

Toelichting, Bestemmingsplan Fietspad Hoenderloseweg te Otterlo

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding.....	4
1.2.	Vigerend bestemmingsplan.....	5
1.3.	Ligging locatie	5
1.4.	Procedure	6
1.5.	Leeswijzer	6
2.	Beleid	7
2.1.	Rijksbeleid	7
2.1.1.	Nota Ruimte	7
2.1.2.	Ladder voor Duurzame verstedelijking	7
2.2.	Provinciaal beleid	7
2.2.1.	Omgevingsvisie Gelderland	7
2.2.2.	Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening	7
2.2.3.	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	8
2.3.	Gemeentelijk beleid.....	8
2.3.1.	Structuurvisie Otterlo	8
2.3.2.	GVVP	8
2.3.3.	Parkeerbeleid	8
2.3.4.	Nota Zandwegen.....	8
2.3.5.	Waterplan.....	8
2.3.6.	Handboek Groenstructuur & Groenbeleid Ede	9
2.4.	Conclusie beleid	9
3.	Onderzoek en randvoorwaarden	10
3.1.	Ruimtelijk / planologisch.....	10
3.1.1.	Landschappelijk ontwerp	10
3.2.	Verkeer.....	10
3.2.1.	Auto	10
3.2.2.	Fiets	11
3.2.3.	Parkeren.....	11
3.2.4.	Conclusie	11
3.3.	Water	11
3.4.	Archeologie / cultuurhistorie.....	12
3.4.1.	Ontwikkeling en beleid.....	12
3.4.2.	Planologische situatie	13
3.4.3.	Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	13
3.5.	Natuur.....	13
3.5.1.	Gebiedsbescherming	13
3.5.2.	Soortbescherming.....	13
3.5.3.	Plangebied	13
3.6.	Milieuzonering	13
3.7.	Bodem	14
3.8.	Geluidhinder	14
3.8.1.	Wettelijk kader	14
3.8.2.	Beschouwing plangebied	14
3.9.	Luchtkwaliteit.....	14
3.9.1.	Wettelijk kader	14
3.9.2.	Beschouwing plangebied	15
3.10.	Externe Veiligheid	15
3.10.1.	Wettelijk kader	15
3.10.2.	Beschouwing plangebied.....	15
3.11.	Hoogspanningslijnen	15
3.11.1.	Algemeen.....	15
3.11.2.	Beschouwing plangebied.....	16
4.	Juridische aspecten.....	17
4.1.	Algemeen	17
4.2.	Hoofdopzet	17
4.3.	Planregels	17
4.4.	Bestemmingen	17
5.	Uitvoerbaarheid	20
5.1.	Algemeen	20
5.2.	Economische uitvoerbaarheid	20
5.2.1.	Eigendom	20
5.2.2.	Planschade	20

5.3.	Overleg en inspraak	20
5.3.1.	Overleg met betrokkenen.....	20
5.3.2.	Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	20
5.3.3.	Zienswijzen	20
6.	Handhaving.....	21
6.1.	Algemeen	21
6.2.	Handhavingsprocedure	21

Toelichting

als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de bestemmingsplanherziening, het doel van het plan en de ligging van het plangebied aangegeven. Dit wordt geïllustreerd door middel van een luchtfoto (zie figuur 1), waaruit de ligging van het plangebied en een indicatieve ligging van het fietspad blijkt.



Figuur 1: Luchtfoto plangebied

1.1. Aanleiding

Langs de Hoenderloseweg is de aanleg van een vrijliggend fietspad voorzien. Directe aanleiding hiervoor is de realisatie van het sportpark Kastanjebos. Door de aanleg van het fietspad ontstaat een veilige langzaamverkeerroute van en naar de kern Otterlo. Tevens is dit fietspad een schakel in een (recreatieve) hoofdverbinding tussen Otterlo, Hoenderloo en Apeldoorn.

Een tweede onderdeel van het bestemmingsplan betreft de omzetting van een deel van het huidige terrein van hotel Sterrenberg naar de bestemming 'verkeer'. Door deze gronden geschikt te maken voor een verkeersfunctie, kan in de toekomst het profiel van de Hoenderloseweg worden verlegd. Hierdoor wordt het voor automobilisten eenvoudiger gemaakt om vanaf de Apeldoornseweg naar het Nationaal Park 'De Hoge Veluwe' te rijden.

Een derde onderdeel van het plan betreft omzetting van de verkeersbestemming naar een agrarische bestemming op het zandpad Bovenweg. Dit pad wordt tezamen met de wijziging van de bestemming aan de openbaarheid onttrokken en overgedragen aan de eigenaar van het perceel Bovenweg 4. Het pad heeft geen relevante verkeerskundige betekenis meer.

Het meest noordelijke gedeelte van het pad behoudt – over een lengte van een aantal meter – de verkeersbestemming. Dit in verband met een potentiële toekomstige wegaanpassing op die locatie.



Figuur 2: Luchtfoto Bovenweg

1.2. Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied valt momenteel in twee bestemmingsplannen: 'Agrarisch Buitengebied Ede 2012' en 'Otterlo'. In het eerstgenoemde bestemmingsplan hebben de gronden de bestemming 'verkeer' en 'agrarisch'. In het bestemmingsplan 'Otterlo' hebben de gronden de bestemming 'verkeer' en 'horeca'. Voor zover het fietspad en de nieuwe rijbaan komt te liggen op gronden bestemd voor 'agrarisch' en 'horeca' is dat niet toegestaan; hiervoor wordt deze wijziging van het bestemmingsplan doorgevoerd.

1.3. Ligging locatie

Het plangebied ligt aan de westkant van de Hoenderloseweg, en verbindt de Dorpsstraat met de Apeldoornseweg. Ten westen van het nieuwe fietspad ligt voornamelijk agrarische cultuurgrond. In het zuidelijk deel van het plangebied ligt een hotel en een begraafplaats. Het fietspad loopt langs de begraafplaats, binnen de geldende verkeersbestemming. Zoals eerder aangegeven wordt een deel van het terrein van het hotel bestemd voor een verkeersfunctie, zodat in de toekomst de autorijbaan kan worden verlegd.

De Bovenweg doorsnijdt een stuk agrarische grond, en had voorheen de functie als (fiets)verbindingsweg tussen de Apeldoornseweg en de Hoenderloseweg. Met de aanleg van een fietspad langs de Hoenderloseweg komt deze functie – voor zover nu nog relevant – te vervallen.



Figuur 3: Huidig plangebied

1.4. Procedure

Het opstellen van een bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (verder Wro) met het bijbehorende Besluit ruimtelijke ordening (verder Bro). Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.1 van het Bro verplicht vooroverleg gevoerd te worden met diverse overlegpartners. Vervolgens wordt het ontwerp-bestemmingsplan gepubliceerd en ter inzage gelegd. Nu is een ieder in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen tegen het plan. Het college beoordeelt of eventuele zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Tenslotte stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven en wordt de gekozen planmethodiek beschreven. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 3 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Hoofdstuk 4 geeft de juridische regeling en hoofdstuk 5 beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 5 worden tevens de uitkomsten van de inspraak en het vooroverleg opgenomen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 aandacht besteed aan het aspect handhaving van het bestemmingsplan.

2. Beleid

2.1. Rijksbeleid

2.1.1. NOTA RUIMTE

In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Het aanleggen van het fietspad en verlegging van de rijbaan is geen activiteit waarop rijksbeleid betrekking heeft.

2.1.2. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het aanleggen van een fietspad of verleggen van een rijbaan is geen stedelijke ontwikkeling die een onderbouwing op grond van de ladder vereist.

2.2. Provinciaal beleid

2.2.1. OMGEVINGSVISIE GELDERLAND

In de Omgevingsvisie worden de uitgangspunten van de provincie verwoord in het kader van mobiliteit. De provincie is voor mobiliteit in FoodValley. De provincie richt zich daarbij op de volgende punten:

- verantwoordelijk voor het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande wegen, waterwegen en (snel)fietspaden in provinciaal beheer;
- pakt de negatieve effecten aan (voor lucht, geluid, natuur) van verkeer op wegen in provinciaal beheer;
- houdt de stedelijke netwerken van Ede-Wageningen bereikbaar. Deze inzet staat in verhouding tot de bijzondere leefkwaliteiten in dit gebied, bijvoorbeeld de kwaliteiten van natuur en de landschappelijke kwaliteiten. De kennis-as Ede-Wageningen krijgt hierbij speciale aandacht;
- verbindt FoodValley met de stedelijke netwerken in de directe omgeving (Amersfoort-Utrecht en Arnhem-Nijmegen);
- agendeert verbeteringen in de netwerken van gemeenten en het Rijk (Hoevelaken, Rijnbrug en aansluiting A30/A1);
- ziet de verbindingen tussen steden en naar stedelijke netwerken buiten de regio als dragend netwerk van openbaar vervoer en ondersteunt het flexibele openbaar vervoer voor het behoud van de basismobiliteit. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de participatiemogelijkheden van burgers;
- werkt samen met andere partijen op mobiliteitsthema's. Bijvoorbeeld voor gedragsonderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer.

De aanleg van het fietspad en verlegging van de rijbaan is in lijn met deze uitgangspunten.

2.2.2. RUIMTELIJKE VERORDENING GELDERLAND, EERSTE HERZIENING

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw.

In de omgevingsverordening wordt aandacht besteed aan behoud van de landschappelijke waarden in het gebied. Het plangebied valt niet in een categorie gebieden die bijzondere bescherming krijgt. De aanleg van het fietspad tast de landschappelijke waarden niet aan, zeker gelet op het behoud van de laanstructuur langs het grootste deel van de Hoenderloseweg.

2.2.3. PROVINCIAAL VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

De provincie Gelderland streeft in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2) een duurzame mobiliteit na. Daarbij ondersteunt het verkeers- en vervoerssysteem een sterke economie en welvaart, terwijl het de sociale integratie stimuleert. Daarbij gaat het in dit verband met name om het beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen.

In het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan Ede (GVVP, 2005) wordt prioriteit gegeven aan het oplossen van knelpunten en het realiseren van goede langzaamverkeersvoorzieningen. Daarbij wordt uitgegaan van een herkenbare inrichting, volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Het plan is in lijn met deze uitgangspunten.

2.3. Gemeentelijk beleid

2.3.1. STRUCTUURVISIE OTTERLO

In 2012 is de gemeentelijke structuurvisie voor Otterlo vastgesteld. Hoofddoelstelling voor de Structuurvisie Otterlo is het maken van een integraal kader voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de kern. Naast het bestaande en nieuwe beleid worden ook de resultaten van het Dorpsplan betrokken. Er wordt gestreefd naar het behoud, benutten en versterken van de aanwezige kwaliteiten en karakteristieken en de daaraan ontleende identiteit van de kern. Belangrijk aspect hierbij is het waarborgen van de leefbaarheid van de kern.

In de structuurvisie wordt de Hoenderloseweg genoemd als verkeersader die dient te worden opgewaardeerd ten behoeve van de bereikbaarheid van het sportpark en als toegangsroute naar het Nationale Park. Dit bestemmingsplan voorziet in deze opwaardering.

2.3.2. GVVP

Het gemeentelijke beleidskader voor verkeer is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP), vastgesteld in 2014. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. In het GVVP worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede. Het dient als toetsingskader voor toekomstige beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente. In het GVVP zijn onder meer de wegcategorisering en de fietsstructuur vastgelegd. In de wegcategorisering worden gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden. In de fietsstructuur zijn de utilitaire en recreatieve fietsroutes aangewezen. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang.

2.3.3. PARKEERBELEID

Het parkeerbeleidsplan, vastgesteld in 2007, bevat een afwegingskader voor de uitbreiding van parkeercapaciteit bij herontwikkelingen. Één van de uitgangspunten van dit beleid is dat bij nieuw- en verbouwprojecten vereist wordt, dat de extra hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen voor het betreffende project op eigen terrein wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt niet belast met een toegenomen parkeerdruk.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de in 2011 vastgestelde Nota parkeernormering gemeente Ede.

2.3.4. NOTA ZANDWEGEN

De gemeente Ede is verantwoordelijk voor circa 80 kilometer openbare zandwegen. Zandwegen hebben naast een verkeersfunctie vaak ook een natuur-, cultuurhistorische, recreatieve en landschappelijke waarde. Het karakter van de zandwegen moet dan ook zoveel mogelijk behouden blijven.

De in 2009 vastgestelde Nota Zandwegen vormt het beleidskader waarbinnen consequent beantwoord wordt of op onverharde wegen een maatregel nodig is en zo ja, wat de meest geschikte is, rekening houdend met de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen.

2.3.5. WATERPLAN

2.3.5.1. Algemeen

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan Ede. De belangrijkste uitgangspunten voor de omgang met water, die in het Waterplan worden beschreven zijn:

- De trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater'
- Scheiden van vuil en schoon water
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving

2.3.5.2. Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceelseigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater. De gemeente heeft hier eisen aan gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" d.d. 6 maart 2007 zijn de

doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende reden.

- foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling)
- bewustwording burger
- verbeteren kwaliteit leefomgeving

2.3.5.3. *Grondwatervisie*

De grondwatervisie is ook een operationele uitwerking van het waterplan van Ede. De grondwaterstand kan van nature langs de Veluweflank enorm fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatietoneel' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand met 15 tot 20 cm.

Met de grondwatervisie streeft de gemeente Ede naar balans in haar stedelijke grondwatersystemen, waarbij enerzijds grondwateroverlast wordt voorkomen en anderzijds wordt gezorgd dat zo min mogelijk grondwater van hoge kwaliteit wordt afgevoerd.

2.3.6. **HANDBOEK GROENSTRUCTUUR & GROENBELEID EDE**

Op 20 november 2003 heeft de gemeenteraad voor alle kernen van de gemeente een beleidsplan over groenstructuren vastgesteld. Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en de structurerende beplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan. Een deel van het openbare groen is dusdanig van karakter of omvang, dat het als structureel groen is aan te merken. Het gaat hier bijvoorbeeld om parken en plantsoenen.

Het plangebied valt niet in een vastgelegde groenstructuur. De aanwezige bomen in het plangebied zijn in kaart gebracht middels een bomen effect rapportage ('Boomtechnisch onderzoek bij 68 bomen aan de Hoenderloseweg te Otterlo', Terra Nostra, 28 oktober 2015, projectnummer 330.1705). De bomen in het plangebied blijven behouden. Bij herinrichting van het openbaar gebied tussen de Pothovenlaan en de Dorpsstraat zullen wel een aantal bomen verwijderd moeten worden.

2.4. **Conclusie beleid**

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

3. Onderzoek en randvoorwaarden

3.1. Ruimtelijk / planologisch

3.1.1. LANDSCHAPPELIJK ONTWERP

Uit de bomen effect rapportage ('Boomtechnisch onderzoek bij 68 bomen aan de Hoenderloseweg te Otterlo', Terra Nostra, 28 oktober 2015, projectnummer 330.1705) blijkt dat het fietspad zodanig komt te liggen dat er geen bomen hoeven te wijken tussen de Pothovenlaan en de Apeldoornseweg. De landschappelijke impact van het fietspad is hier dus minimaal. Dit is tevens het enige gedeelte van het tracé waar het fietspad niet zonder wijziging van het bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.

Op het gedeelte van het perceel van hotel de Sterrenberg dat de bestemming 'verkeer' krijgt, staan geen (kapvergunningplichtige) bomen.



Figuur 4: Aanpassing wegprofiel zuidelijk deel plangebied

De omzetting van de verkeersbestemming op het zandpad aan de Bovenweg naar een agrarische functie heeft geen directe landschappelijke gevolgen. Hoewel de agrarische bestemming ander gebruik mogelijk maakt, mag er niet worden gebouwd. Een mogelijk gevolg van de onttrekking aan de openbaarheid is dat het zandpad wordt omgezet in reguliere agrarische grond; dit gebruik was onder de verkeersbestemming echter ook niet uitgesloten.

3.2. Verkeer

3.2.1. AUTO

Het plangebied bestaat uit een strook langs de westzijde van de Hoenderloseweg, op het wegvak tussen de provinciale weg Apeldoornseweg (N304) en de Pothovenlaan, uit het wegvak van de Bovenweg tussen de N304 en de Hoenderloseweg en uit de "oksel" in de aansluiting van de Hoenderloseweg en de Houtkampweg.

De Bovenweg, Hoenderloseweg en Houtkampweg zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60km per uur. Erftoegangswegen zijn bestemd om direct aan te sluiten op de erven en het accent ligt op verblijven. In het bestemmingsplan krijgen openbaar toegankelijke wegen de functie "verkeer" toegedeeld.

Komende vanaf de Hoenderloseweg is linksaf naar de Houtkampweg richting Nationaal Park Hoge Veluwe erg scherp en daarmee onoverzichtelijk en oncomfortabel. In de toekomst is de verwachting dat meer verkeer, onder meer bussen en bevoorrading of werkverkeer richting het Nationaal Park, gebruik gaat maken van deze route. Om deze reden is het gewenst dat de bochtaansluiting wordt verbeterd.

De onverharde Bovenweg wordt tussen de N304 en de Hoenderloseweg opgeheven als openbare weg en verliest de functie "verkeer". De Bovenweg heeft uitsluitend een functie voor bestemmingsverkeer en de aansluiting op de N304 is verkeersonveilig. Het enige perceel dat via dit wegvak van de Bovenweg wordt ontsloten, is dat op Bovenweg nr. 4. In de nieuwe situatie heeft dit betreffende perceel een rechtstreekse aansluiting op de Hoenderloseweg, waardoor ook functie voor bestemmingsverkeer vervalt en de noodzaak van de verkeersfunctie komt te vervallen.

3.2.2. FIETS

Het deel van het bestemmingsplan dat westelijk langs de Hoenderloseweg weg ligt op het wegvak tussen de N304 en de Pothovenlaan wordt ingericht als fietspad.

Op erftoegangswegen zijn de snelheidsverschillen tussen langzaam- en snelverkeer relatief beperkt. Ondanks dat in beginsel geldt dat deze groepen fysiek zoveel mogelijk dienen te worden gemengd, is bewust gekozen voor een vrij liggend fietspad. De motivatie hiervoor is dat de Hoenderloseweg onderdeel is van een recreatieve hoofdfietsroute, welke Otterlo met Hoenderloo en Apeldoorn verbindt. Tevens ontsluit de Hoenderloseweg het sportpark Kastanjebos, dat relatief veel fietsers aantrekt. Een vrij liggend fietspad verhoogt hiermee op deze route het fietscomfort, verkeersveiligheid en de recreatieve waarde van de omgeving.

3.2.3. PARKEREN

In de huidige situatie mag binnen de grenzen van het plangebied worden geparkeerd voor zover het de wegbermen betreft en er geen specifieke parkeerverboden zijn ingesteld. Dit wijzigt niet. Parkeren wordt in deze omgeving overwegend op particulier terrein opgelost.

Met de aanleg van het fietspad worden geen functies toegevoegd die een toename van de parkeerbehoefte met zich meebrengen. Ook vervallen er geen bestemmingen die nu de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk maken, met uitzondering van de hoek bij hotel De Sterrenberg. De parkeerplaatsen die hier vervallen door aanleg van de weg, worden gecompenseerd aan de overkant van de weg. Voor zover dat problemen oplevert, kunnen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het eigen terrein.

3.2.4. CONCLUSIE

Het nieuwe bestemmingsplan betreft een ontwikkelingsplan. Het maakt de realisatie van een fietspad, een bochtverbetering in de aansluiting tussen de Hoenderloseweg en de Houtkampweg, alsmede de afsluiting van de Bovenweg mogelijk.

De volgende beleidsregels zijn onverminderd van kracht: de in het GVVP vastgestelde wegcategorisering en fietsstructuur, de Nota Parkeernormering gemeente Ede en de Nota Zandwegen.

3.3. Water

De verharding kan, net als de huidige wegverharding, afwateren naar de naastgelegen berm. De berm hol aanleggen, zodat afstromend water niet voor overlast op het naastgelegen perceel zorgt.

In de huidige situatie ligt aan de westzijde van de Hoenderloseweg gedeeltelijk drukriolering. Het drukriool komt in de toekomstige situatie onder het fietspad te liggen. Zie figuur op pagina 12. Er vanuit gaande dat bij de aanleg van het fietspad de grond niet dieper geroerd wordt dan 0,4 meter beneden maaiveld, levert dit geen belemmering op voor het plan.



Figuur 5: Ligging drukirolering

Conclusie

Er zijn vanuit Water geen belemmeringen voor dit plan.

3.4. Archeologie / cultuurhistorie

3.4.1. ONTWIKKELING EN BELEID

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee werd op Europees niveau besloten het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, de archeologische waarden, beter te beschermen. Het Verdrag van Malta werd op 1 september 2007 geïmplementeerd met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg, een wijziging van de Monumentenwet 1988. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

De drie belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming (a), het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) (b) en de introductie van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe' (c). Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of voor een behoorlijk onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden.

Voor het onderhavige plan is de gemeente Ede hiervoor verantwoordelijk, omdat door de gemeente 'schone grond' wordt geleverd aan de ontwikkelaar van het plan.

De uitgangspunten van Malta zijn overgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidsnota 'Archeologie in evenwicht. Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' (2012).

3.4.2. PLANOLOGISCHE SITUATIE

Ten behoeve van de bestemmingsplannen 'Agrarisch buitengebied' en 'Otterlo' is onderzoek gedaan naar de archeologische verwachtingswaarde in het plangebied. In navolging van die onderzoeken is voor de gronden een medebestemming 'waarde – archeologie' opgenomen, omdat niet op voorhand valt uit te sluiten dat zich archeologische resten in de bodem bevinden.

3.4.3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN

De aanleg van een fietspad en rijwegverharding brengt geen noodzaak met zich mee tot nader archeologisch onderzoek. De werkzaamheden nopen niet tot graafwerkzaamheden dieper dan 40 centimeter. In het bestemmingsplan blijft de dubbelbestemming 'waarde – archeologie' gelden, met vrijstellingsgrenzen van 250 m² en 40 cm. Indien voor (een onderdeel van) de plannen toch graafwerkzaamheden nodig zijn die buiten deze normen treden, dient alsnog archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

3.5. Natuur

3.5.1. GEBIEDSBESCHERMING

In de *natuurbeschermingswet 1998* zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verwerkt. Bij toetsing aan de Natuurbeschermingswet gaat het om soorten en habitats waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijn, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Bij werkzaamheden of ontwikkelingen nabij een Natura 2000-gebied dient getoetst te worden of er al dan niet significant negatieve (externe) effecten zijn op de instandhoudingsdoelen.

De provincie beschermt het Gelders Natuurnetwerk (GNN), dit is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS. Binnen het GNN worden Groene Ontwikkelzones (GO) onderscheiden.

3.5.2. SOORTBESCHERMING FOUT! GEEN INDEXGEGEVENS GEVONDEN.

Sinds 1 april 2002 is regelt de *Flora- en Faunawet* de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. Na enige wetswijzigingen is het wet momenteel gericht op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Indien plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijk negatieve effecten op beschermde soorten teweeg worden gebracht. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

3.5.3. PLANGEBIED

Het plangebied ligt niet in een beschermd natuurgebied. Wel sluit het aan op dergelijk gebied. In het kader van de aanleg van het nieuwe sportpark is in de onderzoeken ook rekening gehouden met de komst van het fietspad. Door de aanleg worden geen vaste verblijfplaatsen van beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet aangetast. Ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling is dan ook geen nadere toetsing aan de Flora- en faunawet noodzakelijk. Wel dient bij de keus voor de verlichting rekening te worden gehouden met de aanwezige vlieg- en/of foerageerroutes van vleermuizen.

De zorgplicht van de Flora- en faunawet blijft van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat menselijk handelen geen nadelige gevolgen voor flora en fauna mag hebben. De zorgplicht geldt voor alle planten en dieren.

3.6. Milieuzonering

De VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afstanden zijn van belang wanneer in de directe nabijheid van bedrijvigheid gevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Middels nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

Het plan maakt geen nieuwe gevoelige functies en geen nieuwe bedrijvigheid mogelijk.

Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor dit plan.

3.7. Bodem

Een fietspad is geen gevoelige functie. Voor de aanleg van een dergelijke infrastructurele voorziening is geen bodemonderzoek nodig. Het onttrekken van een zandpad aan de openbaarheid vereist evenmin bodemonderzoek.

3.8. Geluidhinder

3.8.1. WETTELIJK KADER

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben uitsluitend betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs (spoor)wegen en rond gezondeerde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- indien middels een ruimtelijk besluit de aanleg van een gemeentelijke of provinciale weg of een industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande gemeentelijke of provinciale weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

In bovenstaande situaties geldt voor nieuw te realiseren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen in de zone van een verkeers- of spoorweg een beschermingsniveau van respectievelijk 48 en 55 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan.

3.8.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

Het plan voorziet in het toevoegen van een fietspad langs de Hoenderloseweg. De aanpassing van de Hoenderloseweg ter plaatse van de aansluiting met de Houtkampweg/Dorpsstraat hoeft niet onderzocht te worden aangezien de weg alleen dicht op het hotel komt te liggen. Een hotel is niet geluidgevoelig. De wijziging van de bestemming van het zandpad heeft ook geen gevolgen voor eventuele geluidhinder. Toetsing aan de Wet geluidhinder is voor deze aanpassing niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect verkeerslawaai vormt geen belemmering voor dit plan.

3.9. Luchtkwaliteit

3.9.1. WETTELIJK KADER

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel (IBM) of niet (NIBM) in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De concentratie van de overige vervuilende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM-grens 3% van de grenswaarde. 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. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ruimtelijke ontwikkelingen die wel in belangrijke mate de luchtkwaliteit beïnvloeden (IBM-projecten) zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma heeft tot doel in heel Nederland tijdig te

voldoen aan de grenswaarden en omvat enerzijds alle IBM-projecten en anderzijds maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen.

3.9.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

De aanleg van het fietspad en de verlegging van de weg bij de kruising Hoenderloseweg/Houtkampweg heeft geen invloed op de lokale luchtkwaliteit. De wijziging van de bestemming van het zandpad heeft ook geen gevolgen voor eventuele luchtkwaliteit.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

3.10. Externe Veiligheid

3.10.1. WETTELIJK KADER

Externe veiligheid gaat over het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR) en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- bedrijven;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

3.10.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

Volgens de risicokaart Gelderland liggen geen risicobronnen in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt een geen belemmering voor dit plan.

3.11. Hoogspanningslijnen

3.11.1. ALGEMEEN

Magnetische velden afkomstig van bovengrondse hoogspanningslijnen mogen in nieuwe woningen, scholen en kinderdagverblijven niet sterker zijn dan 0,4 microtesla. De overheid adviseert daarom gemeenten, provincies en netbeheerders om rond die hoogspanningslijnen preventief een zone in te stellen die vrij blijft van dergelijke bebouwing. Dit geldt voor situaties waarin nieuwe gevoelige functies in de buurt van een bovengrondse hoogspanningslijn worden gebouwd of nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande gevoelige functies worden gerealiseerd. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ondersteund bij het ontwikkelen van dit beleid.

Het beleid is ontwikkeld omdat kinderen die in de buurt van bovengrondse hoogspanningslijnen wonen mogelijk een hogere kans op leukemie hebben. Het magnetische veld zou daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn, al is een oorzakelijk verband niet bewezen. Met het voorzorgsbeleid wil de overheid voorkomen dat het potentiële risico toeneemt.

De magneetveldzone rond de hoogspanningslijnen markeert een gebied waarin het magnetische veld, gemiddeld over een jaar genomen, sterker is dan 0,4 microtesla. De breedte van de zone wordt afgeleid uit de nominale stroom waarvoor de hoogspanningslijn is ontworpen. De keuze voor deze magneetveldzone sluit goed aan bij internationale epidemiologische onderzoeken.

Ook dient rekening te worden gehouden met de mogelijke effecten op technische apparatuur in de nabijheid van het magnetisch veld. De gemeentelijk brandweer dient te adviseren over de blus(on)mogelijkheden nabij de hoogspanningslijn. Tenslotte zal de nieuwe bebouwing zijn gebonden aan bepaalde bouwhoogte als

gevolg van de hoogspanningslijn. Een bouwplan binnen de zakelijk rechtstrook (toetsingszone netbeheerder) van de lijn dient ter toetsing voorgelegd te worden aan de netbeheerder (TenneT voor 150 kV lijnen en Liander voor 50 kV lijnen).

De zakelijk rechtstrook bedraagt:

- 17,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 22,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen;
- 3 meter gemeten vanaf de buitenste kabel voor ondergrondse hoogspanningslijnen.

In de regels moet een afwijkingsbepaling voor bouwen binnen de zakelijk rechtstrook van de hoogspanningslijn opgenomen worden. Bij gebruikmaking van deze afwijking dient de netbeheerder geraadpleegd te worden.

De indicatieve magneetveldzone bedraagt:

- 40 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 80 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen.

3.11.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

Er liggen geen bovengrondse hoogspanningslijnen in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie

Het aspect hoogspanningslijnen vormt geen belemmering voor dit plan.

4. Juridische aspecten

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planregels. Er wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

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

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de aanleiding, onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen.

4.2. Hoofdpzet

In het bestemmingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Het betreft hier het bestemmingsplan “Otterlo, Fietspad Hoenderloseweg” in Otterlo en het bestaat uit een verbeelding (nummer k_NL.IMRO.0228.BP2015OTTO0001-0201_20151102 d.d. 2 november 2015), toelichting en planregels.

4.3. Planregels

De hoofdstukken voor de planregels hebben de volgende indeling:

- Hoofdstuk 1 bevat begripsbepalingen en de wijze van meten. In de begripsbepalingen worden begrippen beschreven die gelden voor de voorliggende herziening.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3 bevat algemene regels die gelden voor het bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.

4.4. Bestemmingen

De gronden ter plaatse van het fietspad worden bestemd voor ‘verkeer’. De Bovenweg volgt de omgekeerde route, en krijgt de bestemming ‘agraris’. Daarnaast zijn de medebestemmingen ‘Waarde – Archeologie 2’, ‘Waarde – Cultuurhistorische landschapswaarde’ en ‘Waarde – Waardevol open landschap’ van toepassing.

* Begripsomschrijvingen (artikel 1)

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Alleen de begrippen die in aanvulling op het dagelijks spraakgebruik nadere toelichting behoeven zijn opgenomen. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

* Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel geeft aan hoe de hoogtematen die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, bepaald moeten worden. Hieronder valt tevens de wijze van peilbepaling.

* Agrarisch (artikel 3)

Binnen deze bestemming zijn in beginsel alleen grondgebonden agrarische bedrijven toegestaan. Bestaande niet-grondgebonden agrarische bedrijven (intensieve veehouderijen en glastuinbouwbedrijven) zijn voorzien van een specifieke functieaanduiding. Een aantal bestaande (legale) niet-agrarische nevenactiviteiten, die groter zijn dan de uitgangspunten uit het regiobeleid, zijn voorzien van een specifieke functieaanduiding. Paardenhouderijen zijn ondergebracht bij deze bestemming met een specifieke aanduiding “paardenhouderij”. Voor nevenactiviteiten worden in beginsel geen aanduidingen op de verbeelding opgenomen, omdat deze tot 350 m² via een afwijkingsbevoegdheid kunnen worden toegestaan. Slechts wanneer een nevenactiviteit groter is dan 350 m² wordt gewerkt met een specifieke aanduiding.

* Verkeer (artikel 4)

Voor uitbreiding van het wegprofiel (vanwege de aanleg van het fietspad) wordt de huidige verkeersbestemming verbreed. Binnen deze bestemming is zowel verharding als groen toegestaan, zodat de bestaande bomenrij in stand kan blijven.

* Waarde – Archeologie 2 (Artikel 5)

In het bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen ter bescherming en veiligstelling van het archeologisch erfgoed. Het betreft de bestemming "Waarde – Archeologie 2". Met de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie 2" worden gebieden beschermd met een hoge archeologische waarde.

Voordat er ten behoeve van een samenvallende bestemming (bijvoorbeeld Agrarisch) een omgevingsvergunning kan worden verleend, moet eerst worden nagegaan of daardoor geen onevenredige schade aan de archeologische waarden wordt toegebracht. Om deze afweging mogelijk te maken, is de voorwaarde opgenomen dat er een archeologisch onderzoek moet worden ingediend bij de aanvraag om omgevingsvergunning, tenzij op voorhand duidelijk is dat dit niet noodzakelijk is. Voor andere werkzaamheden dan bouwen (bijvoorbeeld graven) is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, en werkzaamheden wordt niet verleend, indien daardoor in onevenredige mate schade aan de archeologische waarde wordt of kan worden toegebracht. Slechts onder bepaalde voorwaarden is geen omgevingsvergunning noodzakelijk.

* Waarde –Cultuurhistorische Landschapswaarde (Artikel 6)

De bestemming 'Waarde – Cultuurhistorische Landschapswaarde' betreft eveneens een zogenaamde dubbelbestemming. De regeling heeft tot doel het behoud, de versterking en de ontwikkeling van (cultuurhistorische) landschapswaarden. De specifieke waarden van de te onderscheiden gebieden is verwoord in paragraaf 2.3 van het bestemmingsplan 'Agrarisch Buitengebied Ede 2012'.

* Waarde - Waardevol Open Landschap (Artikel 7)

De dubbelbestemming 'Waarde – Waardevol Open Landschap' heeft tot doel het behoud, de versterking en de ontwikkeling van het waardevol open landschap. In de planregels is hiervoor bepaald dat het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen aan de plaats, vorm en afmeting van de bouwwerken ter bescherming van bovenvermelde waarden. Verder is een vergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden. Hierbij moet o.a. worden gedacht aan het aanleggen of aanplanten van houtige gewassen en houtopstanden.

* Anti-dubbeltelbepaling (artikel 8)

De anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de antidubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

* Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel zijn bepalingen opgenomen voor de dakhelling. Eveneens is een bepaling opgenomen waarmee het bevoegd gezag kan afwijken.

* Algemene gebruiksregels (artikel 10)

In dit artikel zijn gebruiksregels opgenomen ten aanzien van bebouwde en onbebouwde gronden voor alle opgenomen bestemmingen in het plan.

* Algemene afwijkingsregels (artikel 11)

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen kan worden afgeweken van de bestemmingsregeling.

Hiertoe kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen. Dit betreft de bevoegdheid om:

- af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages;
- bouwgrenzen te overschrijden;
- nutsvoorzieningen toe te staan, in grotere afmetingen dan reeds direct toegestaan;
- de bouwhoogte van bepaalde bouwwerken te verhogen tot 5 m of 6 m, bijvoorbeeld voor kunstwerken;
- de bouwhoogte te overschrijden ten behoeve van bijvoorbeeld luchtkokers;
- het gebruik van bijgebouwen voor mantelzorg toe te staan.

* Algemene wijzigingsregels (artikel 12)

De wijzigingsregel in dit plan betreft de overschrijding van de bestemmingsgrenzen. De overschrijding mag maximaal 3 m bedragen, terwijl de overschrijding niet mag leiden tot een vergroting van meer dan 10% van betreffende bestemmingsvlak.

Daarnaast bevat dit plan de bevoegdheid om bouwgrenzen, tevens bestemmingsgrenzen, te overschrijden. Hiervoor gelden dezelfde afmetingen als in voorgaande alinea benoemd. Een procedureregule voor een wijzigingsplan is niet in dit plan opgenomen, omdat de Wro verplicht de procedure voorschrijft. Kort gezegd komt dit erop neer dat het ontwerpbesluit 6 weken ter inzage ligt en belanghebbenden gedurende deze termijn een zienswijze kunnen indienen. Er geldt een aantal voorwaarden ten aanzien van de bekendmaking en publicatie van de besluiten.

* Algemene procedureregels (Artikel 13)

Dit artikel geeft regels voor de toepassing van de in de planregels opgenomen afwijkingsbepalingen.

* Overgangsrecht (artikel 14)

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat. Gedurende de werking van dit bestemmingsplan is het toegestaan bouwwerken die legaal zijn gebouwd, of nog kunnen worden gebouwd, in stand te houden en ook gedeeltelijk te vernieuwen (mits de maatvoering en locatie ongewijzigd blijft). Ook het legale gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan mag worden voortgezet, mits dit gebruik na inwerkingtreding van het plan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de nieuwe bestemming wordt verkleind.

De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

* Slotregel (artikel 15)

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit bestemmingsplan dient te worden verwezen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie, de koppeling met het exploitatieplan en planschade.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

5.2.1. EIGENDOM

Ten behoeve van de aanleg van het fietspad dient de gemeente gronden van particulieren aan te kopen. Voor de noodzakelijke investering is krediet beschikbaar gesteld in de programmabegroting 2015-2018, als voortvloeisel uit de verplaatsing van de sportvelden in Otterlo. Inmiddels zijn verwervingsgesprekken afgerond; deze hebben geleid tot minnelijke overeenstemming, zodat het onteigeningsinstrument niet hoeft te worden ingezet. Het eigendom van het toekomstige fietspad ligt daarmee volledig bij de gemeente.

De Bovenweg wordt aan de openbaarheid onttrokken en valt in particuliere handen. Deze gemeentelijke grond is ingezet in de aankoop van het noordelijke deel van het fietspad.

5.2.2. PLANSCHADE

Vanwege het feit dat de onderhavige planherziening invloed heeft op de fysieke leefomgeving en dat effecten merkbaar kunnen zijn in de directe omgeving kan er eventueel schade ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (planschade) ontstaan. Nu het een gemeentelijke ontwikkeling betreft, is een planschade-overeenkomst niet aan de orde.

5.3. Overleg en inspraak

5.3.1. OVERLEG MET BETROKKENEN

In het kader van transparante besluitvorming en burgerparticipatie heeft een inloopavond plaatsgevonden op 5 november 2015. Daarbij heeft eenieder kennis kunnen nemen van het plan en indien gewenst extra informatie kunnen verkrijgen en/of input kunnen leveren.

5.3.2. OVERLEG OP GROND VAN ARTIKEL 3.1.1 VAN HET BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING

In het kader van artikel 3.1.1 Bro dient de gemeente (indien relevant) vooroverleg te voeren met de Provincie Gelderland, Waterschap Vallei & Eem, Rijkswaterstaat, Ministerie van Defensie, de Gasunie, Vitens, Alliander, Tennet, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en de Brandweer. Het plan is toegezonden aan de Provincie en de VGGM. Er zijn geen reacties gegeven.

5.3.3. ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan is 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen over het bestemmingsplan ingediend. Een zienswijzeoverleg is daarmee niet aan de orde.

6. Handhaving

6.1. Algemeen

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de naleving van het bestemmingsplanbeleid. Daarom dienen de planregels van het nieuwe bestemmingsplan consistent te worden gehandhaafd.

Handhaving bestaat uit drie fasen:

1. Handhaving start bij het bieden van de noodzakelijke informatie.
2. Bij concrete overtredingen zal primair in overleg worden getracht om tot een oplossing te komen.
3. Als het minnelijk overleg niet tot het gewenste doel leidt, zal feitelijk optreden onontkoombaar zijn. De gemeente zal dan een keuze maken uit het opleggen van een dwangsom of het uitvoeren van bestuursdwang.

6.2. Handhavingprocedure

Handhaving vindt plaats aan de hand van controles. Deze vinden op verschillende manieren en momenten plaats:

- Nadat een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
- via controle achteraf op verleende omgevingsvergunningen;
- via controles vanaf de openbare weg, luchtfoto's en aan de hand van klachten/meldingen van burgers.

Zodra een overtreding is geconstateerd, zal worden nagegaan of een oplossing (legalisatie) mogelijk is. Kan geen vergunning worden verleend (bijvoorbeeld de overtreding is in strijd met het bestemmingsplan of de welstandseisen) dan vindt een gesprek plaats tussen de overtreder en de gemeente. De bedoeling van dit gesprek is om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Zonodig treedt de gemeente op en kan er een dwangsom of bestuursdwang worden toegepast.