

gemaakte

Goedgekeurd door GS
bij besluit van 2/11/'93,
kenmerk RGP 93/1479

RW 1/12/'93

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE RAAD/ B & W
D.D. 15-7-⁹³ NR. 7
DE SECRETARIS;

f.



GEMEENTE GENEMUIDEN

bestemmingsplan

Randweg

TOELICHTING
juli 1993

INHOUD

bladzijde:

1. INLEIDING

1.1.	Algemeen	1
1.2.	Situering van het plangebied	1
1.3.	De bij het plan behorende stukken	1

2. ONDERZOEK

2.1.	Algemeen	3
2.2.	Structuurplan Kernen	3
2.3.	Milieuhygiënische aspecten	4

3. HET PLAN

3.1.	Algemeen	6
3.2.	Uitgangspunten zuidelijke randweg	6
3.3.	Uitgangspunten overig plangebied	6
3.4.	Toelichting ontwerp tracé zuidelijke randweg	6
3.5.	Juridische plankaart	7

4. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN

4.1.	Inleiding	9
4.2.	Nadere toelichting	9

5. UITVOERBAARHEID 12

6. INSPRAAK/OVERLEG

6.1.	Inspraak ex artikel 6a WRO	13
6.2.	Overleg ex artikel 10 Bro '85	13

Bijlage 1 Plot

Bijlage 2 Geluidberekening



afbeelding 1

SITUERING VAN HET PLAN



schaal 1:10.000

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

De huidige verkeerssituatie in Genemuiden wordt in grote lijnen bepaald door de Kamperzeedijk (T14), de weg naar Hasselt (T15) en de aansluiting met de weg Zwartsluis-Vollenhove (via het pontveer over het Zwarte Water).

De hiervoor genoemde wegen zijn indirect met elkaar verbonden door het wegenstelsel binnen de stad. Deze indirecte verbinding van de hoofdinfrastructuur binnen de bebouwde kom van Genemuiden heeft geleid tot verkeerskundige knelpunten. Als gevolg van de toename van het verkeer, de ontwikkeling van nieuwe woongebieden en bedrijfsterreinen worden de knelpunten steeds groter, in het bijzonder binnen de oude stadskern.

Om de gesignaleerde knelpunten te kunnen oplossen heeft in 1987 een verkeersonderzoek plaatsgevonden waaruit bleek dat de verkeersintensiteit op een aantal invalswegen te hoog was, met name voor wat betreft het vrachtverkeer. Door de verdergaande ontwikkeling van het bedrijfsterrein (Zevenhont) en de noodzakelijkheid om dit bedrijfsterrein direct vanaf de T15 te kunnen ontsluiten, is een snelle ontwikkeling van een zuidelijke verbinding tussen de T14 en T15 gewenst.

Meer uitgebreide achtergronden worden beschreven in hoofdstuk 2.

De gronden die in het voorliggende bestemmingsplan zijn opgenomen worden momenteel planologisch geregeld in het bestemmingsplan "Buitengebied", vastgesteld door de gemeenteraad van Genemuiden d.d. 30-09-1980 en goedgekeurd door het College van Gedeputeerde Staten van Overijssel d.d. 26-01-1982. Het Kroonbesluit met betrekking tot dit plan is gedaateerd op 09-07-1984. De overige gronden zijn opgenomen in het bestemmingsplan "Varkenshoek", vastgesteld d.d. 12-02-1981 en goedgekeurd d.d. 14-08-1981.

De belangrijkste bestemmingen zoals die in het bestemmingsplan "Buitengebied" zijn opgenomen luiden "open agrarisch gebied" en "viskolk". Aan de bestemming "open agrarisch gebied" is de aanduiding "zone stadsrandgebied" toegevoegd, hetgeen inhoudt dat binnen deze zone geen nieuwe agrarische bedrijven mogen worden opgericht. De bestemmingen die in het bestemmingsplan "Varkenshoek" zijn opgenomen zijn van toepassing op de sportvelden en het zwembad en omgeving.

1.2. Situering van het plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de zuidzijde van de bebouwde kern van Genemuiden. De in het plan opgenomen zuidelijke randweg vormt de verbinding tussen de T14 (Kamperzeedijk) en de T15 (weg naar Hasselt). Het gebied dat - globaal gezien - is gelegen tussen de geprojecteerde randweg en de bebouwde kern van Genemuiden is opgenomen binnen het onderhavige plangebied. Bij de noordelijke planbegrenzing is aansluiting gezocht bij de begrenzingen van de vigerende plannen. Op afbeelding 1 is de situering in beeld gebracht.

1.3. De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Randweg" bestaat uit de volgende stukken:

- plankaart, schaal 1:2000 (tek. no. Gnm-82);
- voorschriften.

Op de plankaart zijn de bestemmingen van de in het plan gelegen gronden, alsmede de dwarsprofielen van de belangrijkste wegen aangegeven.

De voorschriften geven de ingevolge het bepaalde in artikel 12 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening vereiste regelen en bepalingen weer.

Het plan gaat vergezeld van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten zijn vermeld alsmede waarin een beschrijving van het onderzoek, de planopzet en een samenvatting van de structuurvisie (voor zover van belang voor het onderhavige plan) worden gegeven.

Te zijner tijd zal de toelichting worden aangevuld met de resultaten van het overleg, zowel met de belanghebbenden (inspraak) als met de in aanmerking komende instanties (artikel 10 Bro '85).

2. ONDERZOEK

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het onderzoek zoals bedoeld in artikel 9 van het Bro '85.

Aangezien het belangrijkste onderdeel van dit bestemmingsplan betrekking heeft op een ingrijpende wijziging van de bestaande infrastructuur zal nader worden ingegaan op de huidige en toekomstige verkeerssituatie zoals die in het "Structuurplan Kernen" van de gemeente Genemuiden is aangegeven. Tevens zal in dit hoofdstuk nader worden ingegaan op de milieuhygiënische aspecten die verband houden met de aanleg van de weg en die van mogelijke invloed kunnen zijn op de bestaande bebouwing.

2.2. Structuurplan Kernen

In 1990 is het "Structuurplan Kernen" opgesteld hetgeen in feite een bijstelling is van het door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan d.d. 10 maart 1978. In de bijstelling is de ontwikkeling van de afgelopen jaren geanalyseerd en is tevens de ontwikkeling tot het jaar 2003 aangegeven.

In de paragraaf "Het Verkeer - de ontwikkeling tot heden" wordt een analyse gegeven van de situatie omtrent de huidige hoofdverkeersstructuur met de daarin optredende knelpunten. Ten aanzien van de ontwikkeling op de langere termijn wordt gesteld dat er een beleidslijn moet worden opgesteld betreffende een drietal hoofdonderwerpen die van groot belang zijn bij de toekomstige ontwikkeling van Genemuiden.

Deze drie punten zijn:

1. *de gewijzigde situering van Genemuiden in verkeers-geografisch opzicht;*
2. *de ontsluiting van het (toekomstige) industrieterrein en het oplossen van de daarmee samenhangende knelpunten voor het bestaande woonmilieu;*
3. *de ontsluiting van de Greente en de daarmee samenhangende knelpunten.*

Betreffende bovengenoemde knelpunten is een verkeersstudie verricht waarin een aantal varianten en oplossingen wordt aangedragen.

In principe zijn vijf variant-wegennetten aangegeven en doorgerekend waarbij rekening is gehouden met een verdere woningbouw in het gebied de Greente en een vergroting van het industrieterrein in zuidelijke richting. Voor de ontsluiting van het plan "de Greente" is gekozen voor twee ontsluitingspunten, namelijk één op de Veerweg en één op de Greenteweg. De vraag die zich voordoet is of het bestaande wegensysteem van Genemuiden het verkeer van en naar de Greente kan verwerken. In de huidige situatie zal de ontsluiting van de Greente nog niet zoveel problemen opleveren gelet op het (nog) geringe aantal woningen. Naarmate de Greente volloopt zal de verkeersdruk toenemen. De ontsluiting via de Greenteweg en het centrum zal te zijner tijd wellicht problemen gaan opleveren. In de huidige vorm is een ontsluiting via de Tagweg naar de Kamperzeedijk, met name vanwege het smalle wegprofiel, niet geschikt.

In het Structuurplan is met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling verondersteld dat de automobiliteit de komende 10 jaar met 15% zal toenemen en dat het vrachtverkeer in de komende 10 à 15 jaar minimaal zal verdubbelen.



afbeelding 2

VERKEERSSTRUCTUUR


 schaal 1:12500

Op basis van vorenstaande is uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat een aantal verkeersvarianten niet in aanmerking komt als eindmodel voor het structuurplan. Het geheel overziend moet geconstateerd worden dat de aanleg van een zuidelijke randweg noodzakelijk is en er voor zorgt dat de M.G. Simondsstraat ondanks de verdere uitbreiding van Genemuiden niet drukker wordt.

Er is berekend dat de zuidelijke randweg een avondspitsuur-intensiteit van circa 300 mvt krijgt. Wil dit model goed functioneren dan dient de Tagweg een ontsluitingsfunctie voor het gehele gebied de Greente te vervullen en dan met name voor het verkeer van/naar de T14, de T15 en een deel van het industrieterrein. Tevens dienen in het woongebied Binnenlanden en de oude kern van Genemuiden zodanige aanvullende maatregelen genomen te worden dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt gaat worden van de zuidelijke randweg met als primair doel het ontlasten van de M.G. Simondsstraat en de Stuivenbergstraat.

Voor het infrastructuurmodel zie afbeelding 2.

Inmiddels (1991/1992) is het verkeersmodel geactualiseerd. Deze actualisering heeft betrekking op:

- *de groei van het autoverkeer tussen 1987 en 1990;*
- *de verwachte groei op basis van het structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1990 tot het planjaar 2005.*

Ten aanzien van de groei van het autoverkeer blijkt dat de omvang van het autoverkeer met gemiddeld 25% is toegenomen. De verkeersrelaties zijn aan deze bevindingen aangepast.

De in 1987 verwachte automobilitésgroei tot het jaar 2003 bedroeg 15%. Echter recente inzichten met betrekking tot de automobilitésgroei duiden op een sterkere groei van het autoverkeer voor het planjaar 2005.

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn deze inzichten verwoord in het SVV II, deel D. Op basis daarvan wordt voor Genemuiden een automobilitésgroei van 25% tot 2005 verwacht. Deze groei is eveneens ingebracht zodat er sprake is van een totale groei van 50% van het autoverkeer tussen 1987 en 2005.

Op basis van de in 1987 verrichte verkeersstudie is een voorkeursmodel gekozen. De verwachte intensiteiten bij dit voorkeursmodel voor 2005 zijn weergegeven op de in de bijlage toegevoegde plot.

2.3. Milieuhygiënische aspecten

Het milieuhygiënische aspect dat van het meeste belang is bij de ontwikkeling van de zuidelijke randweg is de geluidhinder die wordt veroorzaakt door het wegverkeer. Door middel van toepassing van de Wet Geluidhinder (Wgh) wordt getracht dit verkeerslawaaï terug te dringen.

In het kader van deze wet is een akoestisch onderzoek verricht. Daarbij is in het onderhavige geval de bepalende geluidcontour ($50 + 3 \text{ dB(A)}$) berekend op 53 meter uit de as van de randweg. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de weg zijn binnen deze zone geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig noch geprojecteerd, zodat er vanuit de Wet geluidhinder geen problemen zijn te verwachten.

Ook ten aanzien van het eerste gedeelte van de Kromme Steeg, direct na de aftakking van de randweg kan, wanneer eveneens wordt uitgegaan van 53 meter uit de weg ($50 + 3 \text{ dB(A)}$), worden geconcludeerd dat zich hier geen problemen zullen voordoen.

Voor de berekeningen van de geluidcontour kan worden verwezen naar bijlage 2.
Samenvattend kan worden gesteld dat er vanuit geluidsoverwegingen geen problemen zijn te verwachten. Andere milieuhygiënische problemen zijn in het onderhavige geval niet relevant.

3. HET PLAN

3.1. Algemeen

Vooruitlopend op de beschrijving van de juridische plankaart zal eerst een beschrijving plaatsvinden van de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan het as-ontwerp en vormgeving van de nieuwe weg. Aan de orde komt tevens de toelichting op het tracé-ontwerp. In de beschrijving van de planopzet komt ook de beschrijving van de aangegeven bestemmingen van het overige plangebied aan de orde.

3.2. Uitgangspunten zuidelijke randweg

Naar aanleiding van de probleemstelling, het verkeersonderzoek van de huidige en nieuwe situatie zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan de zuidelijke randweg - qua as-ontwerp en vormgeving - moet voldoen. De algemene uitgangspunten voor deze weg zijn:

- *wervend karakter voor verkeer met herkomst en/of bestemming in Genemuiden;*
- *vervangende route voor lokaal verkeer vanaf de Kamperzeedijk (T14) naar het industrieterrein (en omgekeerd);*
- *maatgevende intensiteit is circa 300 mvt/uur;*
- *relatief veel vrachtverkeer.*

Bovengenoemde uitgangspunten betekenen voor de zuidelijke randweg een hoog afwikkelingsniveau en een op de functie afgestemde vormgeving en dwarsprofiel. In verband met het hoge percentage vrachtverkeer is het noodzakelijk dat de weg een rijbaanbreedte van 6,50 meter verkrijgt. De maximale rijsnelheid zal 80 km/uur bedragen.

Verdere algemene uitgangspunten ten aanzien van de vormgeving van de randweg zijn:

- *een gesloten-verklaring voor (brom-)fietsers;*
- *linksaf-vakken op de randweg ter plaatse van kruispunten en aansluitingen;*
- *verkeersdrempels in de zijwegen.*

3.3. Uitgangspunten overig plangebied

Bij het aangeven van de bestemmingen voor het overige plangebied, dat wil zeggen het gedeelte tussen de geprojecteerde randweg en de bestaande bebouwing aan de Prins Clausstraat/Sportlaan/Kamperzeedijk, is in principe uitgegaan van handhaving van de huidige situatie. Dit betekent het handhaven en uitbreiden van zowel de actieve als passieve recreatie. Er zullen zodanige bestemmingen worden aangegeven dat het huidige gebruik alsmede de (verdere) ontwikkeling van volkstuinen en een manege mogelijk is. Het gebied direct ten zuiden van de Fazant, Wulp en Leeuwerik is buiten de planopzet gebleven. Te zijner tijd zullen voor dit gebied plannen worden ontwikkeld die in een apart bestemmingsplan zullen worden opgenomen.

3.4. Toelichting ontwerp tracé zuidelijke randweg

De zuidelijke randweg is onder te verdelen in drie wegvakken:

- *het oostelijke deel, tussen de T15 en de Kromme Steeg;*
- *het middengedeelte, ter plaatse van de aansluitingen met de Kromme Steeg;*

- het westelijke deel, tussen Kromme Steeg en T14.

Het oostelijke gedeelte (wegvak T15-Kromme Steeg)

Zoals al genoemd ligt dit gedeelte al nagenoeg vast ten gevolge van al overeengekomen grondaankopen en realisering van de ontsluitingsweg van het industrieterrein. Om te voldoen aan een van de belangrijkste uitgangspunten, namelijk het weren van verkeer uit het oude centrum, is bij de aansluiting T15, zuidelijke randweg en ontsluitingsweg industrieterrein een verkeersplein aangebracht. Hierdoor zal het verkeer dat vanuit zuidelijke richting binnenkomt met de bestemming industrieterrein, Binnenlanden of de Greente niet rechtdoor rijden maar zal gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg industrieterrein of van de zuidelijke randweg. Alleen het verkeer dat in het centrum moet zijn maakt dan in principe nog gebruik van de route T15-M.G. Simondsstraat.

Het middengedeelte (ter hoogte van de aansluitingen Kromme Steeg)

Bij het tracé ter plaatse van de aansluitingen van de Kromme Steeg is rekening gehouden met beschikbare ruimte tussen het volkstuintencomplex en de te handhaven boerderij aan de Kromme Steeg. Een klein gedeelte van het volkstuintencomplex zal moeten worden opgeofferd. Aan de noordzijde wordt de Kromme Steeg aangesloten en zal gaan fungeren als de ontsluiting van de wijk Binnenlanden. Ter plaatse van de aansluiting met de Stuivenbergstraat-Fazantstraat zal eveneens een klein verkeersplein worden gerealiseerd zodat het binnenkomende verkeer wordt geattendeerd op het binnenkomen van de bebouwde kom. Aan de noordzijde van de randweg wordt een vrijliggend (in twee richtingen bereden) fietspad aangelegd teneinde de fietsrelatie via de Kromme Steeg in stand te kunnen houden. Dit fietspad wordt gedeeltelijk als parallelweg uitgevoerd om zo een ontsluiting van het volkstuintencomplex te realiseren.

Het westelijke gedeelte (Kromme Steeg-T14)

Op dit wegvak buigt de randweg in noordelijke richting af om als doorgaande route aan te kunnen sluiten op de hoofdontsluitingsweg van de Greente.

Nabij de aansluiting van de Kamperzeedijk op de rondweg zal een verkeersplein worden aangelegd zodat het verkeer vanaf de Kamperzeedijk niet meer rechtstreeks en met grote snelheid de bebouwde kern van Genemuiden binnen kan. Ook de toekomstige aansluiting op de Greente is aangesloten op het verkeersplein.

Ten zuidoosten van het verkeersplein zal de Zwolse Steeg worden aangesloten op de Randweg.

3.5. Juridische plankaart

De totale zuidelijke randweg inclusief de bermen en het fietspad/parallelweg ter plaatse van de Kromme Steeg, alsmede de aansluiting op de Kamperzeedijk zijn vanwege het doorgaande karakter bestemd tot "verkeersdoeleinden". Het gedeelte van de Kromme Steeg dat de ontsluiting van de wijk Binnenlanden zal verzorgen en dat derhalve een wijkontsluitingsfunctie bezit, is bestemd tot "verkeersgebied". Hetzelfde geldt voor het gedeelte Zwolsesteeg-zuidelijke randweg. De in het overige plangebied gelegen of geprojecteerde fiets-/voetpaden zijn als zodanig bestemd. Door middel van het aangeven van dwarsprofielen zijn de profielen van de belangrijkste wegen vastgelegd.

De gronden ten westen van de Kromme Steeg hebben een meer gevarieerd gebruik waarvan de beschrijving van de bestemmingswijze hierna volgt.

De gronden die zijn gelegen ten oosten, ten zuiden en ten westen van het "varkensgat" kennen momenteel voornamelijk een agrarisch gebruik, waarbij met name ten oosten van de waterplas een aantal volkstuintjes zijn gelegen. Als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg zal een klein deel van de volkstuintjes verdwijnen. Aangezien het gemeentebestuur binnen dit gebied een ontwikkeling voorstaat waarin het recreatief element meer aandacht moet krijgen en mede gelet op de geringe agrarische waarde en gebruik, zijn de betreffende gronden bestemd tot "recreatieve doeleinden". Binnen deze bestemming is het uiteraard mogelijk om de nog aanwezige agrarische activiteiten voort te zetten. In de voorschriften is uitdrukkelijk aangegeven dat volkstuinen zijn toegestaan zodat het verlies aan volkstuinen elders binnen de bestemming kan worden gecompenseerd.

Voor de overige ontwikkeling van de recreatieve bestemming wordt gedacht aan de aanleg van een wandel- en fietsgebied en de eventuele aanleg van de ijsbaan. De zandwinput "het varkensgat", is in de huidige planopzet bestemd tot "water".

Het omliggende terrein wordt verder door middel van groenvoorzieningen en voetpaden ingericht. Op deze wijze wordt gestreefd naar een concentratie van de recreatie aangezien dit plangedeelte direct aansluit bij de sportvelden en het zwembad.

Ten zuidoosten van de Kamperzeedijk zal worden overgegaan tot de aanleg van een manege. Deze ontwikkeling past geheel binnen de gewenste totaalvisie betreffende de toekomstige recreatieve ontwikkeling. Gelet op het specifieke karakter van dit recreatieve onderdeel is overgegaan tot het aangeven van de bestemming "manege".

Tenslotte resteert het gebiedje tussen de Zwolsesteeg en de zuidelijke randweg. De hier aanwezige rietopslag wordt gehandhaafd en is conform de regeling in het bestemmingsplan "Buitengebied" aangegeven. De aangrenzende gronden zijn bestemd tot "open agrarisch gebied".

De gronden die een functie hebben ten behoeve van waterstaatsdoeleinden, dat wil zeggen de gronden die deeluitmaken van de belangrijke bedijkingen zijn voorzien van de dubbelbestemming "waterstaatkundige doeleinden".

4. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de van het bestemmingsplan deeluitmakende voorschriften van een nadere toelichting voorzien. De voorschriften geven inhoud aan de op de plankaart aangegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd kan of mag worden.

Voor de regelgeving geldt dat voor iedere bestemming die is opgenomen een omschrijving dient te worden gegeven waarin de doeleinden van de betreffende bestemming worden aangegeven, die met het oog op een goede ruimtelijke ordening aan de in het plan begrepen gronden zijn toegekend.

Hoewel bij de opzet van de voorschriften is getracht het aantal regels zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen dat werkelijk noodzakelijk is, kan een dergelijke regeling waarschijnlijk niet in alle zich voordoende situaties voorzien. Daarom zijn in een aantal voorschriften flexibiliteitsbepalingen opgenomen in de vorm van vrijstellingsbepalingen.

De bij dit plan behorende voorschriften zijn onderverdeeld in drie paragrafen, te weten:

- I. *Definities;*
- II. *Bestemmingen;*
- III. *Algemene bepalingen.*

In paragraaf I worden enkele in de voorschriften gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten. De omschrijving van de op de kaart aangegeven bestemmingen en het gebruik van gronden en gebouwen is vermeld in paragraaf II. Tevens worden per bestemming de bebouwingsmogelijkheden vermeld. Paragraaf III bevat de bepalingen die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient deze in een afzonderlijke paragraaf onder te brengen.

4.2. Nadere toelichting

Open agrarisch gebied (artikel 3)

Deze bestemming en de bestemmingsregeling sluiten aan op het plan "Buitengebied". De gronden zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf. Er zijn uitsluitend anderebouwwerken toegestaan tot een hoogte van ten hoogste 1,50 meter. Een gebruiksbepaling is opgenomen om expliciet aan te geven welk gebruik in ieder geval als in strijd met de bestemming moet worden beschouwd.

Manege (artikel 4)

De aan de Kamperzeedijk te realiseren manege heeft een op dit gebruik toegesneden bestemming gekregen. Bepaald is dat gebouwen uitsluitend binnen het bebouwingsvlak mogen worden gerealiseerd. Daarnaast zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de maatvoering van gebouwen.

Recreatieve doeleinden (artikel 5)

Binnen deze bestemming zijn een groot aantal activiteiten toegestaan; een ruime doeleindenomschrijving maakt dit mogelijk. Zo zijn binnen deze bestemming sport en spel toegestaan (sportvelden, tennisbanen, ijsbaan, speeltuin e.d.) alsmede groenelementen en volkstuinen. Gebouwen zijn binnen de bebouwingsvlakken toegestaan en daarnaast tot een oppervlakte van 1000 m² buiten de bebouwingsvlakken. Een uitzondering op deze regel is opgenomen ten aanzien van volkstuinen. Bij elke volkstuin is onafhankelijk van de 1000 m² een gebouwtje van 5 m² toegestaan.

Rietopslag (artikel 6)

Ook deze bestemming sluit aan bij de bepalingen van het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Genemuiden. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend andere-bouwwerken toegestaan. Via een vrijstelling is de bouw van gebouwen mogelijk tot een oppervlakte van 20% van het bestemmingsvlak.

Verkeersdoeleinden (artikel 7)

De nieuw aan te leggen zuidelijke randweg heeft de bestemming "verkeersdoeleinden" gekregen. Het gaat om een weg die met name van belang zal zijn als belangrijke verbindingsfunctie.

Aanvullende vrijstellingsbevoegdheden (artikel 16)

In dit artikel is een aantal regelen opgenomen teneinde het mogelijk te maken dat het plan op ondergeschikte punten wordt aangepast, evenwel met het voorbehoud dat de belangen van derden in redelijkheid niet mogen worden aangetast. Ook kleine afwijkingen (maximaal 10%) van de in de voorschriften opgenomen dan wel op de kaart aangegeven maten, kunnen volgens dit artikel mogelijk worden gemaakt. Tevens kunnen volgens dit artikel kleine bouwwerken ten dienste van het openbaar nut worden opgericht.

Omdat een en ander zich niet beperkt tot één bestemming maar bij diverse bestemmingen gewenst c.q. noodzakelijk kan blijken, zijn deze regelen op alle bestemmingscategorieën van toepassing.

Dubbeltelbepaling (artikel 17)

Deze bepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te kunnen voorkomen. Dit kan zich met name voordoen indien een deel van een bouwperceel dat reeds bij de berekening van een maximum bebouwingspercentage was betrokken wederom, nu ten behoeve van de berekening van het maximum bebouwingspercentage van een ander bouwperceel, wordt betrokken.

Gebruiksbeepaling (artikel 18)

Voor de redactie van de gebruiksbeepaling is de algemene formulering aangehouden. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit maakt het noodzakelijk dat de bestemmingsomschrijving (in deze

voorschriften steeds lid A van het betreffende artikel) voldoende duidelijk is.

Het gebruik van de gronden en opstallen dat in strijd is met dit bestemmingsplan op het tijdstip van het van rechtskracht worden ervan mag worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is strafbaar gesteld indien de afwijking van het plan wordt vergroot. Het bepaalde in lid D ("toverformule") is, ondanks het subjectieve karakter, toch in de voorschriften opgenomen, omdat constante Kroonjurisprudentie dit vereist.

Overgangsbepalingen (artikel 19)

Bebouwing die niet voldoet aan de bepalingen van dit bestemmingsplan op het tijdstip van het ter inzage leggen van het plan, is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing wordt mogelijk gemaakt. Indien de onder het overgangsrecht gebrachte bebouwing door een calamiteit verloren gaat is volledige herbouw toegestaan.

Strafbepaling (artikel 20)

Het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksbepaling is strafbaar gesteld ingevolge het bepaalde in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

5. UITVOERBAARHEID

Volgens artikel 9, lid 2 van het Bro '85 dient bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan ook onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Aangezien het in het onderhavige geval gaat om de realisatie van een nieuwe weg waarvan de financiële aspecten nogal uitgebreid zijn, is het bedoelde onderzoek met betrekking tot het aantonen van de economische uitvoerbaarheid, als een aparte bijlage aan het plan toegevoegd.

Ten aanzien van de maatschappelijke uitvoerbaarheid kan worden gesteld dat deze zal worden getoetst bij het in de inspraak brengen van het plan.

6. INSPRAAK/OVERLEG

6.1. Inspraak ex artikel 6a WRO

In het kader van het artikel 6a WRO heeft het voorontwerp-bestemmingsplan van 8 tot en met 22 april 1993 ter inzage gelegen ter gemeentesecretarie. Daarna is op 26 april een inspraak-avond gehouden, waarbij gelegenheid is geboden om mondeling te reageren.

Behoudens een aantal algemene vragen en opmerkingen en vragen met betrekking tot de uitvoering van de rondweg zijn er geen vragen en reacties aan de orde gekomen die het noodzakelijk maken om de planopzet aan te passen.

6.2. Overleg ex artikel 10 Bro '85

In het kader van het gestelde in artikel 10 van het Bro '85 is het ontwerp-plan toegezonden aan:

1. *de Provinciale Planologische Commissie;*
2. *het Waterschap IJsseldelta.*

Ad 1. Provinciale Planologische Commissie

Het ontwerp-bestemmingsplan "Randweg" is behandeld in de vergadering van het Klein beraad van de Provinciale Planologische Commissie van 30 november 1992. De commissie merkt naar aanleiding van deze behandeling in hoofdlijnen het volgende op.

Planopzet

De aanleg van een zuidelijke randweg is in de commissie reeds uitvoerig aan de orde geweest bij de behandeling van het structuurplan "Kernen". De commissie kon zich in principe met de geprojecteerde zuidelijke rondweg verenigen, maar merkt wel op dat te zijner tijd in de kom van Genemuiden aanvullende verkeerstechnische maatregelen getroffen zullen moeten worden.

Verder voorziet het plan in een planologische regeling voor het gebied gelegen aan de zuidzijde van de bebouwing, tussen de Kamperzeedijk en de Kromme Steeg.

De commissie kan zich met de voorgestelde planopzet verenigen.

Financiële uitvoerbaarheid

De commissie acht de gemeente in staat het niet door subsidies afgedekte deel van de kosten op reële wijze te dekken en heeft in dit stadium dan ook geen financiële bezwaren tegen het plan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal uiteraard duidelijkheid moeten zijn over de dekking van de totale kosten.

Reactie gemeente

Bedoelde berekeningen zijn als aparte bijlage aan het plan toegevoegd.

Ad 2. Waterschap IJsseldelta

Het waterschap merkt op, dat op de plankaart geen hoofdwatgangen en geen watgangen worden vermeld. Deze wateren zijn in beheer van het waterschap. Voor realisatie van het plan zullen wijzigingen in het systeem van (hoofd-)watgangen nodig zijn. Daarvoor is ontheffing

nodig van bepalingen in de Keur op de waterstaatswerken in het waterschap IJsseldelta. Hetzelfde geldt voor het uitvoeren, aanbrengen en hebben van bepaalde werken in of nabij (hoofd-)watergangen.

Voor het uitvoeren en hebben van werken op en nabij de hoofdwaterkering is ook ontheffing nodig van het waterschap, op grond van bepalingen van het Algemeen Waterschapsreglement voor Overijssel 1972.

Het waterschap acht het wenselijk dat voorafgaand aan de realisatie van het bestemmingsplan vroegtijdig overleg wordt gevoerd met de technische dienst van het waterschap en vervolgens de nodige ontheffingen worden aangevraagd.

Reactie gemeente

Bedoeld overleg zal te zijner tijd plaatsvinden.

november 1991,
gew.: juli 1992,
maart 1993,
april 1993.

BIJLAGE 1
plot

1. Algemeen

Het verkeersmodel van Genemuiden geeft aan dat in het planjaar 2005 ca. 3.300 motorvoertuigen van de Zuidelijke Randweg gebruik zullen maken.

Bij het planologisch regelen van deze wegverbinding dient aandacht te worden besteed aan het akoestische aspekt.

2. Normering en invoergegevens

Bij het realiseren van een nieuwe weg dient aan de normen behorende bij "nieuwe situatie" te worden voldaan. De streefwaarde in deze buitenstedelijke situatie is (50+3) dB(A) met een maximale ontheffingsmogelijkheid van (55+3) dB(A).

De in de inleiding al genoemde 3.300 motorvoertuigen betekenen 30 motorvoertuigen in het maatgevende nachtelijk uur. In dit uur is het aandeel zwaar verkeer geraamd op 10% (5% middelzwaar en 5% zwaar). De maksimum rijsnelheid is 80 km/h en de wegdekverharding is asfalt.

3. Berekeningsresultaat

De (50+3) dB(A)-lijn blijkt te liggen op 53 meter uit de as van de weg (zie computeroutput).

DBA-LIJNEN

GEMEENTE	GENEMUIDEN
OPMERKING	ZUIDELIJKE RANDWEG
HOOGTE WAARNEMER	4.5
HOOGTE WEGDEK	0.0
INTENSITEIT	30
PERCENTAGE MR	0.0
PERCENTAGE LV	90.0
PERCENTAGE MV	5.0
PERCENTAGE ZV	5.0
SNELHEID MR	0
SNELHEID LV	80
SNELHEID MV	80
SNELHEID ZV	80
WEGTYPE	1
% REFL. OPPERVLAKE	0
VERHARD GRONDOPF.	3.5

LAEG IN dB(A) :	AFSTAND :
43	53.00
