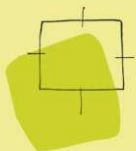


**Bestemmingsplan herziening tracé
rondweg Oosterweilanden**



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

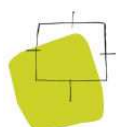
Bestemmingsplan herziening tracé rondweg Oosterweilanden

V A S T G E S T E L D

Inhoud

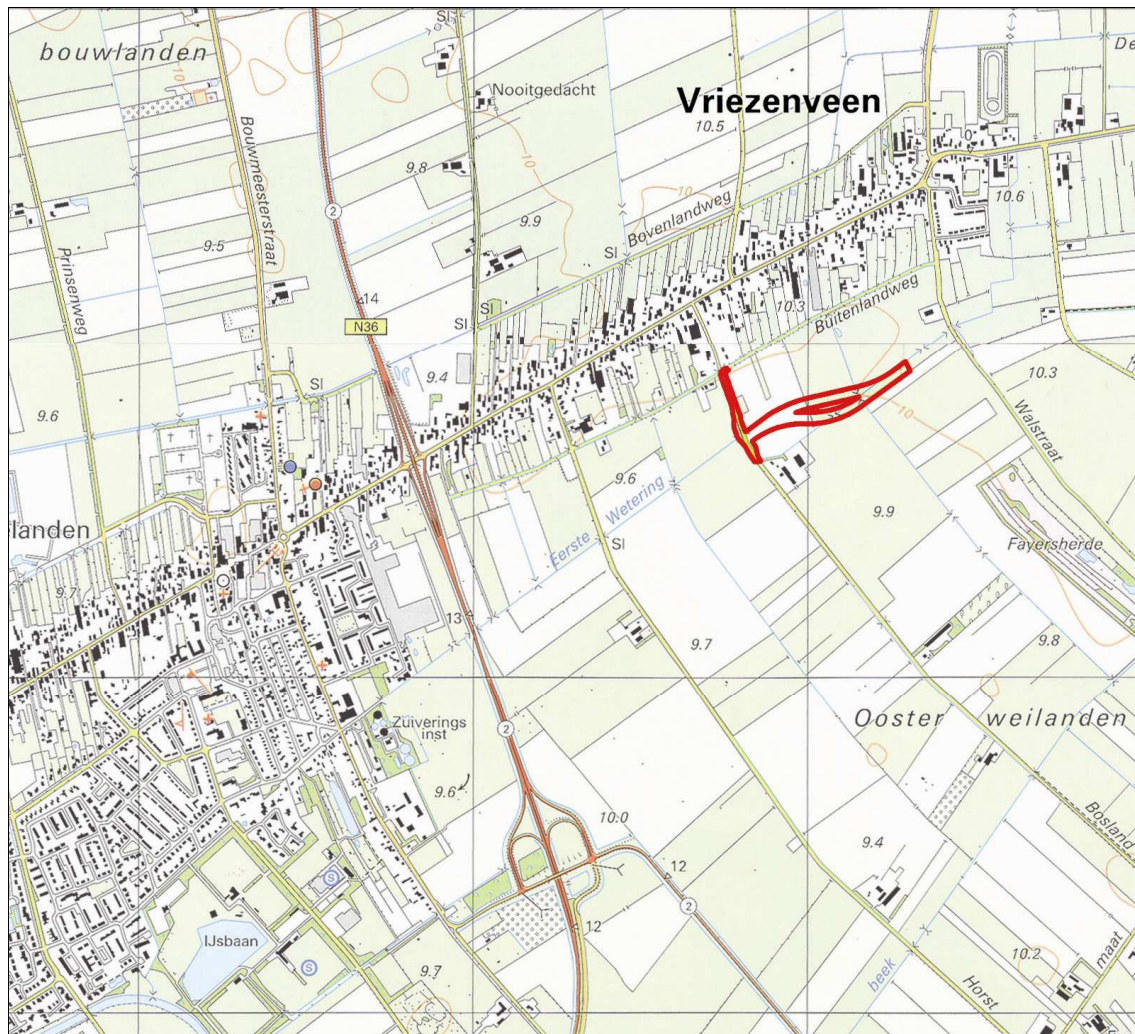
Toelichting en bijlagen
Regels
Verbeelding

21 juni 2011
Projectnummer 255.00.03.42.00



Ideeën voor een plek

Overzichtsk kaart



Gemeente Twenterand, bron: Topografische Dienst

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
2	Beleid	11
2.1	Rijk	11
2.2	Provinciaal beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleid	12
3	Planbeschrijving	15
3.1	Rondweg	15
4	Toets aan wet- en regelgeving	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Wet geluidhinder	18
4.3	Milieuzonering	19
4.4	Luchtkwaliteit	19
4.5	Bodem en water	20
4.6	Ecologie	20
4.7	Archeologie	21
4.8	Externe veiligheid	21
4.9	Duurzaamheid	22
5	Juridische vormgeving	23
5.1	Algemeen	23
5.2	Plansystematiek	23
6	Economische uitvoerbaarheid	25
7	Inspraak en overleg	27

Bijlagen

Inleiding



In november 2010 is het bestemmingsplan bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg vastgesteld door de raad van de gemeente Twenterand. Het bestemmingsplan bestaat uit de onderdelen bedrijventerrein en een rondweg om dit terrein te ontsluiten en de verkeersdruk op het Oosteinde in Vriezenveen te verminderen. Het bedrijventerrein en de rondweg worden in samenhang met een zandwinningslocatie ontwikkeld. Voor deze zandwinning is een apart bestemmingsplan opgesteld. Na vaststelling van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein en de rondweg in november 2010 is tot een beperkte aanpassing van het tracé besloten. Een belangrijk punt hierin is de verwerving van de benodigde gronden. Daarnaast is ervoor gekozen om het tracé van deze rondweg ter plaatse van de kruising met de Boslandweg enigszins vloeiender te laten verlopen.

AANLEIDING

De ligging en globale begrenzing van het plangebied is weergegeven op het overzichtskaartje voor in dit plan. Naast de aanpassing van het tracé van de rondweg maakt ook een deel van de Boslandweg deel uit van het plangebied. Dit deel is in vergelijking met het oorspronkelijke plan uitgebreid in noordelijke richting tot aan de Buitenlandweg, zodat de aanleg van een sloot langs deze weg mogelijk wordt gemaakt. Tevens is dat deel van het vigerende plan meegenomen waar de gronden als gevolg van de tracéaanpassing weer hun oorspronkelijke bestemming kunnen krijgen

PLANGEBIED

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg (vastgesteld 9 november 2010) en het bestemmingsplan Buitengebied, herziening 2005 (vastgesteld d.d. 7 november 2006 en goedgekeurd d.d. 25 juni 2007). Hierin hebben de gronden de bestemming verkeer respectievelijk een agrarische bestemming.

HUIDIGE BESTEMMINGEN

In het volgende hoofdstuk is ingegaan op het relevante provinciale en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de toekomstige inrichting van het plangebied. Aansluitend komen in hoofdstuk 4 de externe effecten aan bod, zoals de gevolgen voor milieu, flora en fauna, archeologie en water. In het daaropvolgende hoofdstuk komt de juridische vormgeving aan de orde. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

OPBOUW TOELICHTING

2.1

Rijk

Voor dit bestemmingsplan is geen specifiek rijksbeleid aan de orde.

2.2

Provinciaal beleid

Het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid is weergegeven in de Omgevingsvisie Overijssel. Deze visie is vastgesteld op 1 juli 2009 en in werking getreden op 1 september 2009. De omgevingsvisie is een integraal beleidsplan voor de fysieke leefomgeving waarin het streekplan, het verkeer- en vervoerplan, het waterhuishoudingsplan en het milieubeleidsplan zijn samengevoegd. Tijdschikhorizon van de visie is 2030. De omgevingsvisie heeft de status van structuurvisie onder de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening.

OMGEVINGSVISIE OVERIJSSSEL

Gelijktijdig met de Omgevingsvisie Overijssel is de Omgevingsverordening Overijssel 2009 vastgesteld. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvan de provincie er waarde aan hecht dat de doorwerking van het beleid van de omgevingsvisie juridisch is geborgd.

OMGEVINGSVERORDENING

Hoofddambitie van de omgevingsvisie is 'een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden'. Leidend voor de beleidskeuzes die op dit gebied worden gemaakt, zijn de thema's duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit is de goede functie op de goede plek op de goede manier ingepast in de omgeving. Duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.

De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit en de duurzaamheid bereiken door het toepassen van een uitvoeringsmodel. Dit model houdt in dat eerst de vraag wordt gesteld of een ontwikkeling, op basis van de generieke beleidskeuzes, mogelijk is. Daarna komt de vraag waar de ontwikkeling, op basis van de ontwikkelingsperspectieven, kan plaatsvinden. Ten slotte is de vraag hoe de ontwikkeling, aan de hand van de gebiedskenmerken, wordt ingevuld.

Hierna worden alle drie deze niveaus, namelijk de generieke beleidskeuzes, het ontwikkelingsperspectief en de gebiedskenmerken, behandeld.

Generieke beleidskeuzes

Bij generieke beleidskeuzes gaat het om de vraag of een ontwikkeling nodig en mogelijk is.

Ontwikkelingsperspectieven

De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar zou kunnen worden ontwikkeld. De provincie geeft in de omgevingsvisie een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven. Het plangebied, wordt door de provincie aangeduid als 'buitengebied accent productie'.

Gebiedskenmerken

Bij de vraag hoe een ontwikkeling uiteindelijk wordt ingevuld, zijn de gebiedskenmerken van belang. De gebiedskenmerken zijn opgebouwd uit vier lagen, namelijk de natuurlijke laag, de stedelijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap en de lust- en leisurelaag. Op basis van deze gebiedskenmerken gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied maakt alleen deel uit van de natuurlijke laag en de laag van het agrarisch cultuurlandschap. Onder de natuurlijke laag wordt het gebied aangeduid als 'in cultuur gebracht hoogveen gebied'. Bij de agrarische laag valt het gebied onder de aanduiding 'hoogveenontginning'.

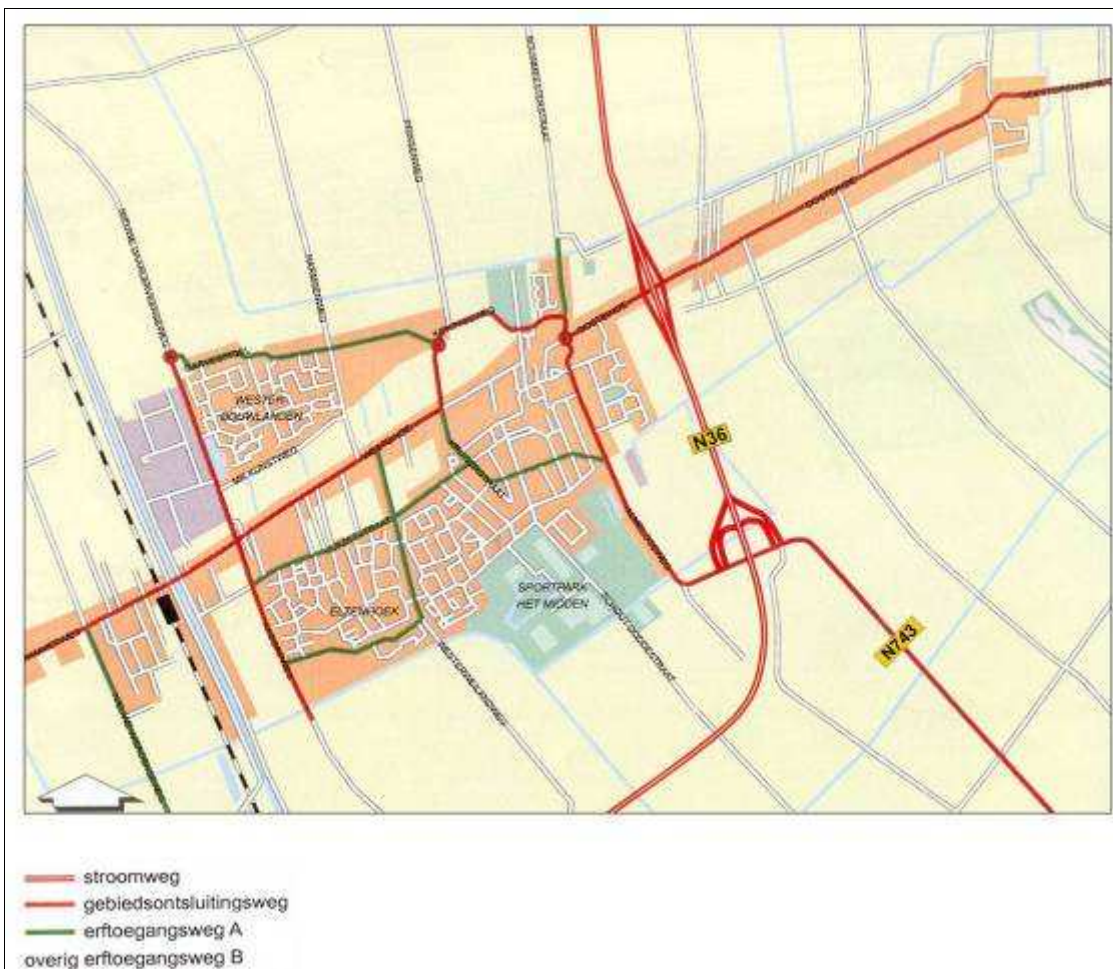
De gebiedskenmerken betreffen onder andere de openheid van het gebied en de forse schaal. De openheid ondervindt als gevolg van de ontwikkeling geen noemenswaardige wijziging ten opzichte van het onlangs vastgestelde bestemmingsplan.

2.3

Gemeentelijk beleid

STRUCTUURVISIE VRIEZEN-
VEEN ZUID-OOST

De Structuurvisie Vriezenveen Zuidoost is op 16 februari 2006 door de raad van de gemeente Twenterand vastgesteld. De structuurvisie biedt een integrale visie op het gebied Oosterweilanden aan de zuidoostkant van Vriezenveen. Naast de ontwikkeling van de zandwinplas, rondweg en bedrijventerrein is aandacht besteed aan recreatieve functies, natuurfuncties en agrarische functies. In voorliggend bestemmingsplan zijn de belangrijkste uitgangspunten van de structuurvisie overgenomen en uitgewerkt.



In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP, van oktober 2003) is het wegnet in de gemeente gecategoriseerd volgens de principes van 'duurzaam veilig' (zie vorenstaande afbeelding). In de bebouwde kom is onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en wegen met een verblijfsfunctie, waarvoor merendeels een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt of wordt ingesteld.

GEMEENTELIJK VERKEERS-
EN VERVOERPLAN

Het GVVP houdt (nog) geen rekening met de rondweg. Deze rondweg zal meerdere functies gaan vervullen:

- een snelle route voor doorgaand verkeer vanuit of naar het zuiden en oosten;
- een alternatieve route voor extern gericht verkeer naar en van het Oosteinde;
- ter ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein (indirect).

In de structuurvisie wordt de volgende (aangepaste) categorisering na realisatie van de rondweg voorgesteld:

De rondweg zal in een aantal gevallen als route moeten concurreren met het Oosteinde. Daarom zal het Oosteinde als verblijfsgebied worden ingericht, met een snelheidsregime van 30 km/uur (Erftoegangsweg B). Om een zo goed mo-

gelijke ontlasting van het Oosteinde te krijgen, zal de Buitenlandweg een functie als verzamel- en verdeelweg gaan vervullen. Binnen het bestaande wegprofiel is daartoe een verbreding van de verharding nodig en mogelijk. Bedrijven aan de zuidzijde van het Oosteinde kunnen in de toekomst vanaf deze weg worden ontsloten.

Wegen die aansluiten op de rondweg zullen bij de categorie 'Erftoegangsweg A' worden ingedeeld (de Boslandweg, de Walstraat en de Geesterenseweg) evenals het noordelijk deel van de Horstweg. Deze wegen krijgen een 50 km/uur-regime.

MER In opdracht van VOF Oosterweilanden is voor de zandwinning (zie hoofdstuk 1 Inleiding) door Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie een milieueffectrapport (MER) opgesteld (d.d. 5 maart 2009). Daarin zijn de milieueffecten van de aanleg van het bedrijventerrein en de rondweg, hoewel het hier niet om m.e.r.-plichtige activiteiten gaat, zijdelings meegenomen. Het MER beschrijft de autonome ontwikkeling van het gebied aan de zuidoostzijde van Vriezenveen en berekent op basis van twee inrichtingsalternatieven ('natuur' en 'recreatie') wat als het zogenaamde 'meest milieuvriendelijk alternatief' en 'voorkeursalternatief' kan worden aangemerkt. De gegevens uit het MER komen aan de orde in hoofdstuk 5.

Planbeschrijving

3

3.1

Rondweg

Functie rondweg

Primair wordt de rondweg aangelegd ter ontlasting van het Oosteinde en een gedeelte van de Geesterenseweg. Dit betreft zowel een vermindering van de verkeersintensiteit als een vermindering van de geluidsbelasting op de gevel van de langs deze wegen gelegen woningen.

De aanleg van de rondweg alleen is niet voldoende om de weggebruikers niet langer over het bestaande tracé (Geesterenseweg-Oosteinde) te laten rijden. Dit is geconstateerd met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Twenterand. Daarom zijn aanvullende maatregelen nodig om het verkeer te dwingen gebruik te maken van de rondweg. Deze maatregelen betreffen het herinrichten van het Oosteinde en het betreffende deel van de Geesterenseweg, alsmede de zijwegen (Horstweg, Boslandweg, Veenschapweg, Walstraat en Oude Hoevenweg) als 30 km/uur-gebied. Aan de hand van deze maatregelen is met behulp van het verkeersmodel geconstateerd dat de hoeveelheid verkeer op het bestaande tracé fors zal afnemen.

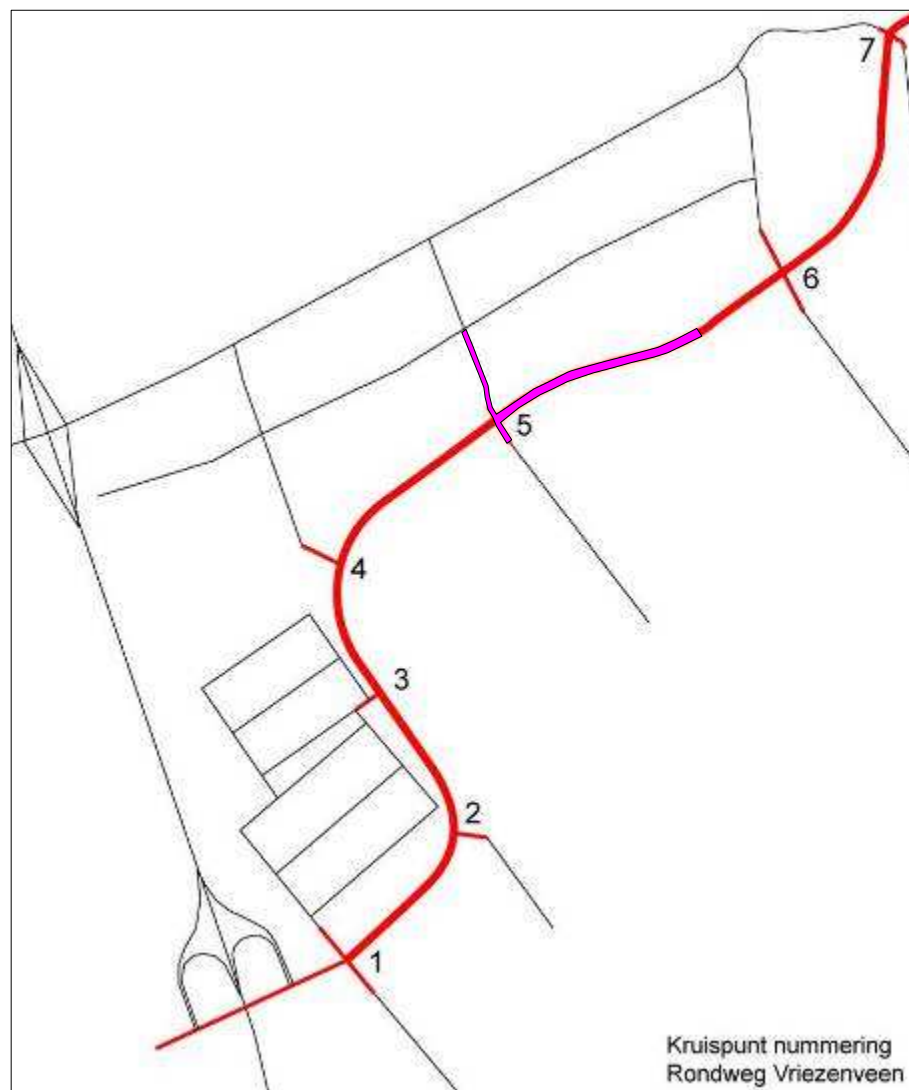
Snelheidsregime

De gehele rondweg zal een gemengd snelheidsregime van 50 km/uur en 80 km/uur krijgen. Voor het gedeelte waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft, geldt een snelheidsregime van 80 km/uur. Door het aanpassen van het tracé is nu sprake van boogstralen van minimaal 260 m.

Het profiel van de rondweg is ontworpen conform de CROW-publicatie nummer 164 c - Handboek wegontwerp - Gebiedsontsluitingswegen. De verhardingsbreedte van de weg zal 7,5 m bedragen met aan weerszijden een obstakelvrije ruimte van 6 m.

Kruispuntvorm Boslandweg (kruising nummer 5)

Het kruispunten/aansluiting met de Boslandweg is gelijkvormig ontworpen. Het kruispunt wordt uitgevoerd met een linksafvak en een verhoogde middengeleider met een breedte van ten minste 2 m ten behoeve van overstekende fietsers.



Het tracé van voorliggend bestemmingsplan, aangegeven op de kruispuntenkaart uit het moederplan (violet weergegeven)

Stedenbouwkundige opzet

LANDSCHAPPELIJK
INPASSINGSPLAN

De gemeente heeft door BügelHajema Adviseurs een Landschappelijk inpassingsplan laten opstellen (d.d. mei 2009) om de zandwinningslocatie, het bedrijventerrein en de rondweg goed te kunnen inpassen binnen het huidige landschappelijk raamwerk en de kwaliteiten daarvan te versterken. De voornaamste principes uit het inpassingsplan zijn vertaald in het stedenbouwkundig ontwerp voor het bedrijventerrein en de rondweg.

Dit Landschapsplan Vriezenveen Zuidoost is als separate bijlage raadpleegbaar bij het moederplan, bestemmingsplan 'bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg' dat is vastgesteld in november 2010.

Voor dit onderdeel wordt verder verwezen naar het moederplan met bijlagen.

Toets aan wet - en regelgeving

4

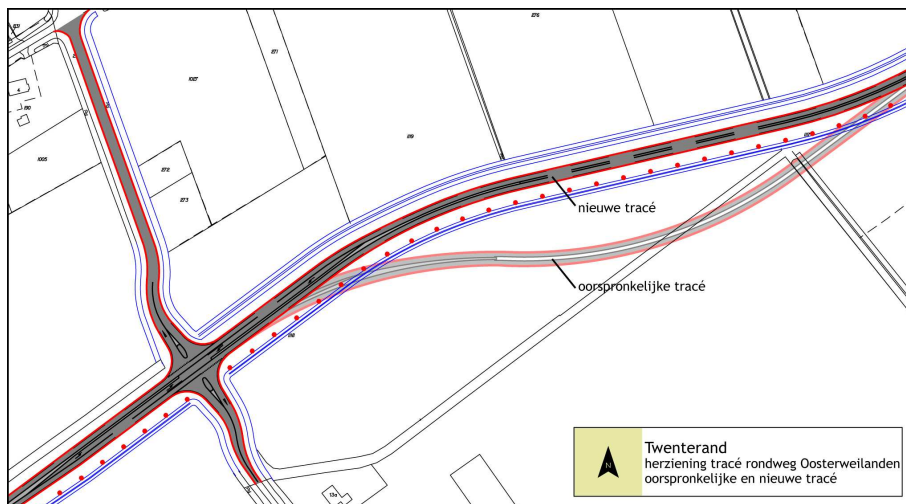
4.1

Inleiding

In november 2010 is het bestemmingsplan 'bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg' vastgesteld. Dat bestemmingsplan heeft betrekking op de aanleg van een bedrijventerrein ten zuidoosten van Vriezenveen en de aanleg van een op het bedrijventerrein aansluitende rondweg.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een geringe wijziging van het tracé van de rondweg mogelijk. Door deze wijziging wordt een grotere boogstraal van de weg mogelijk gemaakt. De lengte van het tracé in voorliggend bestemmingsplan bedraagt ongeveer 550 m. De grootste verplaatsing van het tracé - met een breedte van circa 30 m - bedraagt circa 45 m. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat met de aanleg van de rondweg nog moet worden begonnen. Er is dus geen sprake van (nadelige) effecten doordat werkzaamheden twee keer worden uitgevoerd.

In de navolgende afbeelding zijn het oorspronkelijke tracé en het nieuwe tracé weergegeven.



In dit hoofdstuk wordt het bestemmingsplan 'bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg' verder aangeduid als het moederplan.

4.2

Wet geluidhinder

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones met uitzondering van die wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt en die wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied.

RECONSTRUCTIE

Indien een weg fysiek wordt aangepast, dient te worden onderzocht in hoeverre sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarvan is sprake als de geluidsbelasting 10 jaar na het gereedkomen van de aanpassing met 2 dB of meer is toegenomen ten opzichte van de geluidsbelasting in het jaar vóór de aanpassing, te rekenen vanaf de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een toename van minder dan 2 dB(A) wordt beschouwd als niet significant en daarvoor behoeven geen maatregelen te worden getroffen. Uit de jurisprudentie blijkt dat er sprake is van reconstructie indien de niet-afgeronde toename 1,5 dB of meer bedraagt.

In dit plan wordt het mogelijk gemaakt om het tracé van de rondweg te verleggen en een deel van de Boslandweg te verbreden. Onderzocht dient te worden of ten gevolge van deze wijzigingen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

VASTGESTELDE PLAN

In het moederplan is berekend dat de geluidsbelasting vanwege de Boslandweg op Buitenlandweg 4 maximaal 49,8 dB bedraagt. Zoals aangegeven in paragraaf 3.1 van het akoestisch onderzoek in het genoemde bestemmingsplan, zal echter de bebouwde kom ten oosten van de N36 worden heringericht als 30 km/uur-gebied. Dit betekent dat de Boslandweg in de zin van de Wet geluidhinder geen zone kent en dat akoestisch onderzoek achterwege zou kunnen blijven. Tevens is aangegeven dat uit de jurisprudentie blijkt dat de rechter heeft gesteld dat in het kader van goede ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden met het geluid afkomstig van dit soort wegen. Daarom is gesteld dat zal worden onderzocht in hoeverre de binnenwaarde van 33 dB van deze woning wordt overschreden. Indien dit het geval is, zo stelt het bestemmingsplan, verdient het aanbeveling uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening maatregelen aan de gevel te treffen waardoor de binnenwaarde van 33 dB wordt gegarandeerd.

Verbreiding Boslandweg

De verbreding van de Boslandweg kan er voor zorgen dat de geluidsbelasting van de gevel van Buitenlandweg 4 ten opzichte van de berekening in het vastgestelde bestemmingsplan verder oploopt. Hoewel uit het bovenstaande blijkt dat er geen sprake kan zijn van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de geluidsbelasting ten opzichte van het vastgestelde plan.

De Boslandweg wordt met ongeveer 2 m verbreed. Doordat echter gekozen is voor een verbreding aan de oostzijde van de Boslandweg blijkt uit de berekening dat de geluidsbelasting niet toeneemt. Ten opzichte van het vastgestelde

plan treedt derhalve geen verslechtering van de akoestische situatie van Buitenlandweg 4.

Het rekenblad is opgenomen in de bijlagen.

Tracéaanpassing rondweg

In het vastgestelde bestemmingsplan is berekend dat de geluidsbelasting van Boslandweg 13a vanwege de rondweg 49,3 dB bedraagt, een overschrijding van 1,3 dB van de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hiervoor is door het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vastgesteld tot 51 dB.

De tracéaanpassing van de rondweg omvat een verlegging van een deel van de weg in noordelijke richting. Dit houdt in dat de geluidsbelasting van Boslandweg 13a vanwege de rondweg afneemt. De verlegging van de rondweg zorgt derhalve niet voor een toename van de geluidsbelasting van Boslandweg 13a. Ten opzichte van het moederplan treedt derhalve geen verslechtering van de akoestische situatie van Boslandweg 13a op.

In het moederplan is berekend dat de 48 dB-geluidscontour van de Rondweg op ongeveer 120 m uit de as van deze weg ligt. De tracéwijziging is niet zodanig dat er ten gevolge van de verschuiving van het tracé woning binnen de genoemde contour komen te liggen.

Samengevat mag worden gesteld dat Wet geluidhinder zich niet verzet tegen de voorgenomen tracéverschuiving.

4.3

Milieuozonering

Het voorliggende bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op de bestemming verkeer. Het onderdeel bedrijven en milieuozonering is hierop niet van toepassing.

4.4

Luchtkwaliteit

In het kader van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5.2) dient binnen bestemmingsplannen aandacht te worden besteed aan het milieuaspect 'luchtkwaliteit'. Voor het moederplan is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat met de beoogde ontwikkelingen geen wettelijke normen of plandrempels worden overschreden. De geringe wijziging in het tracé heeft geen invloed op de hoeveelheid verkeer en op de ligging van de berekeningspunten in het onderzoek.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het moederplan met bijlagen.

4.5

Bodem en water

Voor het moederplan is in februari 2009 door Tauw bv geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. In maart 2009 is dit onderzoek met het Waterschap Regge en Dinkel besproken en is hierover een aantal afspraken gemaakt.

Ter plaatse van de kruising van de rondweg met de Boslandweg wordt het verloop van de Boslandweg enigszins aangepast, zodat er sprake is van een haakse kruising. Dat heeft tot gevolg dat de sloten langs de Bosrandweg nabij de kruising ook zullen worden verlegd om het verloop van de weg te volgen. Ten noorden van de rondweg zal de sloot aan de oostzijde van de Boslandweg in zijn geheel in oostelijke richting opschuiven. Hierdoor wordt verbreding van de Boslandweg tussen de rondweg en de Buitenlandweg mogelijk gemaakt.

De geringe wijziging van het tracé en het aanpassen van de sloten is niet van merkbare invloed op de waterhuishouding en de bodemgesteldheid. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het moederplan met bijlagen.

4.6

Ecologie

In de Flora- en faunawet wordt gesteld dat voldoende zorg in acht moet worden genomen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Bij ruimtelijke ingrepen is het daarom wenselijk de effecten op flora en fauna te onderzoeken. In het kader van de MER voor de geplande zandwinning en de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de rondweg heeft een dergelijk onderzoek plaatsgevonden. Daarbij zijn zowel de autonome ecologische ontwikkeling als de effecten per inrichtingsvariant op de (potentiële) flora en fauna beoordeeld. Voor het moederplan is het volgende vastgesteld:

Voor nadere informatie over de ecologische waarden van het plangebied (inclusief inventarisatiegegevens) wordt verwezen naar het MER. Omdat het MER al een volledig beeld geeft van voorkomende waarden in en rond het gebied, alsmede de effecten van de zandwinning, waarbij ook de rondweg wordt betrokken, kan worden geconcludeerd dat nader ecologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

Gelet het feit dat de tracéaanpassing slechts een geringe afwijking van het bestaande tracé betreft over een afstand van maximaal 45 m en daarmee in een gebied blijft met dezelfde ecologische en landschappelijke kenmerken, mag worden aangenomen dat de conclusies uit het moederplan onverkort van toepassing zijn op het voorliggende bestemmingsplan.

Voor het moederplan is in februari 2009 door Tauw bv geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. In maart is deze notitie met het Waterschap Regge en Dinkel besproken en is een aantal afspraken gemaakt.

De geringe wijziging van het tracé is niet van merkbare invloed op de ecologische waarden. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het moederplan met bijlagen.

CONCLUSIE

4.7

Archeologie

Archeologische (verwachtings)waarden dienen op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, 1 september 2007) te worden meegewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Doel van de Wamz is namelijk 'bescherming van aanwezige en te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemversturende activiteiten'. Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen wordt rekening gehouden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn voor het plangebied of de directe omgeving daarvan geen archeologische waarden weergegeven. De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geeft voor het plangebied vrijwel uitsluitend lage trefkansen op archeologische waarden aan (bron: Kich).

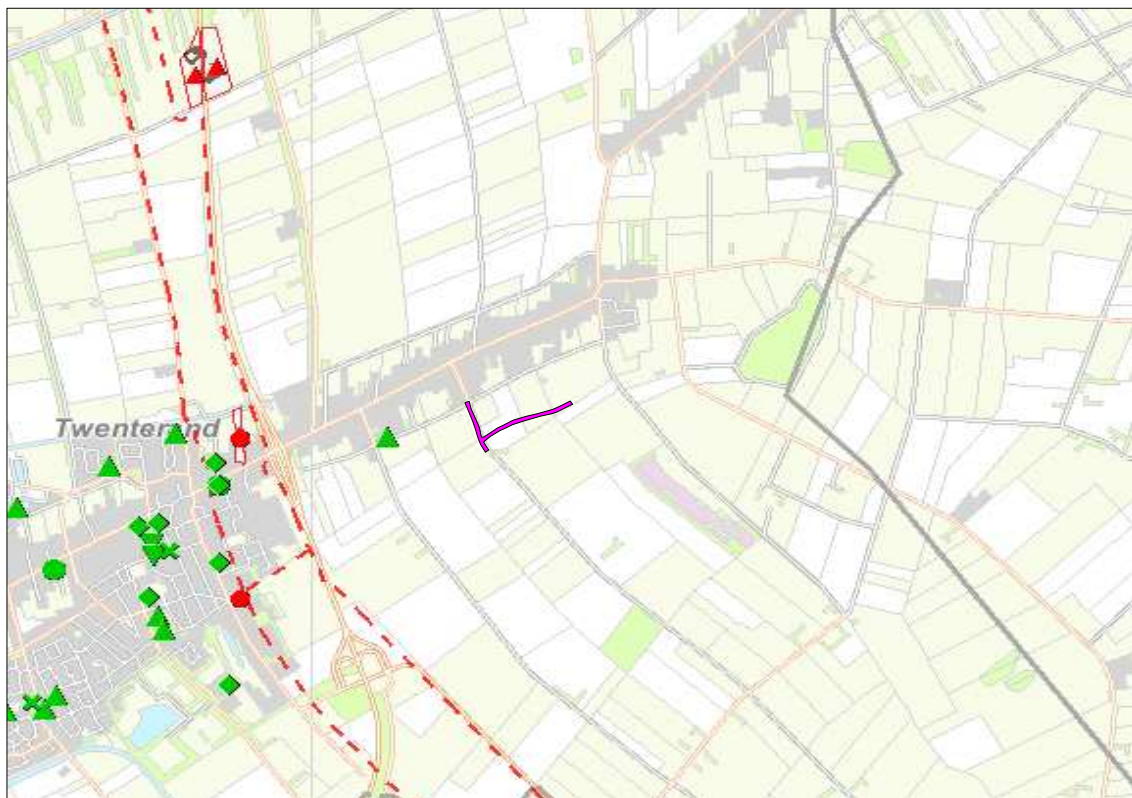
De Archeologische inventarisatie, verwachtings- en beleidsadvieskaart (BAAC, augustus 2007) maakt duidelijk dat door werkzaamheden in het kader van de ruilverkaveling een groot deel van het bodemarchief reeds op de schop is gegaan. De provinciaal archeoloog heeft mede daarom aangegeven dat er geen noodzaak bestaat tot het verrichten van een archeologisch (voor)onderzoek binnen het plangebied. Het advies van de provinciaal archeoloog is in de bijlagen van het moederplan opgenomen.

4.8

Externe veiligheid

Het plangebied betreft een geringe wijziging van het tracé. Het meest nabijgelegen object op de risicokaart is een aardgastransportleiding. De kortste afstand tussen het plangebied en de buisleiding van Gasunie (N-527-46-KR-00c4) bedraagt circa 950 m. De nieuw aan te leggen rondweg is niet aangewezen als een weg voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Het onderdeel externe veiligheid voor het bedrijventerrein en de gehele rondweg is behandeld in het moederplan.



Het plangebied is het paars aangeduide gebied

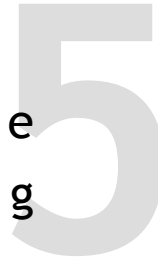
4.9

Duurzaamheid

De gemeente streeft naar een duurzame inrichting van het nieuwe bedrijventerrein en de daarmee samenhangende ontwikkelingen. In de bijlagen van het moederplan is een notitie opgenomen over de mogelijkheden daarvoor. Daarin wordt ingegaan op de thema's ruimtelijke kwaliteit, milieukwaliteit, sociale kwaliteit en economische kwaliteit. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal het ambitieniveau en de te nemen maatregelen worden uitgewerkt.

De aanleg van de rondweg leidt tot een lagere verkeersintensiteit van de weg Oosteinde Vriezenveen en draagt daarmee bij aan de leefbaarheid in de kern.

Juridische vormgeving



5.1

Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de inhoud en vormgeving van de verbeelding (voorheen plankaart) en regels (voorheen voorschriften).

Bij de opzet van regels is aangesloten bij de nieuwe wettelijke regelingen, namelijk de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), die in juli 2008 in werking zijn getreden. Tevens sluiten de regels aan bij de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008). Dit heeft verschillende consequenties. De term 'vrijstelling' is gewijzigd in 'ontheffing'. De strafbepaling en de algemene gebruiksbepalingen maken niet langer deel uit van de regels, aangezien deze in de nieuwe Wro (artikel 7.10) zijn geregeld. Wel kent het plan de mogelijkheid om specifieke gebruiksregels op te nemen. De noodzaak om regels op te nemen ter uitsluiting van de aanvullende werking van de Bouwverordening is komen te vervallen met de nieuwe Wro.

De inleidende regels (begrippen en wijze van meten) sluiten aan bij de eisen van het nieuwe Bro. Dit geldt tevens voor de opzet van de algemene regels (anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene ontheffingsregels) en het overgangsrecht.

5.2

Plansystematiek

In dit plan is de bestemming Agrarisch en de bestemming Verkeer opgenomen. De bestemming Agrarisch is opgenomen op de gronden die in het vigerende bestemmingsplan de bestemming Verkeer hebben gekregen en nu als gevolg van de wijziging in het tracé weer hun oorspronkelijke agrarische bestemming kunnen krijgen. Binnen de bestemming Agrarisch zijn geen gebouwen toegestaan en binnen de bestemming Verkeer zijn uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen toegestaan. Daarnaast bebouwing ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer.

Het plangebied voor wat betreft het nieuwe tracé van de rondweg, is aangeduid als Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst'. Op grond van artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening kan daardoor, wanneer dat nodig is, een versnelde onteigeningsprocedure worden opgestart.

Economische uitvoerbaarheid



Voor het moederplan, het vastgestelde bestemmingsplan bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg, is een voorlopige exploitatieopzet gemaakt. Uit de berekeningen, waarbij zowel de opbrengsten als de kosten door middel van contante waardeberekeningen vergelijkbaar zijn gemaakt, blijkt dat de contante waarde van de te verwachten opbrengsten hoger zijn dan de contante waarde van de te verwachten kosten. Het plan is daarmee economisch uitvoerbaar.

Eventuele wijzigingen in de exploitatieopzet als gevolg van het gewijzigde tracé dat in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, zullen hooguit een marginale invloed hebben, omdat nog niet met de uitvoering van de rondweg is begonnen.

Inspraak en overleg



Verwezen wordt naar het raadsvoorstel gedateerd op 21-06-2011.