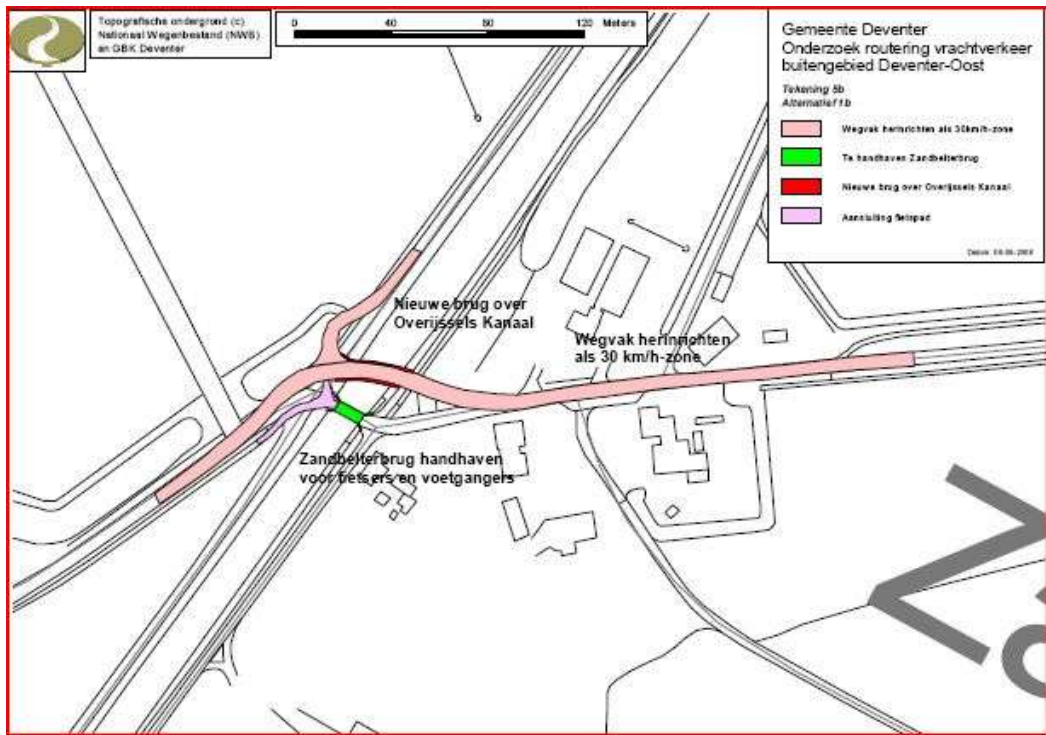
Langs het Overijssels Kanaal ligt op de Oostelijke Kanaaldijk een vrijliggend recreatief fietspad (onderdeel van het fietsrouten netwerk Salland, knooppunt 87). Dit pad kruist de Spanjaardsdijk ter hoogte van de Zandbelterbrug. Door gebruikers en bewoners wordt deze kruising als onveilig ervaren vanwege de (potentiële) conflicten met het (zware) gemotoriseerde verkeer op de Spanjaardsdijk. In het kader van de verkeersveiligheid vraagt ook deze situatie om een aanpassing.



Kruising van recreatief fietspad op de oostelijke kanaaldijk met de Spanjaardsdijk ter hoogte van de Zandbelterbrug

Toekomstige situatie

In maart 2010 heeft de gemeenteraad van Deventer haar voorkeur uitgesproken voor alternatief 1b. In dit alternatief wordt de bestaande Zandbelterbrug gehandhaafd en blijft deze op haar huidige locatie liggen. Ten noorden van de bestaande brug wordt een nieuwe brug aangelegd. De huidige Zandbelterbrug wordt exclusief toegankelijk gemaakt voor fietsers, voetgangers, ruiters en skaters. De nieuwe brug wordt exclusief voor het gemotoriseerde verkeer.



Schematische weergave nieuwe situatie

Door de aanleg van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer zonder aslastbeperking wordt de barrièrewerking van de Zandbelterbrug voor het (zware) vracht- en landbouwverkeer opgeheven. Deze voertuigen hoeven niet langer een alternatieve route te kiezen. Het (zware) vracht- en landbouwverkeer kan door de realisatie van deze nieuwe brug op een snelle en veilige manier de gebiedsontsluitingweg, de N348, bereiken.

Het gevolg van deze ingreep is dat het (zware) vracht- en landbouwverkeer niet langer over de erfontsluitingswegen door het buitengebied van Deventer-Oost hoeft te rijden. Dit komt de rust in dit gebied ten goede en verbetert ook de verkeersveiligheid in dit gebied. De hinder en overlast van het (zware) vracht- en landbouwverkeer in een groot deel van het Deventer buitengebied zal daardoor afnemen.

Tegenover een afname van het vrachtverkeer in grote delen van het buitengebied staat een toename van het vrachtverkeer op de Spanjaardsdijk. Door het opheffen van de aslastbeperking zal de nieuwe brug een aantrekkende werking hebben op het vrachtverkeer. Niet alleen op het bestemmingsverkeer, maar ook op gebiedsvreemd verkeer. Vooral het verkeer richting Heeten krijgt de mogelijkheid de Spanjaardsdijk als sluiproute te gaan gebruiken.

Om de Spanjaardsdijk als sluiproute minder aantrekkelijk te maken worden diverse maatregelen genomen. Op de Spanjaardsdijk wordt de thans geldende wettelijke snelheid van 80 km/h verlaagd naar de bij dit wegtype behorende snelheid van 60 km/h en daarnaast wordt het wegvak ter plaatse van de cluster woningen ingericht als 30 km/h-zone. Deze maatregelen dragen ook bij aan het beperken van de overlast en aan het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse.

Door de aanleg van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijssels kanaal wordt ook de verkeersveiligheid ter plaats van de cluster woningen nabij de Zandbelterbrug verbeterd. Fietsers en andere zwakke weggebruikers hoeven niet langer van dezelfde krappe ruimte op de ophaalbrug gebruik te maken. De historische en monumentale Zandbelterbrug is straks exclusief toegankelijk voor deze groep zwakke weggebruikers.

Bij de aanleg van de nieuwe brug en de aansluiting van deze nieuwe brug op het bestaande wegennet wordt ook extra aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Met name het recreatieve fietsverkeer dat hier de Spanjaardsdijk moet oversteken om de fietsroutes langs het Overijssels kanaal te kunnen vervolgen moet de Spanjaardsdijk hier veilig kunnen kruisen. Dit betekent onder andere dat alle weggebruikers die in dezelfde ruimte verkeren, visueel contact met elkaar moeten kunnen hebben. Het gemotoriseerde verkeer zal met gepaste snelheid over dit korte (lengte ca. 250 m), maar kwetsbare wegvak rijden. De hele omgeving moet dit beeld van rust en respect voor de (zwakke) medeweggebruikers oproepen. Elders in Nederland en Europa wordt een dergelijke benadering beschreven onder het begrip "Shared Space"

Bouwtechnisch

Een definitief ontwerp voor de brug is er nog niet. Een belangrijk uitgangspunt is wel dat de gehele locatie van de cluster woningen, de beide bruggen en het zicht op het Overijssels kanaal wordt ontworpen met respect voor de historische en monumentale omgeving.



Referentiebeeld van een brug voor gemotoriseerd verkeer naast een cultuurhistorisch waardevolle ophaalbrug

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke onderbouwing

Inleiding

Om te oordelen of de in het vorige hoofdstuk beschreven (ruimtelijke) ontwikkeling mogelijk en wenselijk is, is deze getoetst aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Ook is het plan getoetst aan de wettelijk vastgestelde milieukwaliteitseisen, de Wet op de archeologische monumentenzorg en de Monumentenwet. Tevens zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de waterhuishouding (de watertoets), het landschap en de mobiliteit beoordeeld en afgewogen.

3.1 Beleidskaders

Rijksbeleid

Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan zijn geen rechtstreekse Europese en nationale ruimtelijke belangen betrokken. De algemene beleidsrichtlijnen van het Europees en rijksbeleid, o.a. de Nota Ruimte, worden nader uitgewerkt in provinciaal en gemeentelijk beleid en om die reden niet nader behandeld.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel 2009

De Omgevingsvisie is in juli 2009 vastgesteld als structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening. Het betreft het integrale, provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De rode draden van de Omgevingsvisie zijn ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Om de provinciale ambities te bereiken wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsmodel. Deze is weergegeven in onderstaande figuur.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel



Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie provincie Overijssel

Het uitvoeringsmodel is gebaseerd op de bestuursfilosofie van vitale coalities: met partners een gezamenlijke visie of doel delen en dan ieder in eigen verantwoordelijkheidssfeer in actie komen. Alle uitvoeringsacties zijn te plaatsen in de samenhang van (1) Generieke beleidskeuzes, (2) Ontwikkelings- en beleidsperspectieven en (3) Gebiedskenmerken. De omschreven drie niveaus sturen op basis van een inhoudelijke ontwikkelingsvisie, of, waar en hoe een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd kan worden.

1. Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit keuzes van EU, rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalend zijn of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van de SER-ladder. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

In het buitengebied Deventer-Oost moet met een aantal bestaande verkeersaantrekkende functies rekening worden gehouden. Het LOG, de STER-locatie en de logistieke defensiecomplexen. Deze functies genereren nu al veel (vracht)verkeer en dat zal in de toekomst alleen nog maar verder toenemen. De bestaande wegenstructuur in het buitengebied is veelal niet geschikt voor dit (zware) vrachtverkeer en zeker niet berekend op een verdere toename. Het wegprofiel van de meeste wegen is te smal en door het veelal ontbreken van een vrijliggend fietspad, komt ook de verkeersveiligheid in het geding.

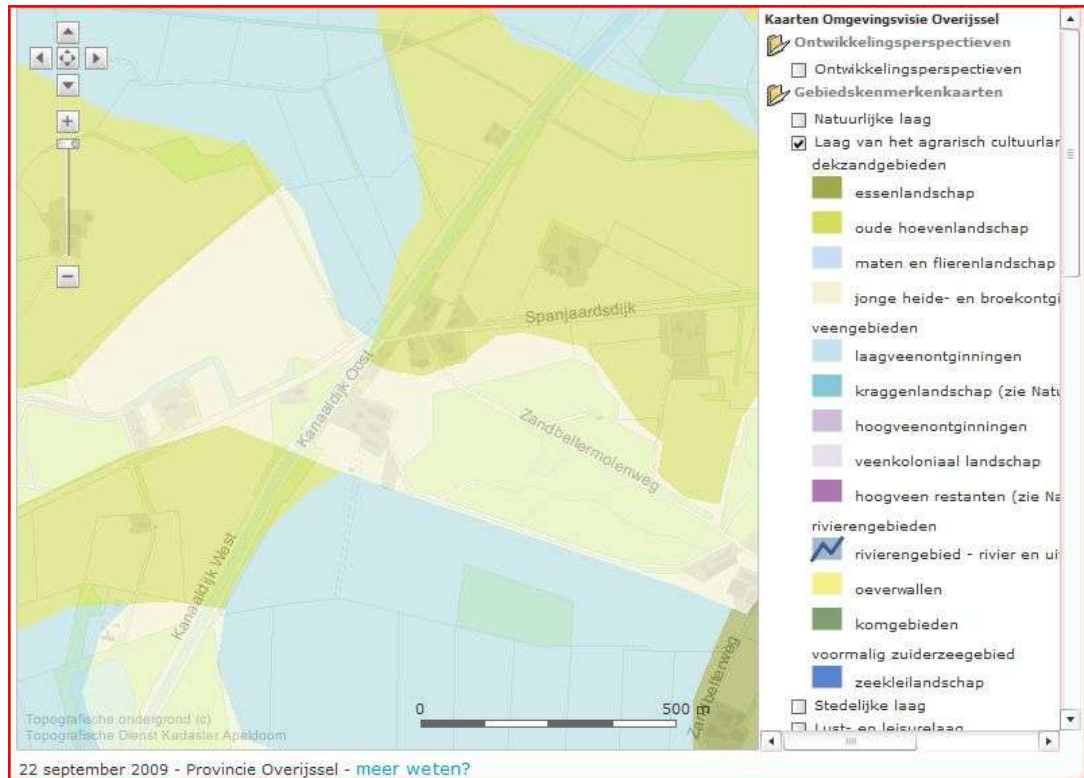
Door het realiseren van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer wordt de barrièrewerking van de Zandbelterbrug weggenomen en wordt het gebruik van de bestaande wegenstructuur geoptimaliseerd. Grootschalige aanpassingen van de bestaande wegenstructuur en/of de aanleg van nieuwe wegen in het buitengebied zijn hierdoor niet nodig.

2. Beleidsambities

De beleidsambities van de provincie zijn verwoord in de ontwikkelingsperspectieven. Voor het plangebied gelden drie verschillende ontwikkelingsperspectieven. Allereerst het ontwikkelingsperspectief 'buitengebied accent veelzijdig ruimte gebruik'. Dit zijn de gebieden binnen de provincie waar sprake is van de verweving van functies. Aan de ene kant melkveehouderij en akkerbouw als belangrijke vorm van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor landschap, natuur, milieubescherming, cultuurhistorie, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid. Hier staat de kwaliteitsambitie 'voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen' voorop. In dit perspectief worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw, maar ook die van andere sectoren, nog nadrukkelijker verbonden met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke elementen. Een tweede ontwikkelingsperspectief dat in dit gebied een rol speelt is 'stadsrandgebied'. Dit betreft een gebiedsconditie die benut kan worden. De sterke relatie tussen stad en land is hierbij van belang. Het derde ontwikkelingsperspectief is 'realisatie van blauwe hoofdstructuur'. Dit ontwikkelingsperspectief is specifiek voor het Overijssels kanaal. Het behouden en ontwikkelen van de natuur- en landschapskwaliteiten staat hier voorop. Evenals behoud en versterking van een veerkrachtig watersysteem, waarbij de nadruk ligt op het vasthouden en bergen van water in plaats van het snel afvoeren. Het verbeteren van de inrichtingskwaliteit en de toegankelijkheid langs de watergangen zijn belangrijke aandachtspunten bij elke ontwikkeling. Het watersysteem moet een verbinding zijn en blijven voor mens, plant en dier.

Het realiseren van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer past binnen alle drie de ontwikkelingsperspectieven. Het verbeteren van de gebiedsontsluiting draagt er aan bij dat de bestaande en nieuwe agrarische en niet- agrarische functies in het buitengebied kunnen blijven bestaan en groeien zonder dat zij voor extra overlast en onevenredige aantasting van de ruimtelijke kwaliteit zorgen in een groot deel van het Deventer buitengebied. De bestaande structuur van erfontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen blijft in tact. Door

het (vracht)verkeer te weren uit het rustige binnengebied blijven de bestaande wegen hun karakter en hun cultuurhistorische en landschappelijke waarde behouden. Door de verkeerssituatie ter plaatse van de huidige Zandbelterbrug aan te pakken verbetert ook de verkeersveiligheid ter plaatse. De barrièrewerking van de Spanjaardsdijk en het Overijssels Kanaal vermindert zowel voor het vrachtverkeer als voor het recreatieve fietsverkeer. De toegankelijkheid van het gebied en de routes langs het kanaal verbeteren hierdoor, terwijl de ontwikkeling geen nadelige invloed heeft op de bergingscapaciteit van het watersysteem.



Gebiedskenmerken Omgevingsvisie Overijssel, laag van het agrarisch cultuurlandschap

3. Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurlaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied kent volgens de Gebiedskenmerkencatalogus de volgende gebiedskenmerken:

- i. natuurlijke laag: het plangebied ligt op een dekzandvlakte. De bijbehorende ambitie is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. Dit kan bijvoorbeeld door beplanting met natuurlijke soorten en door de (strekings)richting van het landschap te benutten in gebiedsontwerpen. Dekzandvlakten en ruggen krijgen een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van de hoofdlijnen van het huidige reliëf. De realisatie van een nieuwe brug op kort afstand van de bestaande brug past bij deze ambitie. De bestaande wegenstructuur wordt benut, het landschap hoeft niet te worden doorkruist door nieuw asphalt en tegelijkertijd vermindert de overlast in een groot deel van het gebied. Op deze wijze draagt deze ontwikkeling bij aan de instandhouding en versterking van het huidige karakter van het landschap;

- ii. laag van het agrarisch cultuurlandschap: het plangebied ligt landschappelijk op een kruising van cultuurlandschappen, het oude hoevenlandschap, het maten- en flierenlandschap en het jonge heide- en broekontginningslandschap. De ambitie voor al deze cultuurlandschappen is de ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden meer zichtbaar te maken en waar mogelijk een stevige impuls te geven. De keuze een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen ten noorden van de huidige Zandbelterbrug past binnen deze ambitie. Door gebruik te maken van de bestaande wegenstructuur en alleen ter plaats van de bebouwingsclustering rond de Zandbelterbrug voor een kleine aanpassing in het wegprofiel te kiezen, wordt geen van deze agrarische cultuurlandschappen in haar kwaliteiten aangetast. Door de wegenstructuur in een groter gebied als gevolg van deze ingreep te ontlasten, zullen de ambities en ontwikkelingsrichtingen voor deze gebieden nu en in de toekomst beter kunnen worden ontwikkeld;
- iii. stedelijke laag: het plangebied wordt in de stedelijke laag aangeduid als kanalen en vaarten. Dit gebiedskenmerk ambiert behoud en versterking van de hoofdvaarwegen als regionale landschapsdragers. Ontwikkelingen in de directe omgeving van kanalen en vaarten dienen bij te dragen aan verdere versterking van hun rustige en voorname karakter, behoud en versterking van het watererfgoed als identiteitsdragers en herstel van continuïteit. Door de monumentale Zandbelterbrug te handhaven en op haar huidige plaats te laten liggen kan het ensemble van de onderdelen van het watererfgoed worden behouden en versterkt. Niet alleen de monumentale brug, maar ook haar specifieke ligging nabij de cluster van bebouwing en haar relatie met de omliggende monumentale en cultuurhistorische panden blijft op deze wijze intact. Grootschalige aanpassing aan de monumentale Zandbelterbrug zijn ook niet nodig. Er vinden alleen herstelwerkzaamheden plaats. De nieuw aan te leggen brug zal vervolgens met veel aandacht voor het cultuurhistorische en monumentale ensemble worden ontworpen. Aanpassing van de verkeerssituatie ter plaatse en het creëren van een veilige fietsverbinding langs en over het kanaal dragen eveneens bij aan versterking van het kanaal als identiteitsdrager van het landschap;
- iv. lust- en leisurelaag: het plangebied is aangeduid als stadsrandgebied. In deze gebieden is vaak versnippering en doorsnijding het probleem. Behoud, herstel en aanleg van landschappelijke recreatieve routes, het slechten van barrières tussen stad en land en integrale projecten waarin stedelijke programma's en het landschappelijke raamwerk gelijktijdig worden ontwikkeld zijn de belangrijke uitgangspunten. De ontwikkeling van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijsselskanaal past binnen dit gebiedskenmerk. De aanleg van deze nieuwe brug wordt ingegeven door diverse ontwikkelingen in het gebied en de te verwachten negatieve invloed daarvan op het omringende landschap. Om de huidige kwaliteit van het gebied te behouden en te versterken is gekozen het (vracht)verkeer zo snel mogelijk uit het gebied te halen, zodat de landschappelijk kwaliteiten niet verder worden aangetast. Aanpassing van de verkeerssituatie rond om de Zandbelterbrug draagt daarnaast bij aan het slechten van bestaande barrières waardoor het (vracht)verkeer sneller het gebied kan verlaten en de recreatieve (fiets)routes beter, veiliger en aantrekkelijker worden. Door gebruik te maken van de bestaande wegen worden geen extra barrières gecreëerd en hoeft het landschap niet door nieuw asfalt te worden doorsneden.

Conclusie voor het plangebied

De keuze een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen ten noorden van de bestaande Zandbelterbrug past binnen de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel. Het plan is in overeenstemming met de drie niveaus van het uitvoeringsmodel, (1) Generieke beleidskeuzes, (2) Ontwikkelings- en beleidsperspectieven en (3) Gebiedskenmerken.

Omgevingsverordening

Om het beleid dat is verwoord in de Omgevingsvisie door te laten werken is de Omgevingsverordening opgesteld. De Omgevingsverordening is vastgesteld in juli 2009.

Meer dan in voorgaande verordeningen is het uitgangspunt van de Omgevingsverordening dat er niet méér geregeld wordt dan nodig is voor het beleid, zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. Gemeenten krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. Wat elders geregeld wordt - bijvoorbeeld door het Rijk - wordt niet nog eens dubbel geregeld in deze verordening. Daarmee voorkomt de provincie extra regeldruk.

Het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is ook toegepast bij de flexibiliteitsbepalingen in deze verordening. Waar mogelijk zijn afwijkingsmogelijkheden toegepast in plaats van ontheffingsbepalingen. Ook heeft de provincie zoveel mogelijk gekozen voor positief geformuleerde voorwaarden. De Omgevingsverordening geeft regels voor:

- de provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgrondingen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);
- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan Waterschappen);
- verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

Voor onderhavig plangebied is meer specifiek de regeling voor gemeentelijke ruimtelijke plannen van belang. Onderhavig bestemmingsplan sluit aan op de Omgevingsverordening.

Het plan gebied zelf maakt geen deel uit de Ecologische Hoofdstructuur, een Nationaal Landschap, een waterwingebied of, in het kader van de waterveiligheid, een primair watergebied, een waterbeschermingsgebied of een dijkkring.

In het kader van de waterveiligheid is het Overijssels kanaal wel aangemerkt als essentiële waterloop. De aanleg van een nieuwe brug heeft geen negatief effect op de waterafvoer van het Overijssels kanaal en ook een eventuele verruiming van de waterloop ten behoeve van waterafvoer en -berging wordt niet onmogelijk gemaakt.

Het plangebied ligt wel in het intrekgebied Schalkhaar en in de 'boringsvrijezone diep pakket van Salland', beide in het kader van de drinkwatervoorziening. De aanleg en realisatie van een nieuwe brug vormt echter geen belemmering voor de grondwaterkwaliteit. Zoals in de Omgevingsverordening is vastgelegd is het plangebied wel voorzien van een dubbelbestemming om het intrekgebied te beschermen tegen ongewenste ontwikkelingen.

Een klein gedeelte van het plangebied ligt ook in de grondwaterbeschermingszone Schalkhaar. De aanleg en realisatie van een nieuwe brug vormt geen belemmering voor de grondwaterkwaliteit. Zoals in de Omgevingsverordening is vastgelegd is het plangebied wel voorzien van een 'milieuzone' om het grondwaterbeschermingsgebied te beschermen tegen ongewenste ontwikkelingen.

In het plangebied is ook een deel van de bestaande bovenlokale fietsroutestructuren gelegen. Het voorliggende bestemmingsplan werkt hiervoor niet belemmerend, integendeel, ze draagt bij aan de verder versterking en ontwikkeling van dit fietsroutenetwerk. De barrièrewerking van de Spanjaardsdijk en het Overijsselkanaal en de onveilige situatie ter

plaatse zullen met de aanleg van deze nieuwe brug worden aangepakt en weggenomen.

Voor het plangebied zijn in de Omgevingsverordening twee ontwikkelingsperspectieven benoemd. Net als in de Omgevingsvisie ligt het plangebied in 'buitengebied accent veelzijdig ruimtegebruik (mixlandschap)' en heeft het Overijssels kanaal als ontwikkelingsperspectief 'realisatie blauwe hoofdstructuur'. Zoals eerder aangegeven past de aanleg van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer ten noorden van de bestaande Zandbelterbrug binnen deze beide ontwikkelingsperspectieven.

Conclusie voor het plangebied

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de Omgevingsverordening. Er gelden binnen het plangebied geen beperkende voorschriften vanuit de verordening. De ontwikkeling draagt daarnaast bij aan de doelstelling van de ontwikkelingsperspectieven en de voorwaarden van de diverse gebiedskenmerken verzetten zich niet tegen de voorgenomen ontwikkeling.

Gemeentelijk beleid

Structuurplan Deventer 2025

Voorliggende ontwikkeling past binnen de ambities, zoals verwoord in het structuurplan Deventer 2025. Een van de zeven speerpunten uit dit structuurplan is: "Deventer: leefbaar en bereikbaar". In dit speerpunt staat dat de belangrijkste opgave de ontwikkeling van een goed geoutilleerde hoofdwegenstructuur voor de verkeersafwikkeling van Deventer is. Uitgangspunt daarbij is het verkeer te concentreren op een beperkt aantal (stedelijke) hoofdwegen en de verblijfsgebieden te vergroten.

Het aanpassen van de Zandbelterbrug draagt bij aan dit speerpunt. Door het opheffen van de aslastbeperking kan het (zware) vracht- en landbouwverkeer via de kortste weg het gebied verlaten en op het hoofdwegenennetwerk zijn weg vervolgen. De rest van het buitengebied wordt op deze wijze ontlast.

Nota hoofdwegenstructuur

In de Nota Hoofdwegenstructuur wordt principieel gekozen voor een grofmazig stelsel van wegen. Dit betekent dat het autoverkeer wordt geleid via een beperkte aantal daartoe toegeruste hoofdwegen, de capaciteit van deze wegen duurzaam wordt afgestemd op de reëel te verwachten intensiteiten en dat binnen de woon- en verblijfsgebieden een fijnmazig wegennet de maatvoering blijft, waarbij verkeersveiligheid en leefbaarheid de bepalende criteria zijn.

Het buitengebied van Deventer is in het kader van de Nota Hoofdwegenstructuur (HWS) aangewezen als één verblijfsgebied waarbinnen doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd wordt. Om deze verblijfsfunctie te versterken dient de verkeersveiligheid te worden bevorderd en het niet gebiedsgebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te worden beperkt.

Voorliggende ontwikkeling draagt bij aan het behalen van deze doelstelling. Door het opheffen van de aslastbeperking kan het (zware) vracht- en landbouwverkeer dat zijn bestemming buiten het verblijfsgebied heeft via de kortste weg het gebied verlaten en op het hoofdwegenennetwerk zijn weg vervolgen. De rest van het buitengebied wordt op deze wijze ontlast, hetgeen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid met name ook in Lettele ten goede komt.

3.2 Landschappelijke inpasbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

In de vorige paragraaf is aangegeven dat zowel op nationaal, provinciaal als gemeentelijk niveau de nadruk wordt gelegd op ruimtelijke kwaliteit. Het beleid kent geen strikte voorschriften meer met betrekking tot welke functie op welke plek moet plaatsvinden. Het beleid biedt ruimte aan economische dynamiek, zolang deze de ruimtelijke kwaliteit bevordert.

Om deze sturingsfilosofie te waarborgen heeft de provincie in de Omgevingsverordening opgenomen dat in het bestemmingsplan dient te worden onderbouwd op welke wijze de beoogde ontwikkeling bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit (artikel 2.1.5). Aan deze onderbouwing wordt de eis gesteld dat inzichtelijk moet worden gemaakt hoe is omgegaan met de provinciale vier-lagenbenadering, de bijbehorende Catalogus Gebiedskenmerken 2009 en welk ontwikkelingsperspectief van toepassing is. In deze paragraaf zal daarop nader worden ingegaan. Naast het provinciaal beleid zal ook worden ingegaan op de inpasbaarheid van de beoogde ontwikkeling in het gemeentelijke Landschapsontwikkelingsplan (LOP), voor zover deze afwijkt van het provinciale kader. Allereerst zal worden ingegaan op de principe zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Bij de keuze een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen is met het principe 'zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik' rekening gehouden. In het buitengebied Deventer-Oost moet met een aantal bestaande verkeersaantrekkende functies rekening worden gehouden. Het LOG, de STER-locatie en de logistieke defensiecomplexen. Deze functies generen nu al veel (vracht)verkeer en dat zal in de toekomst alleen nog maar verder toenemen. Om te voorkomen dat dit (vracht)verkeer over de bestaande erfontsluitingswegen lange tijd door het buitengebied moet rijden voordat een gebiedontsluitingsweg wordt bereikt, is gekozen de bestaande en kortste weg uit het gebied te optimaliseren. Op deze wijze wordt de rust in het gebied behouden en zelfs versterkt. Het niet gebiedsgebonden (vracht)verkeer wordt door deze keuze zoveel mogelijk beperkt, omdat een aantrekkelijk alternatief wordt geboden. Vrachtverkeer dat nu nog moet omrijden kan straks via de Spanjaardsdijk snel het gebied verlaten. Door een nieuwe brug op korte afstand van de bestaande brug te leggen wordt de omgeving het minst belast. Er hoeft geen nieuwe weg te worden aangelegd door het buitengebied en de bestaande wegen hoeven niet te worden aangepast. Slechts een kleine verlegging van de huidige weg ter plaatse van een reeds bestaand bebouwingscluster is noodzakelijk.

Landschappelijke inpassing - ontwikkelingsperspectief

Naast het principe 'zuinig en zorgvuldig ruimte gebruik' speelt ook landschappelijke inpassing een belangrijkste rol als het gaat om behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Indien aan de gewenste ontwikkeling behoefte bestaat, is de vraag waar deze ontwikkeling het beste kan plaatsvinden.

In het provinciaal beleid is het grondgebied van de provincie opgedeeld op basis van zes ontwikkelingsperspectieven. Hiervan zijn drie ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en drie voor de stedelijke omgeving. Deze ontwikkelingsperspectieven geven aan in welke richting het gebied zich dient te ontwikkelen en biedt een (ruimtelijk) kader voor ontwikkelingen binnen het gebied.

Het plangebied is gelegen binnen de ontwikkelingsperspectieven 'Buitengebied, accent veelzijdige gebruikruimte', 'stadsrandgebied' en 'realisatie blauwe hoofdstructuur (zie paragraaf 3.1.)'. De verweving van verschillende functies en de relatie tussen stad en land speelt in dit gebied een belangrijke rol. Naast de melkveehouderij en de akkerbouw als belangrijke vorm van landgebruik, is er in dit gebied ook ruimte voor andere, meer stedelijke functies. Bij al deze ontwikkelingen staat behoud en versterking van de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen voorop. Het ontwikkelingsperspectief 'realisatie blauwe hoofdstructuur' geldt specifiek voor het Overijssels kanaal. Versterking van de natuur- en landschapskwaliteiten en behoud van een veerkrachtig watersysteem zijn de belangrijkste uitgangspunten in dit perspectief.

De realisatie van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijssels kanaal past binnen alle drie de ontwikkelingsperspectieven. Het ondersteunt de verdere ontwikkeling van het buitengebied als mixlandschap zonder dat de kenmerkende karakteristieken en de leefbaarheid in het gebied onevenredig worden aangetast. Ook de bergingscapaciteit van het watersysteem wordt niet nadelig beïnvloed. De aanpassingen aan de verkeerssituatie ter plaatse verbeteren ook de verkeersveiligheid, hetgeen bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid tussen stad en land, met name ook voor het recreatieve (fiets)verkeer.

Landschappelijke inpassing - gebiedskenmerken

Nu blijkt dat er behoefte bestaat aan de reconstructie van de routing van het (vracht)verkeer in dit deel van het buitengebied, de gekozen variant aansluit op het principe 'zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik' en de ontwikkelingsperspectieven zich niet verzetten tegen de ontwikkeling van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijssel Kanaal ter hoogte van de huidige Zandbelterbrug, is de volgende stap om na te gaan op welke wijze deze ontwikkeling verder vorm moet krijgen. Met welke gebiedskenmerken moet rekening worden gehouden en op welke wijze moet en kan er worden geïnvesteerd in de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

Op grond van de Provinciale Omgevingsverordening ligt het gebied rond de Zandbelterbrug binnen het gebiedstype 'dekzandvlakte'. In het landschapsonwikkelingsplan Salland (LOP) is het gebied rond de Zandbelterbrug aangewezen als 'dekzandrug'. Kenmerkend voor dit landschap is de sterke verwevenheid van diverse ruimtelijke elementen zoals bosjes, bebouwing, houtwallen en singels. Samen met reliëfverschillen (essen) en open ruimtes ontstaat hierdoor een gevarieerd landschapsbeeld van een besloten tot half open landschap. De historische ensembles die in het gebied voorkomen zijn van grote waarde. Monumentale bomen en oude gebouwen hebben een grote museale kwaliteit. Het landschapsbeleid is gericht op het versterken van de karakteristiek door de hoger gelegen ruggen ruimtelijk te verdichten. Nieuwe rode functies in het buitengebied (passend binnen bestaand beleid) zijn landschappelijk gezien het meest wenselijk op de ruggen onder de voorwaarde dat landschapselementen worden aangelegd.

Enkele landschappelijke karakteristieken zijn:

- verdichting van de rug met landschapselementen zoals bosjes, landgoederen, houtwallen, hagen, singels en solitaire bomen;
- afwisseling van verdichte en open ruimtes, met verrassende doorkijkjes;
- onbeplante essen, maar beplante wegen;
- wegen, die zich voegen naar de erven en daar deels ook over heen lopen;
- knooperven;
- erven die vloeiend overgaan in het landschap;
- zandwegen en;
- reliëf door essen en kampen

Ook in het gebied rond de Zandbelterbrug zijn veel van deze landschappelijke karakteristieken te herkennen. Zowel de Spanjaardsdijk, de Kanaaldijk West als de Kanaaldijk Oost zijn beplant. Ten zuiden van de woningen ligt een bosje 'de Zandbelt' en de meeste erven zijn omzoomd met houtwallen, hagen of singels. Waardoor ook rond de Zandbelterbrug een afwisselend landschap van verdichte en open ruimtes aanwezig is.

Bij de realisatie van de nieuwe brug en de reconstructie van de aansluitende wegdelen is vooral van belang dat deze landschappelijke karakteristieken niet onevenredig worden aangetast. Door te kiezen voor een variant waarbij de nieuwe brug op korte afstand van de bestaande brug komt te liggen wordt zo min mogelijk inbreuk gemaakt op deze karakteristieken. Het kappen van grote delen van de laanboombeplanting is niet noodzakelijk en ook andere aanwezige landschapselementen in de omgeving hoeven niet te wijken nu slecht een beperkte aanpassing van het huidige wegprofiel noodzakelijk is. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het aanbrengen van nieuwe landschapselementen in het plangebied niet wenselijk.

Nog belangrijker dan het eventueel aanbrengen van landschapselementen is de inpassing van de nieuwe brug in het beschermd dorpsgezicht, zie paragraaf 3.3 Cultuurhistorie en Monumenten. De uitwerking en invulling hiervan vindt plaats bij het daadwerkelijk ontwerpen van de nieuwe brug en wordt in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning getoetst.

3.3 Cultuurhistorie en Monumenten

Op grond van de wet Modernisering Monumentenzorg (de MoMo), die per 1 januari 2012 van kracht is geworden, dient de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van cultuurhistorische en monumentale waarden in het plangebied en wordt aangegeven op welke wijze met deze waarden rekening is gehouden.

De geschiedenis van het (plan)gebied

Het plangebied is gelegen in het buurtschap Linde. Dit buurtschap behoort tot de Gooijermarke. Omstreeks 1560 vestigden zich op de onvruchtbare zandgronden in Linde veel keuterboeren. Hun onderkomens waren soms zo eenvoudig dat ze slechts uit één ruimte bestonden. Op de velden in Linde lag het landoppervlak zo los dat het aan het stuiven raakte en het daarbij gelegen bouwland overdekte. Om deze zandverstuivingen tegen te gaan, werden er in de periode 1794-1814 veel berken, dennen en populieren geplant. Op deze manier ontstond onder andere het Zandbelterbos.

Rond 1850 kwam De Zandbelt tot leven door de bouw van de Zandbeltermolen en later door de aanleg van het Overijssels kanaal.

In het begin van de 19e eeuw ontwikkelde de provincie Overijssel de eerste kanalisatie plannen. Deze waren voornamelijk bedoeld voor de opkomende industrie in Twente. Toen bleek dat enkele Twentse fabrikanten plannen maakten voor de aanleg van een spoorlijn verdwenen de plannen in de kast. De spoorlijn was echter financieel niet haalbaar. In 1848 presenteerde de provincie haar aangepaste kanalenplan, nu vooral gericht op de verveners. Het zorgde voor een goede verbinding tussen de steden Deventer, Zwolle en Almelo.

In 1850 werd de exploitatiemaatschappij N.V. Overijsselsche Kanalisatie Maatschappij (OKM) opgericht die tussen 1850 en 1859 de aanleg van de kanalen begeleidde. Het traject door de voormalige gemeente Diepenveen is onderdeel van het kanaal Deventer, Raalte, Damsholte (Lemelerveld), en werd in september 1858 opengesteld. Bij de kruising met wegen werden bruggen aangelegd, soms met brugwachterswoning omdat de bruggen voor het (water)verkeer open en dicht moesten kunnen gaan.

In de (voormalige) gemeente Diepenveen waren er begin vorige eeuw drie vlotbruggen ter plaatse van de Spanjaardsdijk, de Oerdijk en de Colmschaterstraatweg. Ook was er een ophaalbrug in de Snippelingsdijk. In de 20e eeuw werden de vlotbruggen vervangen door ophaalbruggen, respectievelijk de Zandbelterbrug (1948), de Cröddenbrug (1964) en de Rietmansbrug (1945). Er kwam een draaibrug bij ter plaatse van de Zwijnenbergerweg, de Steernebrug (1997).

Op kruisingen van het kanaal met een weg moest het scheepvaartverkeer op het wegvervoer wachten of andersom. Vaak was dit aanleiding om een café te openen, dit gebeurde bij de Zandbelterbrug en bij de Cröddenbrug. Bij de Zandbelterbrug was door de aanwezigheid van de molen al heel lang een café. Dit werd gedreven door de eigenaar van de molen, tevens boer en brugwachter. In 1909 kwam er een aparte brugwachter die pal naast de brug woonde. In 1924 werd een nieuw café gebouwd. De combinatie van ophaalbrug, brugwachterswoning, café en molen is hier nog herkenbaar aanwezig, ook al heeft het café zijn functie verloren en rest van de molen nog slechts een stomp.

In de 20e eeuw is de scheepvaart op de kanalen langzaam achteruit gegaan door het vervoer per spoor en over de weg. De OKM kwam in financiële moeilijkheden en werd in 1941 vervangen door de Maatschappij Overijsselse Kanalen die een passende bestemming moest vinden voor de verschillende kanaalvakken. Na sluiting, voor grote delen van het kanaal was dat al in 1964, werden de trajecten overgedragen aan het Waterschap Salland, daar de kanalen van meet af aan ook een functie in de waterhuishouding hadden.

Het kanaalvak Deventer - Raalte bleef nog tot 1988 in gebruik maar werd, ondanks verzet, op 29 juli van dat jaar definitief voor de scheepvaart gesloten. Alleen kanovaart is, met vergunning, nog toegestaan. Daarnaast wordt er dankzij de rijke visstand veel gevestigd.

Cultuurhistorie

Het Overijssels Kanaal is in bijna anderhalve eeuw een beeldbepalend en structurerend element in het landschap geworden en heeft de status van beschermd gezicht. Langs de oevers zijn rietkragen en andere begroeiing ontstaan. Aan de oostkant loopt langs het kanaal een forse houtwal, die slechts op enkele plaatsen wordt onderbroken.

Aan de westkant wordt het kanaal ten noorden en ten zuiden van de Zandbelterbrug en ten noorden van de Steernebrug door houtwallen of resten hiervan begeleid. De boerderijen en het agrarische landschap langs het kanaal dat begrensd wordt door bosgebiedjes, lanen, singels en houtwallen, spelen mee in het totale beeld.

Het kanaaltracé dat ligt ten noorden van de N348, is van stedenbouwkundig en cultuurhistorisch belang vanwege:

- de fraaie landschappelijke situering,
- de historische betekenis voor handel en scheepvaart in Overijssel,
- de geschiedenis van het kanaal.

De Zandbelterbrug, met brugwachterwoning, café en molenstomp zijn van stedenbouwkundig, architectuur- en cultuurhistorisch belang:

- als onderdeel van het kanaaltracé,
- vanwege de mooie, beeldbepalende ligging van ophaalbrug met brugwachterwoning en op de achtergrond café en molenstomp,
- het duidelijke, historische verband tussen de verschillende objecten.

Gemeentelijk monumenten

Rondom de Zandbelterbrug liggen de volgende gemeentelijke monumenten.

- De Zandbelterbrug, Spanjaardsdijk ongenummerd. De Zandbelterbrug is de enige in haar aanzicht onaangetaste brug over het Overijssels Kanaal van de gemeente Deventer.
- Kanaaldijk Oost 24, 7433 PP Schalkhaar, de brugwachterwoning
- Spanjaardsdijk 82 Lettele, woonhuis met voormalig café
- Zandbeltermolenweg 2 Schalkhaar, voormalige molen, aangewezen in november 2011
- Spanjaardsdijk 57 Schalkhaar, woonhuis (valt buiten het beschermde gezicht)

Naast de Zandbelterbrug ligt het karakteristieke pand:

- Kanaaldijk Oost 20, vanwege de relatie met het landschap, de erfstructuur, streekeigenheid en herkenbaarheid.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen invloed op de bestaande bebouwing. De bestaande bebouwing blijft in haar huidige ensemble en vorm gehandhaafd. Door de bestaande Zandbelterbrug op haar huidige locatie te handhaven en niet te verleggen in noordelijke of zuidelijke richting, wordt de cultuurhistorische waarde van het kanaaltracé en de cultuurhistorische en monumentale waarde van de bebouwingscluster rondom de Zandbelterbrug behouden. Het gebied en de Zandbelterbrug danken hun monumentale status immers vooral aan de mooie en beeldbepalende ligging van de ophaalbrug en het duidelijke, en historische verband van de ophaalbrug met de brugwachterswoning, het café en de molenstomp.

Door de Zandbelterbrug daarnaast uitsluitend toegankelijk te maken voor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer te weren zijn grootschalige aanpassingen aan dit monument niet nodig. Door bij de uitvoering straks te kiezen voor een eenvoudige en vlakke brug wordt het bestaande historische waardevolle aangezicht niet tot nauwelijks aangetast.

De aanwezige gemeentelijke monumenten in en om het plangebied worden op grond van de Monumentenwet beschermd. Het beschermd gezicht is, zoals de Monumentenwet ook voorschrijft, opgenomen in het bestemmingsplan.

3.4 Archeologie

Naast de monumentale en cultuurhistorische waarden dienen ook de archeologische (verwachtings)waarden te worden meegewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Dit is vastgelegd in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ, 1 september 2007). Doel van deze wet is: 'bescherming van aanwezige en te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemversturende activiteiten'.

Verwachting

Het gebied waarin de nieuwe brug gerealiseerd gaat worden heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Nader onderzoek is om die reden niet noodzakelijk.

Conclusie

Er gelden geen beperkingen voor het plan vanuit het oogpunt van archeologie. Het opnemen van een dubbelbestemming archeologisch verwachtingsgebied is gezien de lage archeologische verwachtingswaarde ook niet nodig.

3.5 Milieukwaliteitseisen

Beleid

In het gemeentelijke milieubeleid (Milieubeleidsplan 2003-2008) staat een integrale benadering van milieu, ruimtelijke ordening, bouwen en wonen en verkeers- en vervoersbeleid centraal. Belangrijke uitgangspunten zijn:

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

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

Om te oordelen of het voorliggende bestemmingsplan geen negatieve invloed heeft op de bestaande milieukwaliteit en voldoet aan de wettelijke normen die zijn vastgesteld in de milieuwetgeving, zijn de volgende milieukundige aspecten beoordeeld:

- bedrijven en milieuzonering;
- geluid;
- bodemkwaliteit;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- ecologie;
- duurzaamheid.

Bedrijven en milieuzonering

Het aanleggen van een brug voor gemotoriseerd verkeer is niet vergunningsplichtig in de zin van de Wet milieubeheer.

Geluid

De Spanjaardsdijk krijgt ter plaatse een snelheidsregime van 30 km/u. Hierdoor is sprake van een situatie die niet gezoneerd en onderzoeksplichtig is volgens de Wet geluidhinder. Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is wel onderzoek gedaan naar de geluidssituatie voor en na het realiseren van de nieuwe brug over het Overijssels Kanaal.

Uit de resultaten van de geluidsberekeningen blijkt dat op geen van de beoordelingspunten sprake is van een geluidstoename van meer dan 2 dB. Hierdoor is geen sprake van een significant negatief geluidseffect.

Geconcludeerd kan worden dat ten opzichte van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder sprake is van een geluidsbelasting van maximaal 61 dB. Deze waarde blijft beneden de maximale grenswaarde van 63 dB die geldt bij de aanleg van een geluidsgezoneerde weg. Gesteld kan worden dat sprake is van een acceptabel geluidsniveau ter plaatse van de woningen.

Luchtkwaliteit

De berekeningsresultaten van het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit geven aan dat de ontwikkeling geen grotere bijdrage geeft dan 3 %. Hierdoor dient de ontwikkeling als 'niet in betekenende mate' beschouwd te worden. Toetsing aan de grenswaarden leert dat in de planjaren 2012 en 2022 de concentraties ver onder de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof blijven.

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit.

Bodemkwaliteit

Op de locatie liggen voor zover bekend geen voor bodemverontreiniging verdachte objecten. Ter plaatse hebben voor zover bekend ook geen voor bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden.

Op het aangrenzende perceel, Zandbeltermolenweg 2, is wel sprake van een geval van ernstige verontreiniging. De verontreinigingen zijn aangetoond ter plaatse van een voormalige tank en voormalige kolenopslag. De verontreinigingen zijn gesitueerd aan de zuidzijde van de woning. De Spanjaardsdijk bevindt zich ten noorden van de woning. De verontreiniging vormt daarom geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe brug.

Op basis van de handreiking van de provincie is in het kader van de ruimtelijke procedure geen bodemonderzoek noodzakelijk.

Externe veiligheid

Op 4 juli 2007 is door de Raad de "Omgevingsvisie externe veiligheid" vastgesteld. In die visie is de ambitie vastgelegd wat betreft het veiligheidsniveau dat moet worden nagestreefd per deelgebied in Deventer. Gezien de ligging van het plangebied t.o.v. relevante objecten en/of risicovolle vervoersassen op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI), de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen 1984' en het ontwerp Besluit externe veiligheid buisleidingen (BEVB), is externe veiligheid voor dit plan geen aandachtspunt.

Ecologie

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie zijn hiermee in de nationale wetgeving verwerkt.

Volgens de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde planten te verwijderen of te beschadigen, beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen of opzettelijk te verontrusten en voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen. In aanvulling op de bestemmingsplanprocedure moet voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen worden onderzocht welke natuurwaarden aanwezig zijn en/of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden.

Door EcoGroen Advies BV is in juli 2011 een quick scan natuurtoets uitgevoerd (rapport 11-223). Uit dit onderzoek is gebleken dat de beoogde planlocatie niet in of nabij een Natura-2000 gebied of de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ligt.

Met betrekking tot het voorliggende plan zijn de volgende aandachtspunten wel van belang.

- Het plaatsen van verlichting op de nieuwe brug kan vliegroutes van lichtgevoelige vleermuizen als Water- en Meervleermuis ongeschikt maken. Wanneer uitgebreide verlichting van de brug en haar omgeving onmisbaar is zal nader onderzoek naar vleermuizen moeten uitwijzen of en in welke mate deze watergang daadwerkelijk wordt gebruikt als vliegroute. In geval van te verwachten schade dient ontheffing van de Flora- en faunawet te worden verkregen;
- Werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen dienen te allen tijde te worden voorkomen. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken en de uitvoering op te starten in de periode voor half maart en na half juli. Voor het broedseizoen wordt echter geen standaardperiode gehanteerd, maar het is van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum;
- De aangetroffen beschermde vissoorten (Rivierdonderpad en Kleine Modderkruiper, beide tabel 2 Ff-wet) kunnen door de werkzaamheden worden geschaad. Wanneer in het water gewerkt moet worden dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld om schade te kunnen voorkomen. Wanneer onvermijdelijke schade optreedt dient vooraf ontheffing van de Ff-wet te worden verkregen.

3.6 Leidingen en kabels

Er bevinden zich in en nabij het plangebied geen ondergrondse en bovengrondse leidingen, waarmee in het kader van dit bestemmingsplan rekening gehouden dient te worden.

De hoofdtransportgasleiding en haar beschermingszone gelegen ten noorden van het plangebied zijn op voldoende afstand van onderhavig plangebied gelegen om geen belemmering te vormen de gewenste ontwikkeling.

3.7 Waterhuishouding

Watertoets

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht ruimtelijke plannen te 'toetsen op water', de zogenaamde Watertoets. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

Relevant beleid

Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De genoemde beleidsdocumenten liggen ter inzage op het hoofdkantoor van het Waterschap Groot Salland. Ook zijn deze te raadplegen op de internetsite: www.wgs.nl. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

Invloed op de waterhuishouding

Binnen het bestemmingsplan worden geen wooneenheden gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1500 m². Het plangebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of een stedelijke watercorridor. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld. Grondwateroverlast als gevolg van afwijkende aanleghoogten is voor verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers. Om een goed inzicht te krijgen in het grondwatersysteem wordt geadviseerd om in overleg met het waterschap zo spoedig mogelijk te starten met een grondwateronderzoek. Dit kan in eerste instantie op basis van bestaande peilbuizen binnen of in de omgeving van het plangebied. Indien noodzakelijk kunnen nieuwe peilbuizen worden geplaatst.

Waterkering

Binnen het plangebied ligt een beschermingszone van een waterkering die op de Legger van het Waterschap Groot Salland is opgenomen. De functie / stabiliteit van deze waterkering moet ten allen tijde worden gegarandeerd. Binnen de Keur van het Waterschap Groot Salland worden eisen gesteld met betrekking tot werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering is een Watervergunning op grond van de Keur van het Waterschap Groot Salland noodzakelijk. Indien een Watervergunning noodzakelijk is, wordt deze (na eventueel nader overleg) aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland. De beschermingszone van de waterkering is op de plankaart opgenomen als dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

De keur van het waterschap Groot Salland

Binnen het plangebied ligt een beschermingszone van een hoofdwatgang of watgang van het Waterschap Groot Salland. De functie van deze watgang(en) moet ten allen tijde worden gegarandeerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschermingszone van deze watgangen zoals in de Keur van het Waterschap Groot Salland beschreven. Met betrekking tot deze watgangen gelden de binnen de Keur van het Waterschap Groot Salland opgenomen gebods- en verbodsbepalingen. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone moet een Watervergunning worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland. Ten behoeve van het beheer en onderhoud geldt langs de watgang (vanaf de insteek) een obstakelvrije zone van 5 meter.

Grondwaterbeschermingsgebied en intrekgebied

Het plangebied of een gedeelte daarvan ligt in een grondwaterbeschermingsgebied en in een intrekgebied van een drinkwaterwinning. In deze gebieden is het beleid gericht op het verminderen van de risico's op verontreiniging van het grondwater. Drinkwatervriendelijke functies worden gestimuleerd en voor de overige functies wordt een restrictief beleid gevoerd. Het provinciale grondwaterbeschermingsbeleid voor de drinkwaterwinning is verwoord in de Omgevingsvisie Overijssel 2009. De regels omtrent grondwaterbescherming zijn verwerkt in de Omgevingsverordening Overijssel 2009. Voor meer informatie kan worden gekeken op de internetsite van de provincie Overijssel:
http://www.overijssel.nl/thema's/water/watergebruik/item_125728/

Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater

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

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Groot Salland geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van <http://www.dewatertoets.nl>. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de normale procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Groot Salland geeft een positief wateradvies.

3.8 Welstand

De herziening van de Woningwet, die op 1 januari 2003 in werking getreden is, heeft ondermeer als doel gehad 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.

De nieuwe welstandsnota beperkt zich tot het (agrarische) erf. De welstandsnota geeft richtlijnen en criteria voor ontwikkelingen op erf- en bebouwingsniveau. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een brug en de reconstructie van een bestaande weg. In de welstandsnota zijn daarvoor geen directe toetsingscriteria opgenomen.

Het plangebied maakt echter wel deel uit van een 'beschermd stads- of dorpsgezicht'. Een 'beschermd stads- of dorpsgezicht' is een groep van objecten en gebouwen die door het Rijk of door de gemeente is aangewezen. Vanwege de hoge cultuurhistorische waarde worden objecten en gebouwen in deze gebieden beter beschermd. Alle vergunningsplichtige bouwplannen in dit gebied zullen in dat kader worden voorgelegd aan de adviesraad.

Hoofdstuk 4 Planopzet en juridische aspecten

Planopzet

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

De planregels

De opzet van de planregels sluit aan op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tevens sluiten de regels aan bij de nieuwe eisen conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008). In verband met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (in werking getreden op 1 oktober 2010) zijn een aantal termen van de SVBP 2008 aangepast conform de werkafpraak van Geonovum van oktober 2010.

Bovenstaande heeft een aantal consequenties. De inleidende regels (begrippen en wijze van meten) zijn gedeeltelijk gestandaardiseerd. Het gaat om begrippen die nagenoeg in elk bestemmingsplan voorkomen en technische zaken die heel goed in het hele land op dezelfde manier geregeld kunnen worden. Beide komen de leesbaarheid en consequente toepassing van de planregels ten goede.

Niet alleen de begrippen en de wijze van meten zijn met de invoering van de SVBP 2008 (gedeeltelijk) gestandaardiseerd, ook de opbouw van de planregels bij de bestemmingen is voor elke bestemming hetzelfde. Voor zover van toepassing bestaan de planregels bij elke bestemming uit de volgende leden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- Wijzigingsbevoegdheid.

In onderhavig bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Enkelbestemmingen

Bestemming Verkeer

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 wegen, ook opstelstroken, busstroken en voet- en fietspaden. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn tevens bijbehorende voorzieningen toegestaan. Op deze gronden mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale bouwhoogte

van 3 tot 15 meter. Ook kunnen gebouwen worden opgericht met een maximale inhoud van 25m³ en een bouwhoogte van 4 m. Naast wegen zijn ook groenvoorzieningen en watergangen binnen de bestemming 'Verkeer' toegestaan.

Dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die over een of meerdere onderliggende bestemmingen 'heen vallen' en een heel specifiek (ruimtelijk) belang beogen te regelen. De regels 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.

In voorliggend bestemmingsplan is de volgende dubbelbestemming van toepassing:

Waarde - Beschermd dorpsgezicht

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarde. Op gronden met deze bestemming mag uitsluitend worden gebouwd indien de cultuurhistorische en monumentale waarden van de gronden niet onevenredig worden aangetast of de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind. Hiertoe zijn afwijkingsregels opgenomen.

Waterstaat - Intrekgebied

Voor intrekgebieden ten behoeve van (potentiële) waterwinning is de functie tot uitdrukking gebracht in de dubbelbestemming Waterstaat - Intrekgebied. Het bebouwen van deze gronden ten behoeve van de onderliggende bestemming is uitsluitend toegestaan als hiervoor vergunning is verleend door het bevoegd gezag. Vergunning wordt verleend als de waterwinfunctie hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. Het bevoegd gezag wint hiervoor, met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit, advies in bij de beheerder van het waterwingebied, voordat ze beslist op het verzoek om af te wijken.

Waterstaat - Waterkering

Voor waterkeringen is de functie tot uitdrukking gebracht in de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. Het bebouwen van deze gronden ten behoeve van de onderliggende bestemming is uitsluitend toe gestaan als hiervoor vergunning is verleend door het bevoegd gezag. Vergunning wordt verleend als de waterwinfunctie hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. Het bevoegd gezag wint hiervoor, met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit, advies in bij de beheerder van het waterwingebied, voordat ze beslist op het verzoek om af te wijken.

Algemene regels en overgangs- en slotregel

Naast specifieke planregels bevat het bestemmingsplan ook een aantal algemene en aanvullende regels die van toepassing zijn op de gronden behorende bij het onderhavige plangebied. Vanwege het algemene karakter van deze planregels zijn deze opgenomen in dit algemene hoofdstuk. Met de invoering van de nieuwe Bro en de SVBP 2008 zijn ook deze regels gedeeltelijk gestandaardiseerd. In artikel 3.2.4. respectievelijk artikel 3.2.1. van de Bro zijn standaard regels opgenomen met betrekking tot de antidubbeltelbepaling en het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze regels zijn in onderhavig bestemmingsplan integraal overgenomen. Waar nodig zijn de termen aangepast op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Op grond van de SVBP 2008 is ook de slotregel waarin de benaming van het bestemmingsplan staat vermeld gestandaardiseerd.

De toelichting

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.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

In artikel art. 3.1.6 lid 1, aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, zowel economisch als maatschappelijk.

Dit bestemmingsplan wordt vastgesteld ten behoeve van een door of in opdracht van de gemeente Deventer te realiseren brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijssels kanaal. Dit project zal derhalve door de gemeente worden gefinancierd. Bij de besluitvorming in maart 2010 is reeds aangegeven dat er voldoende financiële middelen zijn om het project te realiseren. De kosten voor het project zijn geraamd op circa 1,4 mln. euro. Voor het project is een dekking beschikbaar van €1,1 mln. in de RGI voor de realisatie van de nieuwe brug. Daarnaast is in 2009 al eerder €0,1 mln. uitgetrokken om rond de Zandbelt veiligheidsmaatregelen te treffen. Voor het conserveren van de monumentale brug is een bedrag beschikbaar van €0,1875 mln., waaronder een provinciale bijdrage van €0,075 mln.

Voor het bouwplan hoeft geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.2.1. Bro vastgesteld te worden.

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.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 lid 1, aanhef en onder e van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een beschrijving dient te worden opgenomen van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Het voornemen tot een bestemmingsplanherziening voor het wijzigen van de bestemming van agrarische gronden ten behoeve van de aanleg van een nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer over het Overijssels kanaal is conform artikel 1.3.1 Bro gepubliceerd in de Deventer Post. Naar aanleiding van deze publicatie zijn geen reacties binnengekomen.

Gezien het bovenstaande en het feit dat het hier een plan betreft met een beperkte omvang, die een ontwikkeling mogelijk maakt die op grond van het huidige provinciale en gemeentelijk beleid is toegestaan wordt het houden van een extra inspraakronde niet noodzakelijk geacht. Het volgen van de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb), waarbij een ieder de gelegenheid krijgt zijn of haar zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken, wordt voor onderhavig plan voldoende geacht.

Vooroverleg

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.

Omtrent het vooroverleg met het Rijk kan gemeld worden dat voor het onderhavige plan geen nationale belangen in het geding zijn. Daarom heeft geen overleg plaatsgevonden met het Rijk.

Dit bestemmingsplan valt niet binnen de provinciale vrijstellingslijst van Gedeputeerde Staten van Overijssel. Vooroverleg met de provincie is dan ook noodzakelijk. Op 15 maart 2012 is voorliggende bestemmingsplan met de provincie besproken. In dit vooroverleg heeft de provincie aangegeven te kunnen in stemmen met voorliggende plan. Het betreft een kleinschalige aanpassing van een bestaande weg welke geen grote gevolgen zal hebben voor de verkeersintensiteiten op het wegvlak. Door de kleinschaligheid van de ingreep vormt deze ook geen belemmering voor het grondwaterbeschermingsgebied en het intrekgebied waarbinnen het plangebied is gelegen.

Door het invullen van de digitale watertoets in het waterschap Groot Salland geïnformeerd over voorliggend bestemmingsplan. Ook is het waterschap betrokken bij het opstellen van het Programma van Eisen voor het ontwerp van de brug. In dat kader heeft het waterschap diverse uitgangspunten ingediend ten aanzien van grondeigendommen, hydrologie en beheer en onderhoud. Of aan deze uitgangspunten wordt voldaan zal worden getoetst op het moment dat de gemeente Deventer voor de bouw van de brug een waterwetvergunning aanvraagt bij het waterschap Groot Salland. Voor het overige kan het waterschap instemmen met voorliggend bestemmingsplan.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 *plan*

het bestemmingsplan Zandbelterbrug Schalkhaar van de gemeente Deventer;

1.2 *bestemmingsplan*

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P267-VG01 met de bijbehorende regels;

1.3 *verbeelding*

de analoge en digitale voorstelling van de in het bestemmingsplan opgenomen digitale ruimtelijke informatie, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0150.P267-VG01;

1.4 *aanduiding*

een geometrisch bepaald vlak of een figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.5 *aanduidingsgrens*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.6 *bebouwing*

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

1.7 *bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen*

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet of de Wabo;

1.8 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.9 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten;

1.10 bevoegd gezag

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

1.11 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;

1.12 bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.13 bouwvlak

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.14 bouwwerk

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

1.15 cultuurhistorische waarde

de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk of dat gebied in verband met ouderdom en/of historische gaafheid;

1.16 gebouw

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

1.17 grote risicovolle functies

grote en grootschalige vormen van (dag- en verblijfs)recreatie, woningbouw (meer dan 10 respectievelijk 100 woningen); winkelcentra, bedrijven voor horeca, handel en dienstverlening), autowegen (inclusief parkeerterreinen, transferia), spoorwegen (inclusief emplacementen) en waterwegen (inclusief havens), bedrijventerreinen, buisleidingen voor gas, olie(producten) of chemicaliën; nieuwe rioolwaterzuiveringsinstallaties en diepteontgrondingen.

1.18 kunstobject

bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van culturele aard en bedoeld ter expositie al dan niet in de buitenlucht;

1.19 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie;

1.20 peil

- a. voor gebouwen, waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: een horizontaal vlak gelegen op 30 cm boven de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: 10 cm boven de hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein ter hoogte van de hoofdingang, waarbij, plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;

1.21 ruimtelijke kwaliteit

het resultaat van menselijk handelen en natuurlijke processen dat de ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is;

1.22 stand still-principe

beginsel dat erop gericht is verslechtering van de grondwaterkwaliteit tegen te gaan en het vergroten van risico's op verontreiniging van het grondwater te voorkomen;

1.23 stap vooruit-principe

het beginsel dat erop gericht is de risico's op verontreiniging van het grondwater te verminderen en de grondwaterkwaliteit te verbeteren;

1.24 weg:

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

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst is.

2.2 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.

2.3 goothoogte van een bouwwerk

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

2.4 inhoud van een bouwwerk, niet zijnde een recreatiewoning

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 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, alsmede opstelstroken, busstroken en voet- en fietspaden;
- b. water;
- c. groenvoorzieningen;
- d. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, verkeers- en informatieborden, parkeervoorzieningen, kunstobjecten, tunnelbakken, tunnels, taluds, viaducten, bruggen, duikers, faunapassages, nutsvoorzieningen enabri's.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd;
- b. de inhoud van een gebouw bedraagt ten hoogste 25 m³;
- c. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste 4 m;
- d. de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting bedraagt ten hoogste 15 m;
- e. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting bedraagt ten hoogste 3 m.

Artikel 4 Waarde - Beschermd dorpsgezicht

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Beschermd dorpsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor:

- a. het behoud en het herstel van de cultuurhistorische en monumentale waarden.

4.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in lid 4.2 en toestaan dat de in de desbetreffende andere bestemming genoemde bouwwerken mogen worden gebouwd, met inachtneming van het volgende:

- a. de cultuurhistorische en monumentale waarden van de gronden niet onevenredig worden aangetast;
- b. de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

Artikel 5 Waterstaat - Intrekgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Intrekgebied' aangewezen gronden zijn – behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) – mede bestemd voor functies die harmoniëren met de functie voor de drinkwatervoorziening.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van:
 1. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van ten hoogste 2 m;
 2. bebouwing ten behoeve van de waterleidingmaatschappij;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;

5.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5.1 teneinde in intrekgebieden ook nieuwe niet-risicovolle en grote risicovolle functies toe te staan, mits daarbij wordt voldaan aan het stand still-principe.
- b. in afwijking van het bepaalde in artikel 5.1 en onverlet het bepaalde onder a kunnen nieuwe grootschalige risicovolle functies in intrekgebieden alleen worden toegestaan als dit noodzakelijk is vanuit een zwaarwegend maatschappelijk belang, waarvoor redelijke alternatieven ontbreken en mits voldaan wordt aan het stap vooruit-principe.
- c. in afwijking van het bepaald in artikel 5.1 en onverlet het bepaalde onder a en b kunnen binnen intrekgebieden met stedelijke functies nieuwe grotere of grootschalige risicovolle functies worden toegestaan mits deze functie voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening en aan het stand still-principe.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn – behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) – mede bestemd voor de aanleg, het onderhoud, het beheer en de verbetering van (hoofd)waterkeringen, alsmede voor de afvoer van water, sediment en ijs, de waterhuishouding en/of verkeer te water met de daarbij behorende voorzieningen.

6.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 6.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 1 m;
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- d. het bepaalde onder a, b en c is niet van toepassing op gronden voorzien van een bouwvlak.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 6.2 onder c. Van de bevoegdheid tot afwijken wordt uitsluitend gebruikgemaakt, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterstaatsbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens het gebruikmaken van de bevoegdheid tot afwijken wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Antidubbeltelregel

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 8 Algemene bouwregels

8.1 Toegelaten bouwwerken met afwijkende maten

- a. Voor een bouwwerk, dat krachtens een omgevingsvergunning op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden en dat in het plan ingevolge de bestemming is toegelaten, maar waarvan de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen afwijken van de maatvoeringbepalingen in de bouwregels van de betreffende bestemming, geldt dat:
 1. bestaande maten, die meer bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten hoogste toelaatbaar worden aangehouden;
 2. bestaande maten, die minder bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten minste toelaatbaar worden aangehouden.
- b. Ingeval van herbouw is lid a onder 1 en 2 uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.
- c. Op een bouwwerk als hiervoor bedoeld, is het overgangsrecht bouwwerken als opgenomen in artikel 11.1 van dit plan niet van toepassing.

8.2 Overschrijding bouwgrenzen

De bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door:

- a. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding ten hoogste 2,5 m bedraagt;
- b. tot gebouwen behorende erkers en serres, mits de overschrijding ten hoogste 2 m bedraagt;
- c. andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding ten hoogste 1,5 m bedraagt.

Artikel 9 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De regels van stedenbouwkundige aard en de bereikbaarheidseisen van paragraaf 2.5 van de bouwverordening zijn uitsluitend van toepassing, voor zover het betreft:

- a. de bereikbaarheid van bouwwerken voor wegverkeer en brandblusvoorzieningen;
- b. een brandweeringang;
- c. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- d. de ruimte tussen bouwwerken;
- e. parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

In aanvulling op het bepaalde in hoofdstuk 2 gelden ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' de volgende regels:

- a. de gronden zijn bestemd voor functies die harmoniëren met de functie voor de drinkwatervoorziening en de bescherming van de bodem- en de (grond)waterkwaliteit ten behoeve van drinkwatervoorziening;
- b. op de gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van:
 1. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van ten hoogste 2 m;
 2. bebouwing ten behoeve van de waterleidingmaatschappij;
- c. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder b teneinde in grondwaterbeschermingsgebieden ook nieuwe niet-risicovolle functies toe te staan, mits daarbij wordt voldaan aan het stand still-principe;
- d. in afwijking van het bepaalde onder a en onverlet het bepaalde onder c kunnen nieuwe grote of grootschalige risicovolle functies in grondwaterbeschermingsgebieden alleen worden toegestaan als dit noodzakelijk is vanuit een zwaarwegend maatschappelijk belang, waarvoor redelijke alternatieven ontbreken en mits voldaan wordt aan het stap vooruit-principe;
- e. in afwijking van het bepaalde onder a en onverlet het bepaalde onder c en d kunnen binnen grondwaterbeschermingsgebieden met stedelijke functies nieuwe grootschalige risicovolle functies worden toegestaan mits deze functie voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening en aan het stap vooruit-principe.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsregels

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning of omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder lid a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder lid a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, 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;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na de 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;
- d. dit lid onder a 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 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald onder de naam 'Regels van het bestemmingsplan Zandbelterbrug Schalkhaar'.