

**BESTEMMINGSPLAN**  
**“BUITENGEBIED 2009,**  
**HERZIENING FIETSSNELWEG F35”**

## BESTEMMINGSPLAN

### “BUITENGEBIED 2009, HERZIENING FIETSSNELWEG F35”

Gemeente: Wierden  
IDN: NL.IMRO.0189.BP2019000011-VG01  
Datum: Mei 2020  
Status: Vastgesteld



*Dokter van Deenweg 13  
8025 BP Zwolle*

*Twentepoort Oost 16a  
7609 RG Almelo*

*T: 0546 - 45 44 66  
E: [info@bjz.nu](mailto:info@bjz.nu)  
I: [www.bjz.nu](http://www.bjz.nu)*



## Toelichting

## Inhoudsopgave

|                                         |                                                                    |           |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1</b>                      | <b>INLEIDING .....</b>                                             | <b>5</b>  |
| 1.1                                     | AANLEIDING .....                                                   | 5         |
| 1.2                                     | DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN .....                            | 5         |
| 1.3                                     | LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED .....                     | 5         |
| 1.4                                     | HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME .....                                   | 6         |
| 1.5                                     | LEESWIJZER .....                                                   | 10        |
| <b>HOOFDSTUK 2</b>                      | <b>DE HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE .....</b>                       | <b>11</b> |
| 2.1                                     | INLEIDING .....                                                    | 11        |
| 2.2                                     | HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED .....                                  | 11        |
| 2.3                                     | GEWENSTE SITUATIE .....                                            | 11        |
| 2.4                                     | VERKEER EN PARKEREN .....                                          | 14        |
| <b>HOOFDSTUK 3</b>                      | <b>BELEIDSKADER .....</b>                                          | <b>15</b> |
| 3.1                                     | RIJKSBELEID .....                                                  | 15        |
| 3.2                                     | PROVINCIAAL BELEID .....                                           | 16        |
| 3.3                                     | REGIONAAL BELEID .....                                             | 25        |
| 3.4                                     | GEMEENTELIJK BELEID .....                                          | 26        |
| <b>HOOFDSTUK 4</b>                      | <b>RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK.....</b>                           | <b>30</b> |
| 4.1                                     | INLEIDING .....                                                    | 30        |
| 4.2                                     | MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....                                 | 30        |
| <b>HOOFDSTUK 5</b>                      | <b>TOELICHTING OP DE PLANREGELS.....</b>                           | <b>41</b> |
| 5.1                                     | INLEIDING .....                                                    | 41        |
| 5.2                                     | OPZET VAN DE REGELS.....                                           | 41        |
| 5.3                                     | VERANTWOORDING VAN DE REGELS .....                                 | 42        |
| <b>HOOFDSTUK 6</b>                      | <b>UITVOERING EN HANDHAVING .....</b>                              | <b>44</b> |
| 6.1                                     | ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....                                  | 44        |
| 6.2                                     | HANDHAVING .....                                                   | 44        |
| 6.3                                     | RETROSPECTIEVE TOETS .....                                         | 44        |
| <b>HOOFDSTUK 7</b>                      | <b>VOOROVERLEG, INSPRAAK EN ZIENSWIJZEN.....</b>                   | <b>46</b> |
| 7.1                                     | VOOROVERLEG.....                                                   | 46        |
| 7.2                                     | INSPRAAK .....                                                     | 46        |
| <b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING.....</b> |                                                                    | <b>47</b> |
| BIJLAGE 1                               | N35 NIJVERDAL – WIERDEN DEELRAPPORT NATUUR TEN BEHOEVE VAN TB..... | 47        |
| BIJLAGE 2                               | AERIUS-BEREKENING .....                                            | 48        |
| BIJLAGE 3                               | QUICKSCAN CONDITIONERING FIETSTUNNEL F35 WIERDEN.....              | 49        |

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Wierden werkt aan de realisatie van een deel van de fietssnelweg F35. De fietssnelweg is een snelle, veilige en non-stop fietsverbinding van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. De F35 loopt grofweg parallel aan de autoweg N35, vandaar de naam F35.

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op een nog ontbrekend deel van de fietssnelweg in het buitengebied van Wierden. Concreet gaat het om het deel dat is geprojecteerd tussen de Stegeboersweg en de Nijverdalsestraat (zie afbeelding 1.1). De fietssnelweg wordt hier ten zuiden van de te verbreden N35 aangelegd. Daarbij wordt ter plaatse van de spoorlijn Almelo-Deventer een onderdoorgang gerealiseerd.

Het aanleggen van een fietsverbinding op de geprojecteerde locatie is op basis van het geldende bestemmingsplan “Buitengebied 2009” niet toegestaan. Een herziening van het bestemmingsplan is noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de gewenste juridisch-planologische kaders om het voornemen mogelijk te maken. In voorliggende toelichting wordt aangetoond dat het voornemen in overeenstemming is met ‘een goede ruimtelijke ordening’.

### 1.2 De bij het plan behorende stukken

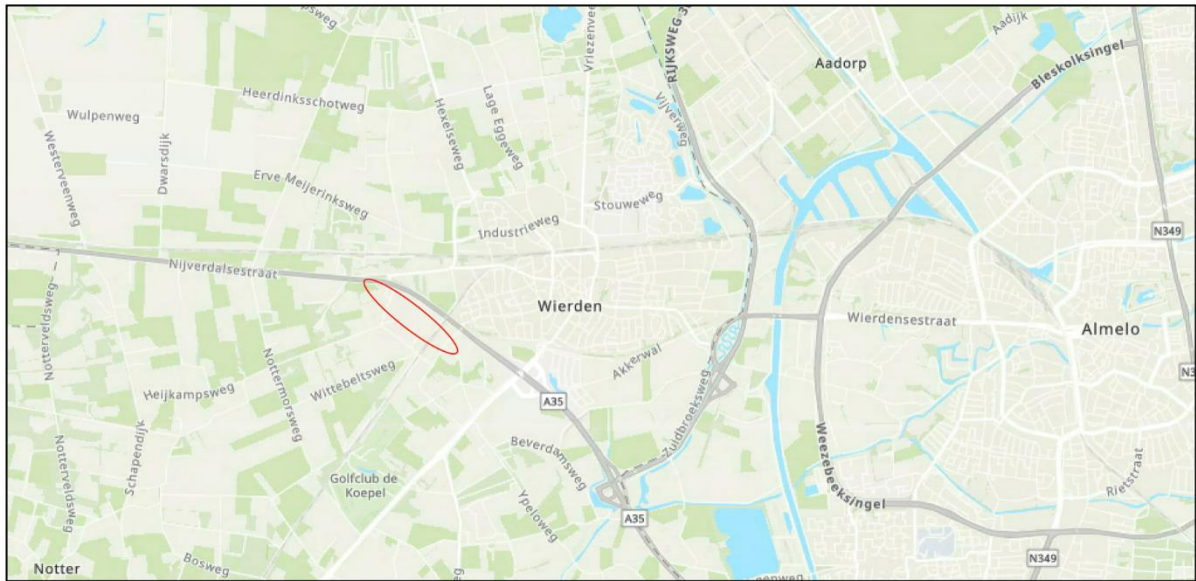
Het bestemmingsplan “Buitengebied 2009, herziening Fietssnelweg F35” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0189.BP2019000011-VG01) en een renvooi;
- regels.

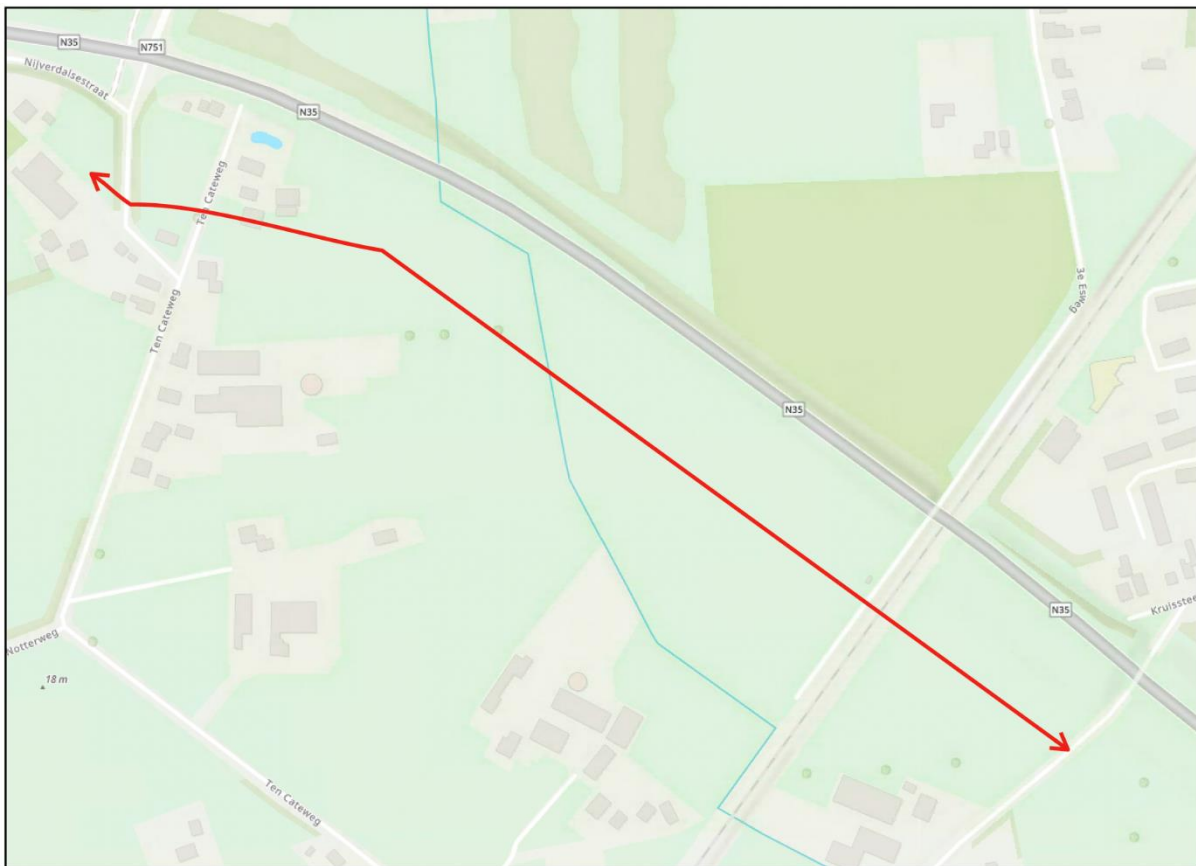
Op de verbeelding is de bestemming van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten, maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

### 1.3 Ligging en begrenzing van het plangebied

In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied met de rode cirkel globaal aangegeven. In afbeelding 1.2 is het plangebied ten opzichte van de directe omgeving weergegeven. De rode cirkel en de rode lijn geeft de aan te leggen fietssnelweg weer. Voor de concrete begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.1: Globale ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)



Afbeelding 1.2: Ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)

## 1.4 Huidig planologisch regime

Het plangebied ligt binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan “Buitengebied 2009” vastgesteld op 12 januari 2010, “Buitengebied 2009, herziening waterwinning Wierden” vastgesteld op 4 oktober 2011, het wijzigingsplan “11<sup>e</sup> wijziging bestemmingsplan Buitengebied 2009, Ten Catweg 24” vastgesteld op 2 oktober 2012 en “Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Wierden” vastgesteld op 10 juli 2018.

In afbeelding 1.3 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het geldende bestemmingsplan opgenomen. Met de rode stippenlijn is indicatief de ligging van het plangebied is aangegeven.

In afbeelding 1.4 is een uitsnede gegeven van het plangebied in het geldende wijzigingsplan “11e wijziging bestemmingsplan Buitengebied 2009, Ten Catweg 24” opgenomen. Waarbij met de rode stippenlijn indicatief de ligging van het plangebied is aangegeven.



Afbeelding 1.3: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan “Buitengebied” (Bron: Gemeente Wierden)





Afbeelding 1.4: Uitsnede verbeelding geldend wijzigingsplan “11<sup>e</sup> wijziging bestemmingsplan Buitengebied 2009, Ten Catweg 24” (Bron: Gemeente Wierden)

### 1.4.1 Beschrijving bestemmingen

#### *Bestemmingsplan “Buitengebied 2009”*

Het plangebied, voor zover gelegen in het bestemmingsplan “Buitengebied 2009”, heeft op basis van het geldende bestemmingsplan grotendeels de bestemming ‘Agrarisch’.

#### Bestemming ‘Agrarisch’

De gronden met de bestemming ‘Agrarisch’ zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf niet zijnde opslag van veevoer en agrarische producten, het hobbymatig houden van vee, kwekerijen, infrastructurele voorzieningen zoals deze bestonden op het tijdstip van de terinzagelegging van het plan, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van het vasthouden, bergen, aan- en afvoeren van water en voorzieningen ten behoeve van extensief recreatief medegebruik, zoals onverharde en (half)verharde wandel-, fiets- en ruiterpaden.

#### Bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’

De gronden aangewezen voor ‘Verkeer – Railverkeer’ zijn bestemd voor het vervoer over het spoor, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en voorzieningen, zoals bermen en bermsloten, taluds, ongelijkvloerse kruisingen, faunapassages en groenvoorzieningen.

#### Bestemming ‘Agrarisch met waarden – Landschap’

Gronden aangewezen met de bestemming ‘Agrarisch met waarden – Landschap’ zijn onder andere bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf, niet zijnde de opslag van veevoer en agrarische producten, het hobbymatig houden van vee, kwekerijen, niet zijnde boomkwekerijen, het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke waarde en infrastructurele voorzieningen zoals deze bestonden op het tijdstip van de terinzagelegging van het plan.



#### Dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologische verwachtingswaarde’

De voor ‘Waarde - Archeologische verwachtingswaarde’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en) (basisbestemming), mede bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de archeologische waarden, met daarbij behorend, bouwwerken, voorzieningen.

#### Gebiedsaanduiding ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' geldt dat die gronden - naast de andere voor die gronden aangewezen bestemming(en) en aanduidingen - tevens bestemd zijn voor het behoud van de kwaliteit van het grondwater als onderdeel van de drinkwatervoorziening en voor de waterhuishouding, met daarbijbehorende bouwwerken.

#### *Wijzigingsplan “11e wijziging bestemmingsplan Buitengebied 2009, Ten Catweg 24”*

Daar waar het plangebied het wijzigingsplan “11e wijziging bestemmingsplan Buitengebied 2009, Ten Catweg 24” raakt geldende de bestemmingen ‘Agrarisch’ en ‘Wonen’.

#### Bestemming ‘Agrarisch’

De regels voor de bestemming ‘Agrarisch’ komen overeen met de regels uit het bestemmingsplan “Buitengebied 2009”. Korteheidshalve wordt verwezen naar de beschrijving van deze bestemming eerder in deze paragraaf.

#### Bestemming ‘Wonen’

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen in woonhuizen, met dien verstande dat de woning en/of een aan de woning aangebouwd gebouw mogen worden gebruikt voor bed & breakfast met daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde, tuinen en erven.

#### *Bestemmingsplan “Buitengebied 2009, herziening waterwinning Wierden”*

Het plangebied, voor zover gelegen in het bestemmingsplan “Buitengebied 2009, herziening waterwinning Wierden”, heeft op basis van het geldende bestemmingsplan de gebiedsaanduiding ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’. In dit bestemmingsplan zijn ten behoeve van de gedeeltelijke verplaatsing van de grondwaterwinning Wierden en de realisatie van de waterbuffer bij Dakhorst, wijzigingsbevoegdheden opgenomen. De herziening heeft plaats gevonden omdat de het gebied door de provincie niet geheel past binnen het gebied dat in het bestemmingsplan "Buitengebied 2009" aangeduid is als "wro-zone wijzigingsgebied 4".

#### Gebiedsaanduiding ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’

Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' geldt dat die gronden - naast de andere voor die gronden aangewezen bestemming(en) en aanduidingen - tevens bestemd zijn voor het behoud van de kwaliteit van het grondwater als onderdeel van de drinkwatervoorziening en voor de waterhuishouding, met daarbijbehorende bouwwerken.

#### *Bestemmingsplan “Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Wierden”*

Met het bestemmingsplan “Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Wierden” wordt, vanwege het ontbreken aan gemeentelijk parkeerbeleid, voor de parkeernormen verwezen naar de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

### **1.4.2 Strijdigheid**

Binnen de geldende bestemmingen is het niet mogelijk om een fietspad aan te leggen. Hier dient ter plaatse van het plangebied een bestemming ten behoeve van ‘Verkeer’ te worden opgenomen.

## 1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige en gewenste situatie in het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Overijssel, de regio en de gemeente Wierden beschreven.

In hoofdstuk 4 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue en wordt ingegaan op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 5 en 6 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 7 gaat in op het vooroverleg.

## HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE

### 2.1 Inleiding

Zoals verwoord is in de aanleiding is de gemeente Wierden voornemens om een ontbrekend deel van de fietssnelweg F35 aan te leggen. De fietssnelweg wordt aangelegd om een veilige, snelle en non-stop fietsverbinding van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal te bewerkstelligen.

### 2.2 Huidige situatie plangebied

Het voorliggende plan heeft betrekking op een circa 700 meter lang stuk fietspad wat langs de N35 gerealiseerd dient te worden. In de huidige situatie bestaat het plangebied voornamelijk uit agrarische gronden en er ligt een spoorweg. Daarnaast is er in het plangebied bebouwing aanwezig. De bebouwing wordt in het kader van de verbreding van de N35 al gesloopt. In afbeelding 2.1 is een impressie weergegeven van de huidige situatie van het plangebied.



Afbeelding 2.1: Impressie huidige situatie plangebied (Bron: Google Streetview)

De bovenste afbeelding geeft het zicht op het plangebied weer vanaf de Stegeboersweg richting de spoorlijn. De onderste afbeelding geeft de locatie weer waar het fietspad aangesloten dient te worden op de Ten Cateweg. Het bestaande woonperceel met bebouwing verdwijnt volledig.

### 2.3 Gewenste situatie

In de gewenste situatie wordt het huidige agrarische land omgezet naar een fietspad. De bebouwing ter hoogte van de Ten Cateweg in het plangebied wordt in het kader van de aanleg van de N35 al gesloopt. In het kader van het voorliggend bestemmingsplan wordt deze locatie dus als onbebouwd beschouwd.

Het fietspad wordt 4 meter breed met daarbij aan beide zijde een 1 meter brede groenstrook. Ter hoogte van de spoorlijn Almelo – Deventer wordt een tunnel onder de spoorlijn aangelegd. De afbeeldingen 2.2 tot en met 2.8 geven een impressie van de fietssnelweg.





Afbeelding 2.2 Bovenaanzicht fietssnelweg F35 (Bron: Masterplan fietssnelweg F35)



Afbeelding 2.3 Bovenaanzicht fietssnelweg F35 ten hoogte van de tunnel onder het spoor (Bron: Rijkswaterstraat)





Afbeelding 2.4 Aanzicht aansluiting ter hoogte van de Ten Catweg (Bron Rijkswaterstaat)



Afbeelding 2.5 Bovenaanzicht fietssnelweg richting de Ten Catweg (Bron Rijkswaterstaat)



Afbeelding 2.6 Bovenaanzicht fietssnelweg richting de Stegeboersweg (Bron Rijkswaterstaat)



Afbeelding 2.7 Maaiveldzicht op de fietstunnel ten hoogte van de spoorlijn (Bron Rijkswaterstaat)



Afbeelding 2.8 Maaiveldzicht aansluiting fietspad ter hoogte van de Stegeboersweg (Bron Rijkswaterstaat)

## 2.4 Verkeer en parkeren

De fietssnelweg is de drager van het hoogwaardig fietsnetwerk in Twente. Door middel van dit bestemmingsplan wordt een deel van de fietsverbinding ter plaatse van de gemeente Wierden mogelijk gemaakt en wordt aangesloten op de andere delen van de fietssnelweg die door de gemeente Almelo lopen. De nieuwe fietssnelweg zal mede door de aanleg van de nieuwe tunnel zorgen voor een veiligere en snellere fietsverbinding. Mede door dit deel van de fietssnelweg zullen naar verwachting meer mensen in plaats van de auto, de fiets gebruiken als vervoersmiddel richting bijvoorbeeld Nijverdal of Almelo.

Ten aanzien van parkeren en openbaar vervoer voorziet dit bestemmingsplan in geen wijzigingen.



## HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

##### 3.1.1.1 Algemeen

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en heeft de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving vervangen. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

##### 3.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

#### 3.1.2 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het rijksbeleid

De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling raakt, gelet op de beperkte omvang en aard (aanleggen van een fietssnelweg), geen rijksbelangen en er is geen sprake van enige vorm van belemmeringen met betrekking tot de doelen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarnaast is, gelet op de aard van de ontwikkeling, de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing.

## 3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel, welke is verankerd in de Omgevingsverordening. Op 12 april 2017 hebben Provinciale Staten van Overijssel de nieuwe Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken Kleur' en bijbehorende Omgevingsverordening Overijssel 2017 vastgesteld. Op 1 mei 2017 zijn de nieuwe Omgevingsvisie en Omgevingsverordening in werking getreden.

### 3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvast groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden.

Leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn:

- Duurzaamheid;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen;
- investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan;
- zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken;
- ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

### 3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

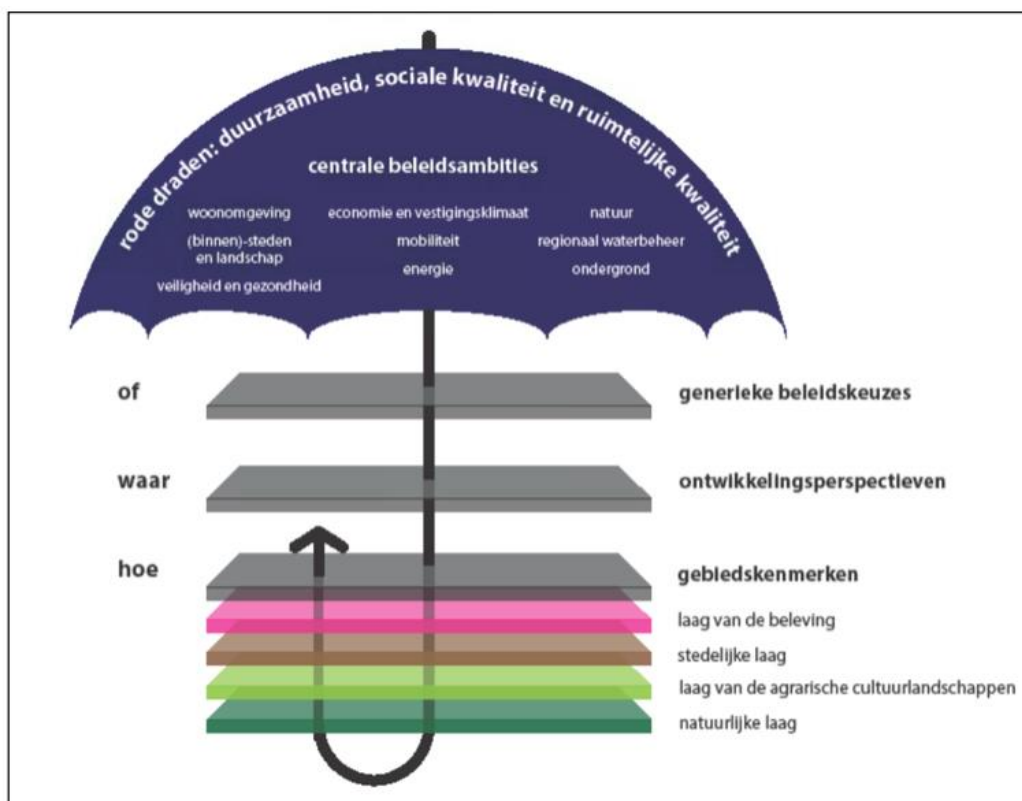
Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

### 3.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de provinciale ambities wordt gebruik gemaakt van het 'Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel'. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen **of**, **waar** en **hoe** centraal. Bij een initiatief voor bijvoorbeeld woningbouw, een nieuwe bedrijfslocatie, toeristisch-recreatieve voorzieningen, natuurontwikkeling, etcetera kun je aan de hand van deze drie stappen bepalen of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is, waar het past en hoe het uitgevoerd kan worden.

De eerste stap, het bepalen van de **of**-vraag, lijkt in strijd met de wens zoveel mogelijk ruimte te willen geven aan nieuwe initiatieven. Met het faciliteren van initiatieven moet echter wel gekeken worden naar de (wettelijke) verantwoordelijkheden zoals veiligheid of gezondheid. Het uitvoeringsmodel maakt helder wat kan en wat niet kan.

Om een goed evenwicht te vinden tussen het bieden van ruimte aan initiatieven en het waarborgen van publieke belangen, varieert de provinciale sturing: soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend.



Afbeelding 4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

In onderstaande tekst worden de lagen nader toegelicht.

#### Of – generieke beleidskeuzes

Maatschappelijke opgaven zijn leidend in ons handelen. Allereerst is het dan ook de vraag **of** er een maatschappelijke opgave is. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk hierbij aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Maar ook aan beleidskeuzes om overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantorenlocaties – en daarmee grote financiële en maatschappelijke kosten – te voorkomen. In de omgevingsvisie zijn de provinciale beleidskeuzes hieromtrent vastgelegd.

De generieke beleidskeuzes zijn vaak normstellend. Dit betekent dat ze opgevolgd moeten worden: het zijn randvoorwaarden waarmee iedereen rekening moet houden vanwege zwaarwegende publieke belangen. De normstellende beleidskeuzes zijn vastgelegd in de omgevingsverordening.

#### Waar – ontwikkelingsperspectieven

Na het beantwoorden van de **of**-vraag, is de vraag **waar** het initiatief past of ontwikkeld kan worden. In de omgevingsvisie op de toekomst van Overijssel onderscheidt de provincie zes ontwikkelingsperspectieven. Deze ontwikkelingsperspectieven schetsen een ruimtelijk perspectief voor een combinatie van functies en geven aan welke beleids- en kwaliteitsambities leidend zijn. De ontwikkelingsperspectieven geven zo richting aan waar wat ontwikkeld zou kunnen worden.

De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend. Dit betekent dat er ruimte is voor lokale afweging: een gemeente kan vanwege maatschappelijke en/of sociaaleconomische redenen in haar Omgevingsvisie en bestemmings- of omgevingsplan een andere invulling kiezen. Die dient dan wel te passen binnen de – voor dat ontwikkelingsperspectief – geldende kwaliteitsambities. Daarbij dienen de nieuwe ontwikkelingen verbonden te worden met de bestaande kenmerken van het gebied, conform de Catalogus Gebiedskennmerken (de derde

stap in het uitvoeringsmodel). Naast ruimte voor een lokale afweging t.a.v. functies en ruimtegebruik, is er ruimte voor een lokale invulling van de begrenzing: de grenzen van de ontwikkelingsperspectieven zijn signaleringsgrenzen.

#### Hoe – gebiedskenmerken

Ten slotte is de vraag **hoe** het initiatief ingepast kan worden in het landschap. De gebiedskenmerken spelen een belangrijke rol bij deze vraag. Onder gebiedskenmerken worden verstaan de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype. Voor alle gebiedstypen in Overijssel is in de Catalogus Gebiedskenmerken beschreven welke kwaliteiten en kenmerken van provinciaal zijn en behouden, versterkt of ontwikkeld moeten worden.

De gebiedskenmerken zijn soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend. Voor de normerende uitspraken geldt dat deze opgevolgd dienen te worden; ze zijn dan ook in onze omgevingsverordening geregeld. De richtinggevende uitspraken zijn randvoorwaarden waarmee in principe rekening gehouden moet worden. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken mits aannemelijk is gemaakt dat met het alternatief de kwaliteitsambities even goed of zelfs beter gerealiseerd kunnen worden. De inspirerende uitspraken bieden een wenkend perspectief: het zijn voorbeelden van de wijze waarop ruimtelijke kwaliteitsambities ingevuld kunnen worden. Initiatiefnemers kunnen zich hierdoor laten inspireren, maar dit hoeft niet.

### **3.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel**

De toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie Overijssel levert globaal het onderstaande beeld op.

#### *3.2.4.1 Of - Generieke beleidskeuzes*

Bij de afwegingen in de eerste fase 'Of – generieke beleidskeuzes' zijn artikel 2.1.3 (Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik) en artikel 2.13.3 (Grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden) uit de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Hierna wordt nader op de artikelen ingegaan.

#### Artikel 2.1.3 Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

##### Lid 1:

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:

1. *dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;*
2. *dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.*

In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip “groene omgeving” nader gedefinieerd als: *de gronden die niet vallen onder bestaand bebouwd gebied.*

In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip “bestaand bebouwd gebied” nader gedefinieerd als: *de gronden binnen steden en dorpen die benut kunnen worden voor stedelijke functies op grond van geldende bestemmingsplannen en op grond van voorontwerp-bestemmingsplannen voor zover de provinciale diensten daarover schriftelijk een positief advies hebben uitgebracht in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.*

#### Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel

In het voorliggend geval is uit oogpunt van de verkeersveiligheid gekozen om de fietssnelweg in de groene omgeving te projecteren binnen de stads- en dorpsrandzone van Wierden. Daarnaast is met de aanleg van de fietssnelweg een hoger maatschappelijk doel gemoeid, namelijk een veilige, snelle en non-stop fietsverbinding van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. Op basis van het hoger maatschappelijk doel kan worden geconcludeerd dat



benutting van de groene omgeving in redelijkheid niet anders is en er derhalve voldoende rekening is gehouden met de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

#### Artikel 2.13.3 Grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden

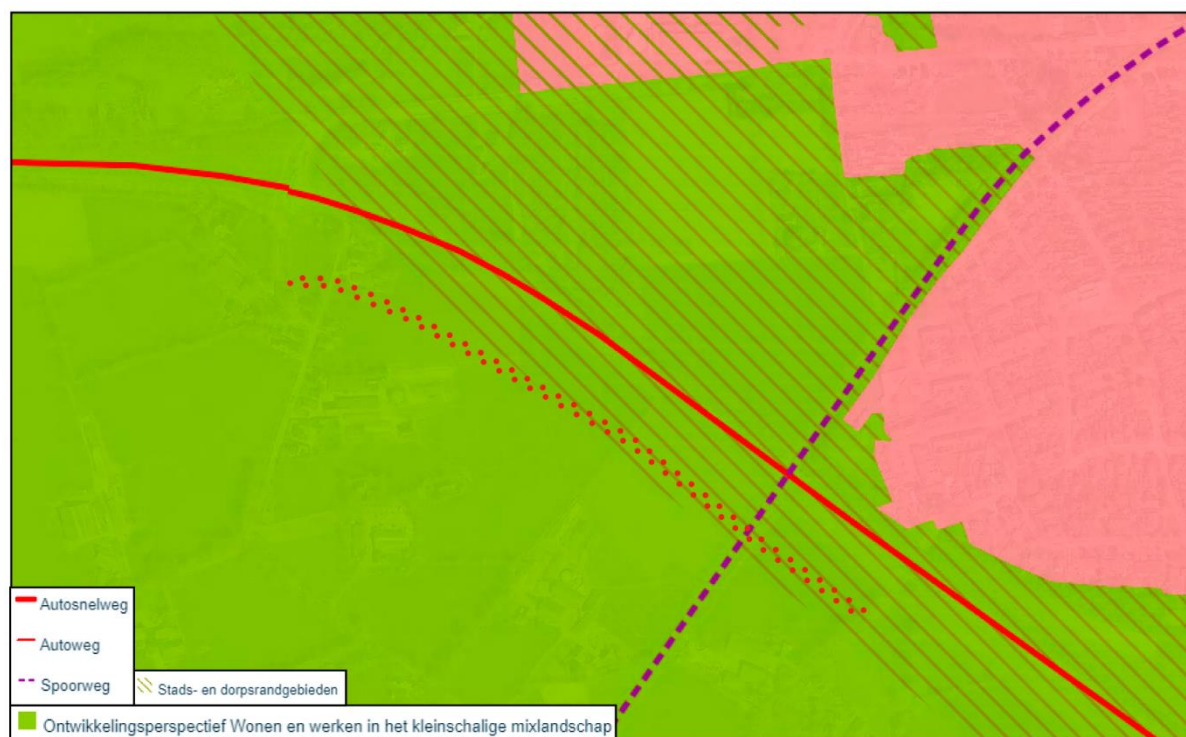
*Bestemmingsplannen voorzien in een aanduiding voor grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden waarbij alleen functies worden toegestaan die harmoniëren met de functie voor de drinkwatervoorziening.*

#### Toetsing van het initiatief aan artikel 2.13.3 van de Omgevingsverordening

In de Omgevingsverordening worden harmoniërende functies als volgt gedefinieerd: functies die goed samengaan met de drinkwaterwinning. Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling is er geen gemotoriseerd verkeer toegestaan op de Fietssnelweg F35. Het regenwater vanuit de tunnel wordt door middel van een persriool buiten het grondwaterbeschermingsgebied gebracht (door de stegeboerstunnel naar de Esrand). Het overgebleven tracé wordt het regenwater opgevangen in een sloot langs het fietspad. Dit is een verbetering ten opzichte van de bestaande agrarische gebruiksmogelijkheden. De voorgenomen ontwikkeling van een fietssnelweg ter plaatse van het intrekgebied heeft geen negatieve effecten op het intrekgebied. Er is dan ook sprake van een niet risicovolle functie waarmee er voldaan wordt aan het stand-still principe.

#### 3.2.4.2 Waar - Ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied behoort tot het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalig mixenlandschap’, ‘Stads- en dorpsrandgebieden’ en ‘Spoorweg’. In afbeelding 3.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen. De locatie van het plangebied is met rode stippenlijn indicatief aangegeven.



Afbeelding 3.2 Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

#### *‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’*

Het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’ richt zich op het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. Aan de ene kant

melkveehouderij, akkerbouw en opwekking van hernieuwbare energie als belangrijke vormen van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor natuur, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid.

#### *‘Stads- en dorpsrandgebieden’*

De stads- en dorpsrandgebieden vormen de overgang tussen de Stedelijke en de Groene Omgeving, en zijn daarmee zowel entree van de stad als verbinding naar het buitengebied. Het vormgeven als entree van zowel de Groene als de Stedelijke Omgeving is een belangrijk kwaliteitsdoel. Veel stads- en dorpsrandgebieden in Overijssel liggen tegen aantrekkelijke natuurcomplexen of landgoederen aan.

#### *‘Spoorweg’*

De (inter)nationale en regionale spoorwegen zijn herkenbaar als lijnen in het landschap. In stedelijk gebied en dorpen vormen ze barrières in verband met hun geringe oversteekbaarheid. Tegelijkertijd vormen de stations het hart van een radiaal netwerk in de steden en dorpen. Er is een duidelijke hiërarchie te ontdekken in OV knooppunten; hoofd knooppunten, regionale knooppunten en lokale stations. Rond de stations zijn intensieve woon-, werk- en voorzieningenmilieu ontstaan. Voormalige spoorlijnen en stationsgebouwen verwijzen naar verdwenen transportassen en vertellen een verhaal over de ontwikkelingsgeschiedenis.

#### Toetsing van het initiatief aan de ‘Ontwikkelingsperspectieven’

Gezien de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling is de ontwikkeling passend binnen het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’. De voorgenomen ontwikkeling zorgt ervoor dat het gebied beleefbaar wordt voor de inwoners van Wierden en er ontstaat een aantrekkelijkere en snellere recreatieve verbinding tussen Nijverdal en Wierden. Daarnaast heeft de fietssnelweg als doel om mensen te stimuleren om de fiets te pakken in plaats van de auto. De spoorweg blijft als een herkenbare lijn in het landschap waarbij een fietstunnel onder de spoorbaan door aangelegd wordt.

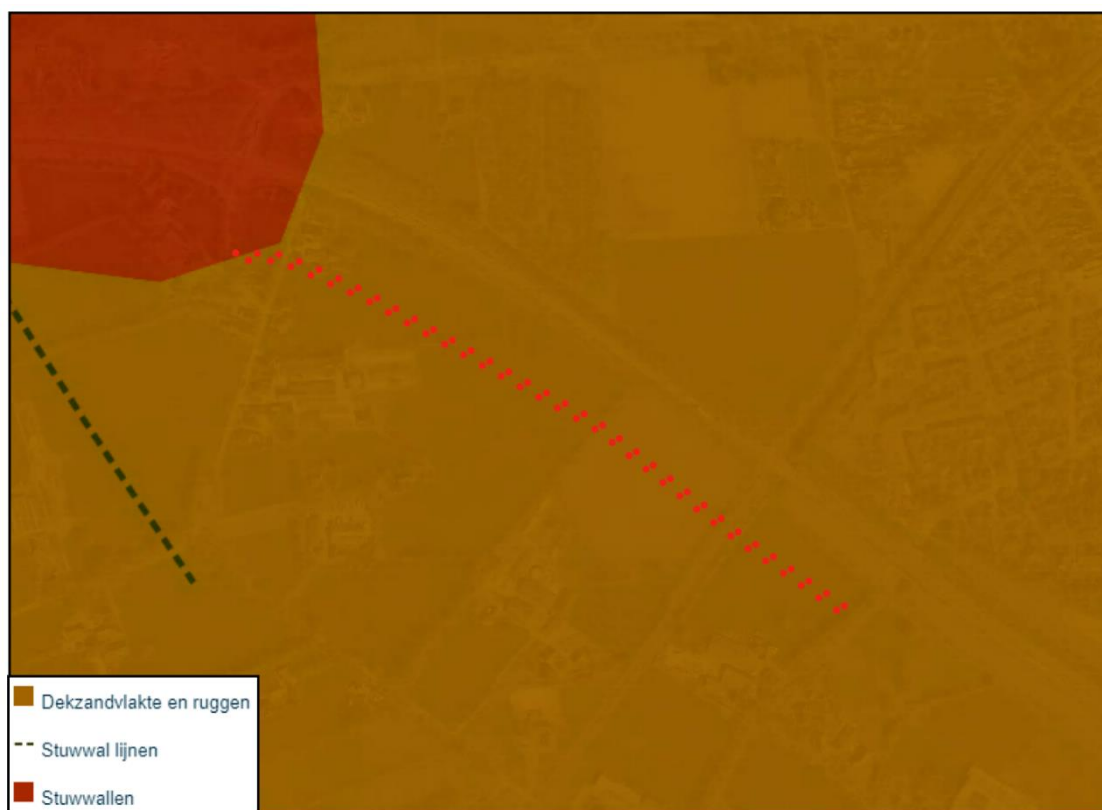
#### *3.2.4.3 Hoe - Gebiedskenmerken*

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen.

##### 1. De ‘Natuurlijke laag’

Overijssel bestaat uit een rijk en gevarieerd spectrum aan natuurlijke landschappen. Deze vormen de basis voor het gehele grondgebied van Overijssel. Het beter afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag kan ervoor zorgen dat de natuurlijke kwaliteiten van de provincie weer mede beeldbepalend worden. Ook in steden en dorpen bij voorbeeld in nieuwe waterrijke woonmilieus en nieuwe natuur in stad en dorp.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de ‘Natuurlijke laag’ aangeduid met het gebiedstype ‘Dekzandvlakte en ruggen’. In afbeelding 3.3 is dat aangegeven.



Afbeelding 3.3 Natuurlijke laag: 'Dekzandvlakte en ruggen' (Bron: Provincie Overijssel)

#### 'Dekzandvlakte en ruggen'

De dekzandgronden beslaan een groot gedeelte van de oppervlakte van de provincie Overijssel. Na de ijstijden bleef er in grote delen een reliëfrijk – door de wind gevormd – zandlandschap achter, dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/ nat gebied. Soms vlak bij elkaar, soms verder van elkaar verwijderd. De ambitie is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. Dit kan bijvoorbeeld door een meer natuurlijk watersysteem, door beplanting met 'natuurlijke' soorten en door de (strekkings)richting van het landschap te benutten in gebiedsontwerpen.

#### Toetsing van het initiatief aan de 'Natuurlijke laag'

De gronden in dit plandeel zijn in de ijstijden ontstaan. Met het voorliggend initiatief wordt een fietspad in het uitloopgebied van Wierden in het landschap aangelegd. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de al bestaande N35 die door het landschap is aangelegd. Het fietspad wordt daarom dan ook ter hoogte van de N35 aangelegd om de eventuele impact op het landschap te beperken tot het minimale.

In de volgende subparagraaf wordt nader ingegaan op het agrarisch cultuurlandschap. Hier wordt geconcludeerd dat de 'Natuurlijke laag' geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

#### 2. De 'Laag van het agrarisch cultuurlandschap'

In de 'Laag van het agrarisch cultuurlandschap' gaat het er altijd om dat de mens inspeelt op de natuurlijke omstandigheden en die ten nutte maakt. Hierbij hebben nooit ideeën over schoonheid een rol gespeeld. Wel zijn we ze in de loop van de tijd gaan waarderen om hun ruimtelijke kwaliteiten. Vooral herkenbaarheid, contrast en afwisseling worden gewaardeerd. De ambitie is gericht op het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen door óf versterking óf behoud óf ontwikkeling of een combinatie hiervan.

Het plangebied is op gebiedskenmerkenkaart in de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’ aangemerkt als landschapstype ‘Essenlandschap’ in afbeelding 3.4 is dit weergegeven.



Afbeelding 3.4 Laag van het agrarisch cultuurlandschap: ‘Essenlandschap’ (Bron: Provincie Overijssel)

#### ‘Essenlandschap’

Het essenlandschap bestaat uit een samenhangend systeem van essen, flanken, lager gelegen maten en fliergronden, – voormalige – heidevelden en kenmerkende bebouwing rond de es (esdorpen en verspreide erven). Het landschap is geordend vanuit de erven en de essen, de eeuwenoude akkercomplexen die op de hogere dekzandkoppen en flanken van stuwwallen werden aangelegd.

Als ontwikkelingen plaatsvinden in het essenlandschap, dan krijgen deze in de flanken een plaats, met respect voor en bijdragend aan de aanwezige bebouwingsstructuren (lint, erf) en versterking van het landschappelijk raamwerk.

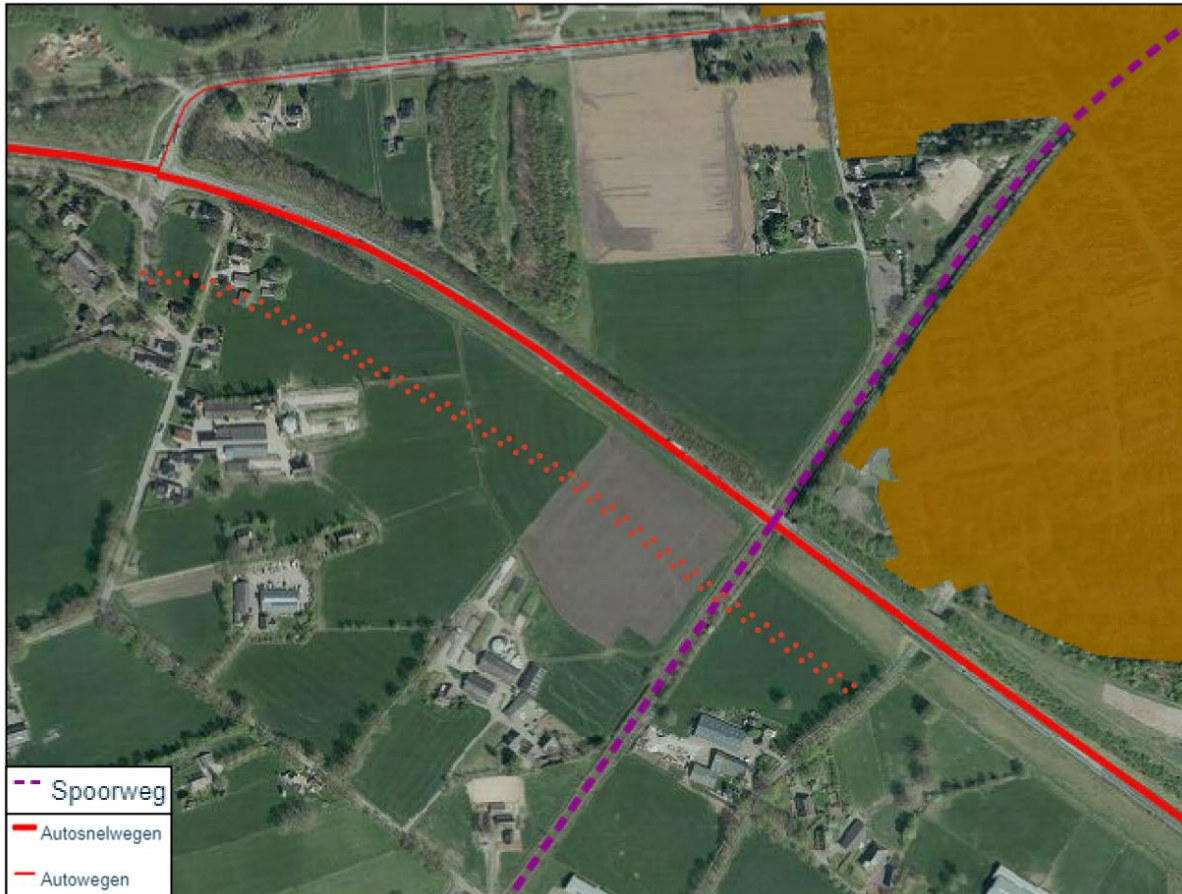
#### Toetsing van het initiatief aan de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’

Gezien de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling wordt het karakter van het landschap niet aangetast. Verder wordt de fietssnelweg parallel aan de N35 gesitueerd en sluit daarmee aan, aan de bestaande structuur. De voorgenomen ontwikkeling is niet een strijd met de ‘Laag van het agrarisch cultuurlandschap’.

### 3. De ‘Stedelijke laag’

In de ‘Stedelijke laag’ ontstaat de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen. Elke stad of dorp bezit zijn eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteiten.

Het plangebied doorsnijdt een stedelijke functie (spoorweg). In afbeelding 3.5 is dit weergegeven.



Afbeelding 3.5 De 'Stedelijke laag': 'Spoorweg' (Bron: Provincie Overijssel)

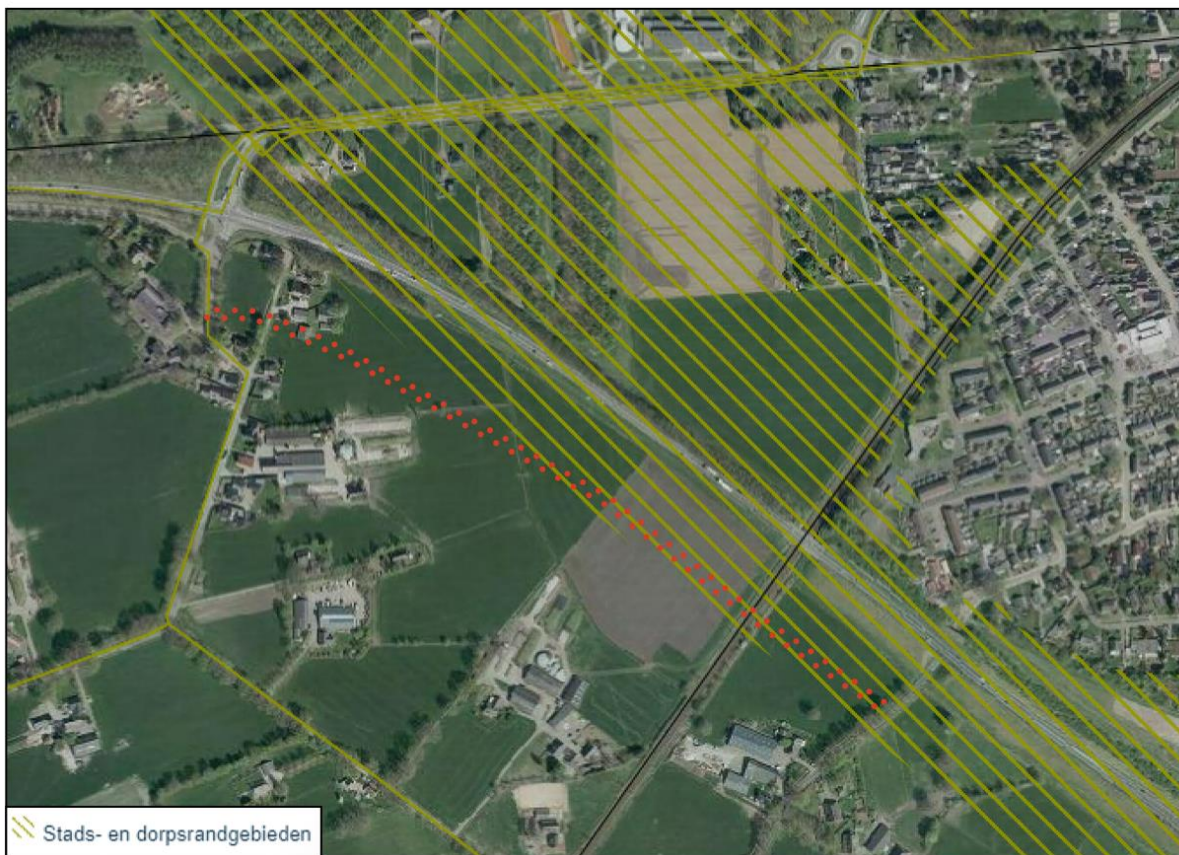
#### Toetsing van het initiatief aan de 'Stedelijke laag'

Met het realiseren van het fietspad wordt rekening gehouden met de aanwezige stedelijke functie (spoorweg). Hiervoor wordt een fietstunnel aangelegd onder de spoorlijn door. De invulling van het plangebied is in overeenstemming met de ter plekke geldende gebiedskenmerken van de 'Stedelijke laag'.

#### 4. De 'Laag van beleving'

In deze laag kan ruimtelijke kwaliteit, belevenis, betekenis en identiteit worden toegevoegd door de kwaliteiten van de andere drie lagen te gebruiken. De ambitie is om de beleving, betekenis en kwaliteit van de leefomgeving te versterken. De locatie van het plangebied ligt in een gebied waar 'Stads- en dorpsrandgebieden' een kwaliteit is.





Afbeelding 3.6 Laag van beleving ‘Stads- en dorpsrandgebieden’ (Bron: Provincie Overijssel)

#### ‘Stads- en dorpsrandgebieden’

De stads- en dorpsrandgebieden vormen de overgang tussen de Stedelijke en de Groene Omgeving, en zijn daarmee zowel entree van de stad als verbinding naar het buitengebied. Het vormgeven als entree van zowel de Groene als de Stedelijke Omgeving is een belangrijk kwaliteitsdoel. Veel stads- en dorpsrandgebieden in Overijssel liggen tegen aantrekkelijke natuurcomplexen of landgoederen aan.

#### Toetsing van het initiatief aan de ‘Laag van beleving’

De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een fietsverbinding tussen Nijverdal en Wierden waardoor een ontbrekende deel van de fietssnelweg F35 wordt aangelegd. De ontwikkeling vindt plaats in de dorpsrandgebied van Wierden en vormt een overgang tussen Wierden en het agrarische gebied. De fietssnelweg heeft als doel om mensen te stimuleren om de fiets te pakken in plaats van de auto. In de dorpsrandzone zijn vaak vele functies die door elkaar heen plaats vinden. De toevoeging van het fietspad is een functie die passend is in de dorpsrandzone vanwege de menging van functies.

### 3.2.5 Thematische beleidskeuzes: Fiets

Naast het gene wat uit de ontwikkelingsperspectievenkaart naar voren komt, wordt in de Omgevingsvisie specifiek de ambitie en hoofdlijnen van beleid aangaande fietsverkeer beschreven in de thematische beleidskeuzes 10.5.1.2. Hierin is aangegeven dat het *vergroten van de rol, positie en het gebruik van de fiets* de ambitie is in de provincie Overijssel.

Het aandeel van de fiets in het vervoer binnen Overijssel is groot, ook in dorpen en kleine kernen. De provincie Overijssel heeft de ambitie om bij een groeiende automobiliteit het aandeel fiets in het buitengebied vast te houden. Voor het fietsverkeer in het buitengebied gaat het om een goede kwaliteit van utilitaire en recreatieve fietspaden. In samenwerking met regionale partners wordt een samenhangend routenetwerk van hoofd fietsroutes tussen steden en dorpen ontwikkeld.

De hoofdfietsroutes met fietssnelwegen en hoogwaardige fietspaden zijn in vorm en functie herkenbaar ten opzichte van utilitaire en recreatieve fietspaden. Bij aanleg, verbetering of opwaardering van deze hoofdfietsroutes worden ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid integraal meegenomen om het fietsen aantrekkelijker te maken.

### 3.2.6 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat de in het voorliggend bestemmingsplan besloten ontwikkeling in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Masterplan fietssnelweg F35

In het in 2007 vastgesteld Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011 is de ambitie geformuleerd dat het fietsgebruik gestimuleerd wordt. Om hieraan bij te dragen wil Twente een hoogwaardig fietsnetwerk realiseren. Het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente bestaat uit een netwerk van regionale routes. De centrale 'drager' van het Fietsnetwerk is de fietssnelweg F35, een snelle, comfortabele, veilige en non-stop fietsverbinding van Nijverdal naar Enschede, via Wierden, Almelo, Borne en Hengelo. Er zijn zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. De fietssnelweg kan worden doorgetrokken naar Gronau en vanaf daar aansluiten op de Duitse (recreatieve) fietsroutes.

Er is een Masterplan fietssnelweg F35 ontwikkeld, dat door het bestuur van de Regio Twente is vastgesteld. In het Masterplan zijn de uitgangspunten en doelen van de F35 vastgelegd, is een tracé gekozen en is een voorontwerp-tracé vastgelegd.

De hoofdroute van de F35 verbindt de binnensteden (met talrijke bestemmingen) met elkaar via de kortste route voor de fiets, langs het spoor. Daarnaast wordt een aantal nieuwbouwgebieden optimaal ontsloten voor de fiets.

De F35 is multifunctioneel en dient meerdere doelen:

- verminderen van congestie op autoroutes naar de binnensteden, stations, kantoren en evenementenlocaties;
- een goed alternatief voor het steeds drukker autoverkeer (mobiliteitsfunctie);
- steden, dorpen en recreatieve bestemmingen verbinden (recreatieve functie);
- een vlotte verbinding naar de centrumgebieden waar de meeste mensen werken en wonen en waar de meeste openbare voorzieningen zijn (economische functie);
- een vlotte verbinding tussen steden, stadsdelen, dorpen en nieuwbouw: tussen alle mogelijke bevolkingsgroepen in de Twentse samenleving (sociale functie);
- bijdrage in vermindering van broeikasgas (CO<sub>2</sub>) en geluid (milieufunctie);
- stimuleren van beweging per fiets en andere mens aangedreven vervoermiddelen (gezondheidsfunctie);
- verlagen van het aantal verkeersslachtoffers (veiligheidsfunctie);
- een zichtbaar project, waar Twente mee op de kaart wordt gezet (PR-functie).

### 3.3.2 Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012-2020

#### 3.3.2.1 Algemeen

Regio Twente is regisseur van het regionaal mobiliteitsbeleid. Voor de periode tot en met 2011 is het beleid van Regio Twente vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) 2007-2011. Dit plan vormt het kader voor regionaal verkeers- en vervoersbeleid. Gelet op het verlopen van de termijn van het vigerende RMP is een actualisatie gemaakt voor de periode tot en met 2020. De doelstelling van het RMP is het waarborgen van de

huidige bereikbaarheid en tegelijkertijd streven naar een verbetering van het totale niveau van leefbaarheid en veiligheid.

Regio Twente wil het fietsgebruik stimuleren, in het bijzonder in het woon-werkverkeer. Hiervoor is het Hoogwaardig Fietssnelweg Twente (HFT) ontwikkeld. De centrale ‘drager’ van het HFT is de beoogde fietssnelweg F35. Een snelle, comfortabele, veilige en non-stop fietsverbinding tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede met zijtakken naar Vriezenveen en Oldenzaal.

### 3.3.2.2 Toetsing van het initiatief aan het RWT 2012-2020

Gezien de nadrukkelijk ambitie aangaande de fietssnelweg F35 sluit de voorgenomen ontwikkeling naadloos aan op het RWT 2012-2020.

### 3.3.3 Conclusie toetsing aan het regionaal beleid

Vanuit regionaal oogpunt is de fietssnelweg F35 beleidsmatig vastgelegd. Dit bestemmingsplan voorziet in het planologisch mogelijk maken van de aanleg van een deel van deze fietssnelweg en geeft daarmee uitvoering aan de regionaal geschepte beleidskaders.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Structuurvisie Wierden

#### 3.4.1.1 Algemeen

De structuurvisie Wierden is opgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente Wierden en betreft de periode tot 2030. De structuurvisie vormt het toetsingskader voor de beoordeling van nieuwe plannen en initiatieven. Bestemmingsplannen en projectbesluiten moeten getoetst worden aan de structuurvisie. De structuurvisie is op 5 oktober 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.

#### 3.4.1.2 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie

##### Ambitieniveau

De gemeente Wierden zet in op de verdere uitwerking van de lijnen die zijn uitgezet in de Ontwikkelingsvisie 2005. De ambitie van de gemeente is *“een actieve en zelfbewuste gemeente zijn, die kwaliteit hoog in het vaandel heeft en die onderneemt”*. Over 20 jaar is de gemeente nog meer een groene, ondernemende, recreatieve gemeente met (deels) stedelijke trekjes en een hele mooie woon- en leefomgeving. Waar nodig wordt samengewerkt met andere gemeenten of andere overheden. Er wordt aansluiting gezocht bij de Omgevingsvisie Overijssel. Rode draden in de Omgevingsvisie Overijssel vormen duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

##### Centrale waarden

De gemeente Wierden ontleent haar identiteit aan haar ligging op het overgangsgebied tussen de Sallandse Heuvelrug en het Twentse landgoederenlandschap, op de kruising van snelwegen en spoorlijnen, doorsneden door de Regge en dichtbij de Twentse steden. De identiteit kan kort worden samengevat als ‘een gemeente die verbindt’. Het gaat daarbij om verschillende soorten verbindingen en verbindingen op verschillende niveaus. Gemeente Wierden verbindt:

- Stad en land;
- Wonen, werken en recreëren (kruispunt van snelwegen en spoorlijnen);
- Landschapstypen.

### 3.4.1.3 Kernkwaliteiten en centrale waarden gemeente Wierden

Het versterken van de centrale waarden vormt de basis voor de toekomstige ontwikkeling van Wierden. Kiezen voor deze waarden betekent kiezen voor een duidelijke identiteit. Het verder ontwikkelen van deze identiteit vormt dan ook het vertrekpunt voor de visie op de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkeling van Wierden en aanknopingspunten voor de uitwerking in projecten en beleidsthema's.

### 3.4.1.4 Plangebied visies

De structuurvisie onderscheidt drie plangebieden. Per plangebied is een visie gemaakt. Het plangebied is gelegen in een gebied dat is aangemerkt “Stadsrandzone”, waarvoor de kenmerken en kansen vanuit het “Kern Wierden” gelden.

#### “Kern Wierden”

De kern Wierden kent het meest stedelijke karakter van de deelgebieden. Wierden wordt dan ook verder ontwikkeld als een aantrekkelijke woonkern voor jong en oud met voldoende en diverse voorzieningen op het gebied van sport en cultuur, welzijn en zorg en een gevarieerd winkelaanbod voorop. Voor plaatselijk bedrijven is er ruimte op de diverse opgeknapte bedrijventerreinen en het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein De Weuste-Noord. Wierden is nog beter bereikbaar en zet in op het verbeteren van de kwaliteit van de stadsrandzones.

In dit deelgebied wordt onder andere ingespeeld op:

- Wonen
- Werken
- Bereikbaarheid
- Sociale leefomgeving
- Groene leefomgeving & cultuurhistorie
- Water

Voor het voorliggend initiatief is in het onderdeel bereikbaarheid, Fietsverkeer van belang.

- Fietsverkeer: Inspelen op ontwikkeling fietssnelweg F35 Nijverdalen-Enschede/ Oldenzaal

### 3.4.1.5 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Wierden

Het voorliggend initiatief ligt in de stadsrand zone van Wierden en speelt in op een specifiek onderdeel van het structuurvisie namelijk het ontwikkelen van een deel van de fietssnelweg F35 van Nijverdalen-Enschede/ Oldenzaal. Geconcludeerd wordt het initiatief in overeenstemming is met de Structuurvisie Wierden.

## 3.4.2 Dorpsrandvisie Wierden

### 3.4.2.1 Algemeen

In 2014 heeft de gemeenteraad van Wierden de ‘Dorpsrandvisie Wierden’ vastgesteld. Met het opstellen van een visie op de dorpsrand wil de gemeente een impuls geven aan de kwaliteit van de dorpsrand. Met de visie wordt uitgegaan van de bestaande kwaliteiten van het gebied. Deze worden samen met de verbeterpunten in beeld gebracht. De visie vormt een kapstok voor toekomstige activiteiten in de dorpsrand. Doordat in de visie de kwaliteitsopgaven benoemd zijn, biedt de visie vele aanknopingspunten voor initiatieven vanuit de bewoners en gebruikers van de dorpsrand.

### 3.4.2.2 Visie

De dorpsrand van Wierden bestaat in de kern uit drie deelgebieden:

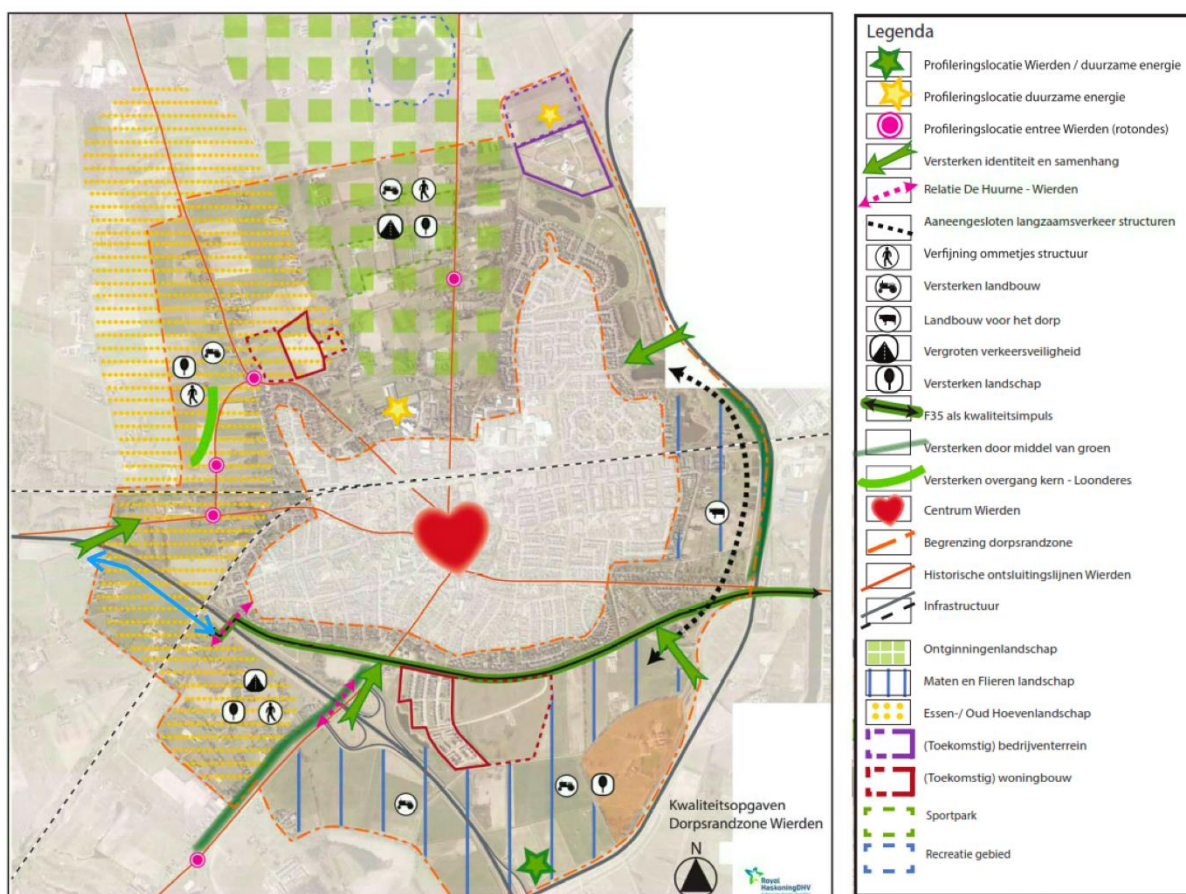
- De parkzone: het gebied ten oosten en ten zuiden van het dorp Wierden, ingeklemd tussen de bebouwde dorpsrand, de N35 en de N36;

- De landschapszone: het gebied aan de noord- en westzijde van het dorp. Hier loopt de bebouwing van het dorp langzaam over in het landschap;
- De buitengebiedzone: het gebied ten zuiden van de N35/N36. Buurtschap de Huurne en een landbouwgebied maken hier deel van uit.

Het plangebied ligt in de ‘buitengebiedzone’.

### 3.4.2.3 Kwaliteitsopgaven

In de visie zijn kwaliteitsopgaven opgenomen. Dit zijn de opgaven in de dorpsranden, om bestaande kwaliteiten vast te houden, om bedreigingen tegen te gaan, om ontwikkelingen in goede banen te leiden en kansen te benutten. In afbeelding 4.5 is een uitsnede van de kwaliteitsopgavenkaart opgenomen waarin met een blauwe pijl indicatief het plangebied is aangegeven.



Afbeelding 4.5: Kwaliteitsopgavenkaart dorpsrandvisie Wierden (Bron: gemeente Wierden)

Het plangebied is op basis van bovenstaande kaart aangewezen als ‘Essen-/ Oud Hoevenlandschap’. In de visie wordt aangegeven dat er kansen zijn voor versterking van het landschap en daarmee vergroting van de beleving en toekomstwaarde, betere ontsluiting van het gebied voor langzaam verkeer, aanpak routestructuren en gelijktijdig tegengaan van sluipverkeer en krachtige agrarische sector.

### 3.4.2.4 Toetsing van het initiatief aan de ‘Dorpsrandvisie Wierden’

Met voorliggend initiatief geeft invulling aan de vergroting van het beleefbaar maken van het buitengebied. Daarnaast wordt het gebied beter ontsloten voor het langzamere fietsverkeer. Hiermee is het initiatief in overeenstemming met de dorpsrandvisie.



### 3.4.3 Mobiliteitsplan gemeente Wierden

#### 3.4.3.1 Inleiding

In het Mobiliteitsplan Wierden, vastgesteld door de gemeenteraad op 20 september 2011, staan de hoofdlijnen van verkeer en vervoer in de gemeente beschreven. In het Mobiliteitsplan maakt de gemeente keuzes om de verkeersstromen te verbeteren. De ambitie van de gemeente Wierden is om een verkeersbeleid en een verkeers- en vervoersysteem te bieden dat bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Wierden. Voor het voorliggend initiatief is hoofdstuk 5 sub. onderdeel 5.2 fiets van belang uit het Mobiliteitsplan Wierden. Daarnaast is door het college het voorkeurs tracé van de F35 vastgesteld.

#### 3.4.3.2 Fiets

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt bepaald aan de hand van de verkeerskundige aspecten samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, comfortabel en verkeersveilig. Binnen de gemeente Wierden moet het fietsnetwerk minimaal aan de volgende eisen voldoen:

- Samenhangend: de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle belangrijke herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer. Dit betekent dat voorzieningen als winkelcentra, scholen, bedrijventerreinen en gezondheidsvoorzieningen goed ontsloten zijn. Fietsroutes zijn als zodanig herkenbaar.
- Direct: de fietsinfrastructuur biedt een zo direct mogelijke route waardoor omrijden wordt voorkomen of beperkt. Op de verbindingen moet een voldoende hoge gemiddelde snelheid kunnen worden gehaald. Hiervoor is onder andere de breedte van het fietspad en het oponthoud bij kruispunten van belang.
- Aantrekkelijk: de fietsroute wordt zodanig vormgegeven en ingepast in de omgeving dat fietsen aantrekkelijk is. Het wegdek is vlak en markeringen moeten goed zichtbaar zijn.
- Verkeersveilig: de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid voor fietsers en overig verkeer. Dit wordt beïnvloed door snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, oogcontact, anticipatietijd, intensiteiten van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en de beschikbare manoeuvreerruimte.
- Comfortabel: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Onder andere hellingen, verhardingssoort, verkeershinder en het weer beïnvloeden het comfort.

Het tracé van de fietssnelweg F35 zal Almelo via Wierden met Nijverdal verbinden door middel van een kwalitatief hoogwaardige fietsvoorziening met ongelijkvloerse kruisingen.

Behoudt van een relatief hoog fietsaandeel op een afstand tot 7,5 kilometer is één van de doelstellingen van de gemeente Wierden. Een middel hiervoor is het realiseren van voldoende aansluitingen van de nieuwbouwgebieden op de bestaande kernen. Directe en kwalitatief goede fietsverbindingen naar belangrijke fietsbestemmingen dragen bij aan een relatief hoog fietsgebruik.

Doormiddel van verschillende projecten wordt uitvoering gegeven aan het beleidsonderdeel. Onder andere het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding (Fietssnelweg F35) is een van de projecten.

#### 3.4.3.3 Toetsing van het initiatief aan het Mobiliteitsplan Wierden

De voorliggende ontwikkeling is een van de benoemde uit te voeren projecten uit het Mobiliteitsplan om de ambitie van de gemeente Wierden ten aanzien van de fietsinfrastructuur te verbeteren. Gesteld wordt dan ook dat het voorliggend plan passend is binnen het Mobiliteitsplan van de gemeente Wierden.

### 3.4.4 Conclusie toetsing aan gemeentelijk beleid

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling goed past binnen de gemeentelijke beleidskaders.

## HOOFDSTUK 4 RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK

### 4.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieu- en omgevingsaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en het Besluit milieueffectrapportage.

### 4.2 Milieu- en omgevingsaspecten

#### 4.2.1 Hinder

##### 4.2.1.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

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

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis worden gezien door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

##### 4.2.1.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'.

Een 'rustige woonwijk' is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. Op basis van de VNG-uitgave wordt het buitengebied gerekend tot een met het omgevingstype 'rustige woonwijk' vergelijkbaar omgevingstype.

Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

| Milieucategorie | Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk | Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied |
|-----------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1               | 10 m                                              | 0 m                                             |
| 2               | 30 m                                              | 10 m                                            |
| 3.1             | 50 m                                              | 30 m                                            |
| 3.2             | 100 m                                             | 50 m                                            |
| 4.1             | 200 m                                             | 100 m                                           |
| 4.2             | 300 m                                             | 200 m                                           |
| 5.1             | 500 m                                             | 300 m                                           |
| 5.2             | 700 m                                             | 500 m                                           |
| 5.3             | 1.000 m                                           | 700 m                                           |
| 6               | 1.500 m                                           | 1.000 m                                         |

#### 4.2.1.3 Situatie plangebied

Zoals reeds hiervoor genoemd wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

In voorliggend geval is een fietssnelweg niet aan te merken als milieugevoelige of milieubelastende functie.

#### 4.2.1.4 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

### 4.2.2 Bodemkwaliteit

#### 4.2.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

#### 4.2.2.2 Situatie plangebied

In het voorliggend geval gaat het om de aanleg van een fietssnelweg waarbij geen sprake is van een ruimte waarin (nagenoeg) voortdurend (twee of meer uur per (werk)dag) mensen verblijven. In het kader van de bodemkwaliteit vormt een dergelijk bouwwerk, geen gebouw zijnde geen risico voor de gezondheid van de gebruikers. Een verkennend bodemonderzoek naar de bodemkwaliteit is daarom geen vereiste voor dit plan. Daarnaast wordt opgemerkt dat in het kader van het project N35 al bodemonderzoek uitgevoerd is voor een groot deel van het plangebied. Indien er gronden worden afgevoerd uit het plangebied dient er onderzoek gedaan te worden naar de PFAS.

#### 4.2.2.3 Conclusie

Vanwege de aard van de voorgenomen ontwikkeling en er ter plaatse van het plangebied geen sprake is van constant menselijk verblijf wordt geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor het voorliggend plan.

### 4.2.3 Geluid (Wet geluidhinder)

#### 4.2.3.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeurswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeurswaarde te voldoen.

#### 4.2.3.2 Situatie plangebied

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten. Het toetsen van de voorgenomen ontwikkeling aan de aspecten industrielawaai, wegverkeers- en railverkeerslawaai is niet noodzakelijk.

Wat betreft de geluidsproductie van de fietssnelweg op de omgeving wordt opgemerkt dat bij een fietssnelweg geen sprake is van (significante) geluidsemissie. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is in voorliggend geval dan ook niet vereist.

#### 4.2.3.3 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor het uitvoeren van de voorgenomen ontwikkeling.

### 4.2.4 Luchtkwaliteit

#### 4.2.4.1 Algemeen

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

##### 4.2.4.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

#### 4.2.4.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet milieubeheer nodig.

#### *4.2.4.2 Situatie plangebied*

Gelet op de aard en omvang van dit project kan worden gesteld dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Sterker nog, het plan beoogt een vermindering van autoverkeer door een snelle, non-stop fietsverbinding te realiseren. Hiermee is een positief effect voor de luchtkwaliteit beoogd.

Tot slot wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

#### *4.2.4.3 Conclusie*

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project.

### **4.2.5 Ecologie**

#### *4.2.5.1 Algemeen*

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

In het kader van de aanleg van de N35 is in opdracht van Rijkswaterstaat door TAUW onderzoek gedaan naar de natuur ten behoeve van de gehele aanleg van de N35 (zie bijlage 1) inclusief de bouwweg, waarop de F35 wordt aangelegd. In het onderzoek is ook ter plaatse van het plangebied onderzoek gedaan naar de gebiedsbescherming en soortenbescherming. Hieronder wordt specifiek ingegaan op het plangebied.

#### *4.2.5.2 Gebiedsbescherming*

##### 4.2.5.2.1 Natura 2000-gebieden

Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Nederland zal aan de hand van een vergunningenstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EZ.



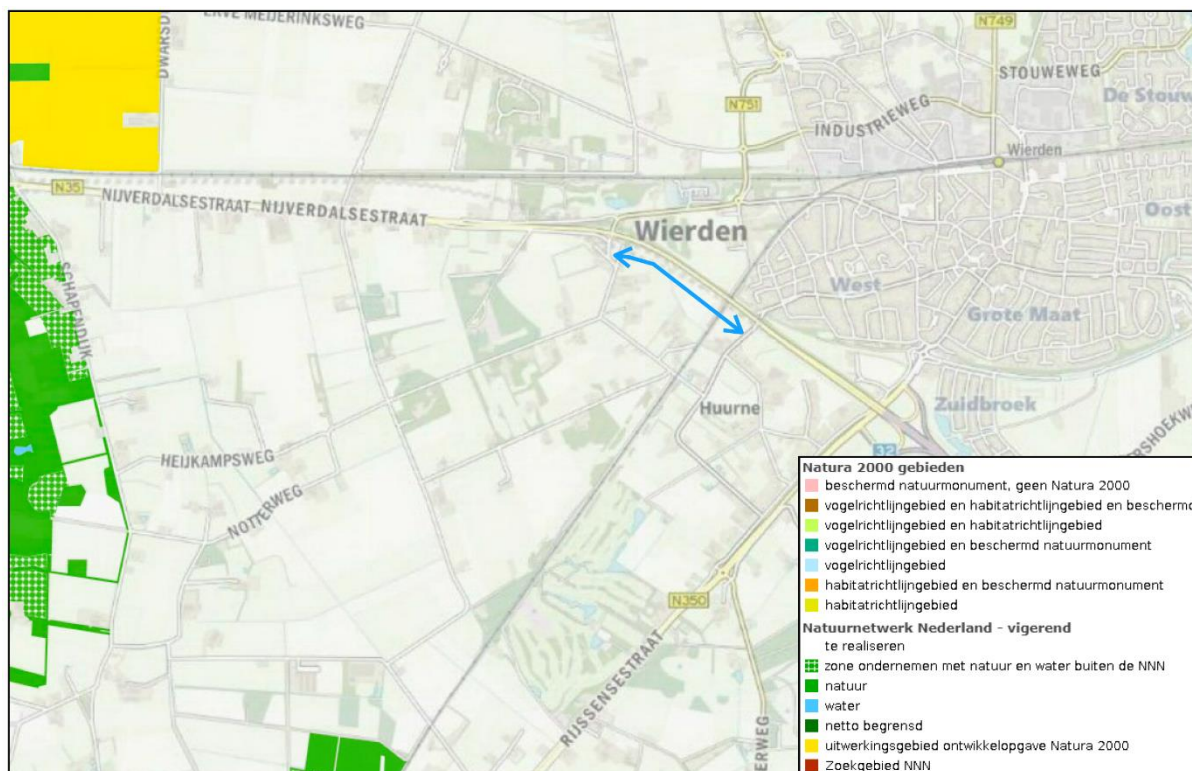
Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van minimaal 3 kilometer.

Specifiek voor de aanleg van de fietssnelweg op de bouwweg is door BJZ.nu een stikstofberekening uitgevoerd welke opgenomen is in bijlage 2. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

#### 4.2.5.2.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale Actualisatie Omgevingsvisie en –verordening uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het plangebied ligt niet binnen het concreet begrensde NNN. Gronden die tot het NNN behoren, liggen minimaal op 2 kilometer afstand van het plangebied. Op onderstaande afbeelding 5.2 wordt de ligging van het NNN ten opzichte van het plangebied (blauwe pijl) weergegeven. Gelet op deze afstand en de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling kunnen negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN worden uitgesloten.



Afbeelding 5.2 Ligging van Natuurnetwerk Nederland ten opzichte van het plangebied (Bron: Provincie Overijssel)

#### 4.2.5.3 Soortenbescherming

##### 4.2.5.3.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Het is verboden om alle soorten die beschermd zijn volgens de Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn, evenals de in paragraaf 3.2 en 3.3 van de Wet natuurbescherming genoemde soorten te doden en te verwonden, evenals

het beschadigen en vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden.

#### 4.2.5.3.2 Situatie plangebied

In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied sprake van agrarische landbouwgrond. Deze gronden zijn functioneel ingericht om zo optimaal mogelijke agrarische productie voor te brengen. Gezien het huidige gebruik van de gronden, wordt geconcludeerd dat er sprake is van intensief gebruik en beheer van de gronden waardoor ter plaatse geen significante negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden wordt verwacht.

Opgemerkt wordt dat de bestaande bebouwing in het plangebied in het kader van de aanleg van de N35 wordt onderzocht, gesloopt en bouwrijp wordt gemaakt voor de aanleg van het fietspad (zie ook bijlage1) Overigens wordt benadrukt dat rekening wordt gehouden met de in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming opgenomen zorgplichtbepaling.

#### *4.2.5.4 Conclusie*

Er worden geen negatieve effecten op het NNN en Natura 2000-gebieden verwacht. Daarnaast worden geen negatieve effecten op beschermde soorten in het plangebied verwacht en wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

### **4.2.6 Archeologie & Cultuurhistorie**

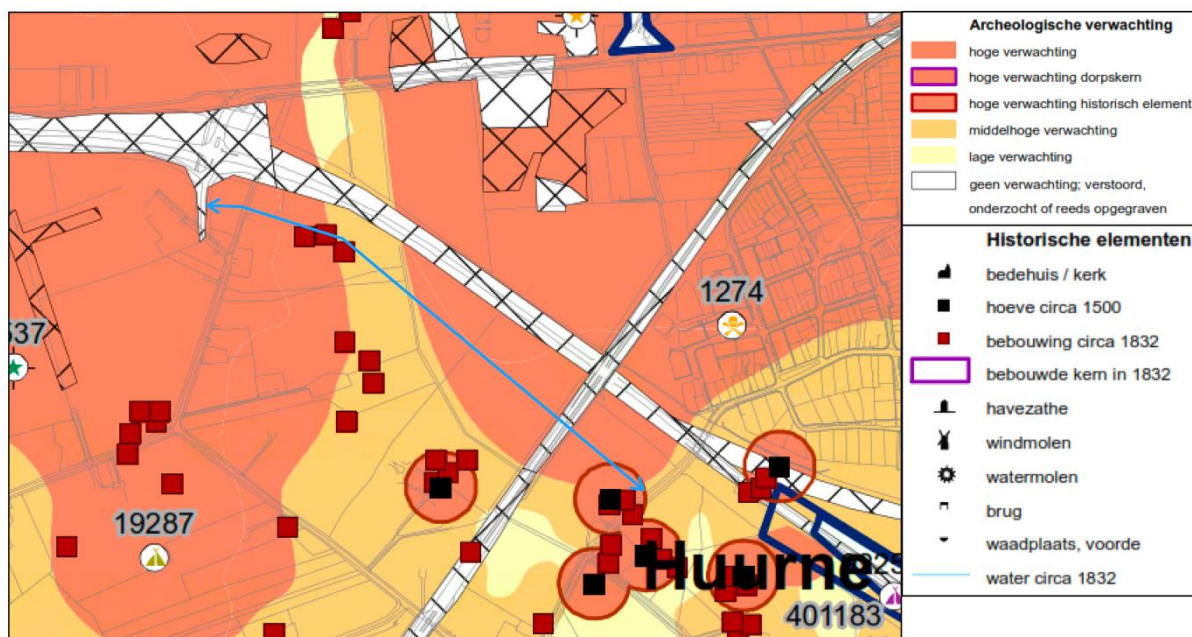
#### *4.2.6.1 Archeologie*

##### 4.2.6.1.1 Algemeen

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het projectgebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor kan archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Als blijkt dat in het projectgebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

##### 4.2.6.1.2 Situatie plangebied

De gemeente Wierden beschikt over een archeologische verwachtingskaart. Een uitsnede van de betreffende kaart is opgenomen in afbeelding 4.1. Het plangebied (fietsnelweg) is aangegeven met de blauwe lijn.



Afbeelding 4.1 Uitsnede archeologische verwachtingskaart (Bron: Gemeente Wierden)

Het plangebied ligt binnen de hoge- en middelhoge verwachting. Voor deze aspecten geldt het volgende beleidsadvies voor wanneer een onderzoeksplicht is voor het buitengebied:

| Aspect                 | Beleidsadvies                                                                          |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoge verwachting       | Bij plangebieden groter dan 2500 m <sup>2</sup> en bij verstoring dieper dan 50 cm     |
| Middelhoge verwachting | Bij plangebieden groter dan 5000 m <sup>2</sup> en bij een verstoring dieper dan 50 cm |

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 4500 m<sup>2</sup> en er vindt een diepere verstoring dan 50 cm en ligt binnen de archeologische hoge- en middelhoge verwachting. Gezien het beleidsadvies dient er vervolgonderzoek plaats te vinden naar de archeologische waarden van het plangebied. Het archeologisch rapport dient voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het aanleggen van het fietspad en tunnelbak te worden aangeleverd.

#### 4.2.6.2 Cultuurhistorie

##### 4.2.6.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten

In de Bro is in artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

##### 4.2.6.2.2 Situatie plangebied

Op basis van de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Overijssel bevinden zich in en om het plangebied geen gemeentelijke monumenten of rijksmonumenten, tevens ligt het plangebied niet in een ‘historische dorpskern met uitbreiding’.

Op basis hiervan wordt gesteld dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor dit plan.

#### 4.2.6.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen archeologisch onderzoek benodigd is en er geen sprake is van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

### 4.2.7 Externe veiligheid

#### 4.2.7.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's Zware Ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de ‘Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen’ (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

De regelgeving omtrent buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is het tot een minimum beperken van risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

#### 4.2.7.2 Situatie plangebied

De voorgenomen ontwikkeling (het aanleggen van een fietssnelweg) wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object. De fietssnelweg heeft ook geen effect op het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

#### 4.2.7.3 Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat het voornemen in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

### 4.2.8 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling heeft Antea Group geconcludeerd op basis van het uitgevoerde vooronderzoek naar het werkgebied voor de F35 dat het plangebied onverdacht is voor niet

gesprongen explosieven (zie bijlage 3). Op dit onderdeel zijn geen belemmeringen voor het plan en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

#### 4.2.9 Besluit milieueffectrapportage

##### 4.2.9.1 Kader

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);  
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);  
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);  
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of bestemmingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van ‘kaderstellend voor’ en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevaldefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

##### 4.2.9.2 Situatie plangebied

###### 4.2.9.2.1 Artikel 2.8 lid 1 van de Wet Natuurbescherming

Gezien de aard en omvang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling wordt geconcludeerd dat geen sprake zal zijn van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Dit temeer omdat het plangebied op een ruime afstand van het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is gelegen en de ontwikkeling beperkt van aard is.

Een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 lid 1 van de Wet Natuurbescherming is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk. Om deze reden is geen sprake van een m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

###### 4.2.9.2.3 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

Dit bestemmingsplan voldoet aan de definitie van een ‘besluit’ als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dit betekent dat dit bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, indien activiteiten worden mogelijk gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden.



Het Besluit m.e.r. heeft voor wat betreft wegen betrekking op: hoofwegen, auto(snel)wegen en andere wegen van vier of meer rijstroken. In het voorliggende geval (aanleg van een fietssnelweg) is geen sprake van een activiteit die op grond van onderdeel C en D van het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-plichtig is.

#### 4.2.9.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

### 4.2.10 Water

#### 4.2.10.1 Vigerend beleid

##### 4.2.10.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

##### 4.2.10.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), het Bestuursakkoord Water (2011) en de Waterwet (2009).

##### 4.2.10.1.3 Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlakte water en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

##### 4.2.10.1.4 Waterschap Vechtstromen

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en Veluwe, Drents Overijsselse Delta en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van waterschap Vechtstromen heeft in de vergadering van 7 oktober het 'Waterbeheerplan 2016-2021' vastgesteld.

In het Waterbeheerplan is aangegeven hoe het waterschap zijn taken de komende jaren (2016 tot 2021) wil uitvoeren. In het plan zijn doelen en maatregelen gesteld voor de thema's waterveiligheid, voldoende water, schoon water en het zuiveren van afvalwater. Deze zijn gericht op:

- voorkomen of beperken van overstromingen, wateroverlast en droogte;
- beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater en het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem;
- het effectief en efficiënt behandelen van afvalwater in de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

#### 4.2.10.2 Waterparagraaf

##### 4.2.10.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

##### 4.2.10.2.2 Watertoetsprocedure

Het waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets (<http://www.dewatertoets.nl>). De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de zogenoemde 'normale procedure' van de watertoets van toepassing is.

Uit inhoudelijk overleg met het waterschap Vechtstromen is gebleken dat in voorliggend geval sprake is van enkele aandachtspunten met betrekking tot een beperkingsgebied, namelijk het grondwaterbeschermingsgebied, en een toename van de verharding met circa 4.500 m<sup>2</sup>.

Het nieuwe tracé van de Fietssnelweg kruist een leggerwatergang (WL01336 Huurnergoot) van het waterschap, hiervoor geldt een keurzone en dient een vergunning aangevraagd te worden. In het voorliggende bestemmingsplan wordt het waterschap meegenomen in de verdere voorbereiding en procedure.

Ten aanzien van de toename van de verharding, adviseert het waterschap om de verharding op een zodanige manier aan leggen dat de directe omgeving geen nadelige gevolgen ondervindt ten aanzien van de waterhuishouding (waterkwantiteit-waterkwaliteit). Tevens is het advies om de afwatering van de F35 zoveel mogelijk te laten infiltreren in de directe bermassage.

## HOOFDSTUK 5 TOELICHTING OP DE PLANREGELS

### 5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels.

### 5.2 Opzet van de regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begrippen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. algemene afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

#### 5.2.1 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- Begrippen (artikel 1)

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

- Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

#### 5.2.2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de bestemmingen die in het plangebied voorkomt. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage, etc.);
- Afwijkingen van de bouwregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemming en bouwregels.
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden: omgevingsvergunningstelsel.

### 5.2.3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- Anti-dubbeltelregel (Artikel 6)

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.

- Algemene gebruiksregels (Artikel 7)

In dit artikel worden regels voorgeschreven met betrekking tot parkeren en laden/lossen alsmede de activiteiten die in ieder geval in strijd zijn met de bestemmingen in het bestemmingsplan.

- Algemene aanduidingsregels (Artikel 8)

In dit artikel worden de regels omtrent de in het bestemmingsplan voorkomende aanduidingen benoemd. Het gaat in dit geval om een ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’.

- Algemene afwijkingsregels (Artikel 9)

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het wijzigingsplan af te wijken.

- Overige regels (Artikel 10)

In dit artikel wordt het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik benoemd.

### 5.2.4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan.

## 5.3 Verantwoording van de regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In dit bestemmingsplan is de nieuwe fietssnelweg F35 door middel van de bestemming ‘Verkeer - Fietspad’ vastgelegd. Hierbij worden de in het plangebied voorkomende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen overgenomen in het bestemmingsplan.

### ‘Verkeer - Fietspad’ (Artikel 3)

Nagenoeg het gehele plangebied is voorzien van de bestemming ‘Verkeer – Fietspad’. Zodoende wordt de mogelijkheid geboden om het gewenste fietspad aan te leggen. In de regels is de mogelijkheid opgenomen om een kunstwerk (onderdoorgang) te realiseren zodat het fietspad onder de spoorlijn door aangelegd kan worden.

Gronden met de bestemming ‘Verkeer – Fietspad’ zijn onder andere bestemd voor fietspad, groenvoorzieningen, waaronder bermen, kunstwerken en straatmeubilair, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen gebouwen ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwd of overkapping zijnde geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 10 m mag bedragen, met dien verstande dat de ondergrondse bouwdiepte niet meer dan 8 m mag bedragen.

#### **‘Verkeer – Railverkeer’ (Artikel 4)**

Ter plaatse van de spoorweg is, conform het geldende bestemmingsplan, de bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’ opgenomen. Hieraan is de mogelijkheid voet- en fietspaden met kunstwerken en straatmeubilair toegevoegd, om zodoende een onderdoorgang mogelijk te maken.

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor het vervoer over het spoor, voet- en fietspaden, ongelijkvloerse kruisingen, taluds, groenvoorzieningen, waaronder bermen en faunapassages, kunstwerken en straatmeubilair, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen gebouwen ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwd of overkapping zijnde geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 10 m mag bedragen, met dien verstande dat de ondergrondse bouwdiepte niet meer dan 8 m mag bedragen.

#### **‘Waarde - Archeologische verwachtingswaarde’ (Artikel 5)**

De voor 'Waarde - Archeologische verwachtingswaarde' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en) (basisbestemming), mede bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van de archeologische waarden.



## HOOFDSTUK 6 UITVOERING EN HANDHAVING

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan/wijzigingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan/wijzigingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan/wijzigingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In het voorliggende geval is het fietspad begroot van het herzien van dit bestemmingsplan tot de uitvoering. Een deel van de begroting wordt mogelijk gesubsidieerd. Regio Twente heeft hier samen met de provincie Overijssel een coördinerende rol.

### 6.2 Handhaving

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling hiervan in een bestemmingsplan heeft weinig zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan de regels van het plan niet gehandhaafd (kunnen) worden. Daarom is het belangrijk al tijdens het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de opgestelde voorschriften. Hierbij is een aantal punten in het bijzonder van belang:

#### 1. Voldoende kenbaarheid van en draagvlak voor het bestemmingsplan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het bestemmingsplan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is om die reden wenselijk. Uiteraard zal niet iedereen zich kunnen vinden in elk onderdeel van het plan.

#### 2. Realistische en inzichtelijke regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dat wil zeggen, dat het plan niet onnodig beperkend of inflexibel dient te zijn. De planregels dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is.

#### 3. Actief handhavingsbeleid

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle op de feitelijke situatie in het plangebied. Indien de regels worden overtreden moeten adequate maatregelen worden getroffen. Indien dit wordt nagelaten ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

### 6.3 Retrospectieve toets

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging en/of veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van onder andere ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een fietspad met een onderdoorgang ten behoeve van de regionale Fietssnelweg F35. De in de bestemmingsplan opgenomen voorgenomen ontwikkeling past binnen de geldende beleidskader en brengt geen hinder met zich mee voor andere in de omgeving aanwezige functies. Tevens is met het voorliggend bestemmingsplan aangesloten bij actuele wet- en regelgeving.

## HOOFDSTUK 7 VOOROVERLEG, INSPRAAK EN ZIENSWIJZEN

### 7.1 Vooroverleg

#### 7.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

#### 7.1.2 Provincie Overijssel

Op basis van artikel 3.1.1, lid 2 heeft de provincie de mogelijkheid om plannen aan te wijzen waarvoor geen vooroverleg is vereist. De provincie Overijssel heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en een zogenoemde ‘Uitzonderingslijst vooroverleg ruimtelijke plannen’ opgesteld. Hierin is het volgende opgenomen:

*Plannen/projectbesluiten voor aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande water- en groenvoorzieningen alsmede aanpassing van bestaande wegvoorzieningen, mits deze kleinschalig (beperkt van omvang) zijn en passen binnen de gebiedskenmerken met een versterking plaatsvindt van de ruimtelijke kwaliteit.*

Voorliggend plan betreft de aanleg van een nieuwe wegvoorziening en is met circa 700 meter beperkt van omvang. In hoofdstuk 3 is aangegeven dat het plan niet in strijd is met de geldende gebiedskenmerken. Tenslotte is het voorontwerp voorgelegd aan de provincie Overijssel. De provincie heeft laten weten akkoord te zijn met het voorontwerpplan.

#### 7.1.3 Waterschap Vechtstromen

In het kader van de watertoets heeft een digitale watertoets plaatsgevonden via de website [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). Omdat het nieuwe tracé van de fietssnelweg een leggerwatergang (WL01336 Huurnergoot) kruist, is de 'normale procedure' van toepassing.

In verband hiermee is het plan op 13 november 2019 besproken met het waterschap Vechtstromen. Het waterschap kan instemmen met voorliggend plan mits de uitvoering van het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishouding in de omgeving. De capaciteit van de waterloop mag niet negatief worden beïnvloed. Voor de realisatie van de fietssnelweg moet een aanvraag voor een watervergunning worden ingediend bij het waterschap. Dan zal worden bekeken welke diameter de aan te leggen duiker moet hebben.

### 7.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. In de periode van 11 maart 2020 tot-en-met 22 april 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. In deze periode zijn er geen zienswijzen binnen gekomen op het ontwerpbestemmingsplan.

## **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING**

### **Bijlage 1      N35 Nijverdal – Wierden Deelrapport natuur ten behoeve van TB**

**Bijlage 2      Aeries-berekening**

**Bijlage 3      Quickscan conditionering fietstunnel F35 Wierden**