



GEMEENTE TWENTERAND

**Bestemmingsplan Vriezenveen lint-
bebouwing en centrumgebied,
partiële herziening Westeinde 632**

November 2012

Vastgesteld

Bestemmingsplan

Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied, partiële herziening Westeinde 632

Plannaam: Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied, partiële herziening Westeinde 632
IMRO-idn: NL.IMRO.1700.BPVZ2012PH0001-vas1
Plantype: Bestemmingsplan
Status: Vastgesteld



*Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo*

*T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu*

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	5
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	6
1.4	HUIDIG PLANOLOGISCH REGIEM	6
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	DE HUIDIGE SITUATIE	8
2.1	VRIEZENVEEN.....	8
2.2	HET PLANGEBIED	10
HOOFDSTUK 3	PLANBESCHRIJVING	12
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	14
4.1	RIJKSBELEID	14
4.2	PROVINCIAAL BELEID	15
4.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	20
HOOFDSTUK 5	MILIEU-ASPECTEN	23
5.1	GELUID	23
5.2	BODEMKWALITEIT.....	23
5.3	LUCHTKWALITEIT	24
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	25
5.5	MILIEUZONERING	27
5.6	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING.....	28
HOOFDSTUK 6	OVERIGE OMGEVINGSASPECTEN	30
6.1	FLORA & FAUNA	30
6.2	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE.....	30
6.3	WATER	32
HOOFDSTUK 7	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	34
7.1	INLEIDING.....	34
7.2	OPZET VAN DE REGELS	34
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	35
7.4	HANDHAVING	35
HOOFDSTUK 8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	37
HOOFDSTUK 9	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	38
9.1	VOOROVERLEG	38
9.2	INSPRAAK	38
9.3	ZIENSWIJZEN.....	38
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING	BIJLAGE 1 VERKENNEND BODEMONDERZOEK.....	39
BIJLAGE 1	VERKENNEND BODEMONDERZOEK	40
BIJLAGE 2	STANDAARD WATERPARAGRAAF.....	41

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het metaalwarenbedrijf Witte van Moort, Westeinde 632 te Vriezenveen is voornemens een nieuwe parkeervoorziening te realiseren op een locatie aan de Westeinde in Vriezenveen. Het bedrijf heeft de gronden daartoe reeds verworven. De gronden liggen achter het bebouwingslint van de Westeinde. De nieuwe parkeervoorziening zal circa 50 parkeerplaatsen omvatten en een fietsenhok. Een bestaande oude schuur, die direct naast de bedrijfsgebouwen van Witte van Moort is gelegen, zal voor opslagdoeleinden worden gebruikt. Dit gebouw wordt hergebruikt in verband met het karakteristieke karakter van het gebouw.

De ontwikkeling van het initiatief op deze locatie is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan, waardoor een bestemmingsplanherziening noodzakelijk is. In voorliggend bestemmingsplan zal worden aangetoond dat de herziening van het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met onder meer:

- nota's en visies op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau;
- de nieuwe eisen ten aanzien van de vormgeving van het plan; hierbij wordt bedoeld op gestandaardiseerde regels en een digitale plankaart, gebaseerd op objectgerichte vlakken en voorzien van een codering zoals omschreven in het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO);
- de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.2 Ligging van het plangebied

Het bewuste onbebouwde perceel is gelegen aan de Westeinde in de kern Vriezenveen, bij de huisnummers 640-648. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied aangegeven.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied (Bron: Kadaster)

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied, partiële herziening Westeinde 632” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.1700.BPVZ2012PH0001-vas1) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

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

1.4 Huidig planologisch regiem

De locatie is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan ‘Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied’. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de gemeente Twenterand vastgesteld op 7 februari 2012.

In het bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemmingen ‘Tuin – Dorpserv’ (met deels aanduiding ‘pad’) en ‘Wonen - karakteristiek’ (waarbij deels een bouwvlak en bouwaanduiding is opgenomen).



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingsplan “Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied” met indicatie plangebied (rood omlijnd)

De gronden die bestemd zijn als 'Wonen - karakteristiek' zijn bedoeld voor wonen, ontsluitingspaden ter plaatse van de aanduiding 'pad', het behoud van karakteristieke bebouwing en bebouwing met een karakteristieke uitstraling danwel de openruimte en/of inrichting van tuinen en erven, en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding. De gronden die bestemd zijn voor 'Tuin – Dorpserv' zijn bedoeld voor tuinen en dorpserven, ontsluitingspaden ter plaatse van de aanduiding 'pad', ontsluitingen ten behoeve van achterliggende bedrijven en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding. De aanleg van een parkeervoorziening past niet binnen deze bestemmingen.

Om de parkeervoorziening te kunnen realiseren is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ruimtelijk-functionele structuur van Vriezenveen en een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, provincie en de gemeente Twenterand beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieuthema's de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de aspecten betreffende flora & fauna, archeologie & cultuurhistorie en de watertoets.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 9 gaat in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Dit hoofdstuk gaat zowel in op de historische ontwikkeling van Vriezenveen, de huidige ruimtelijk-functionele structuur van Vriezenveen als op de huidige situatie van het plangebied.

2.1 Vriezenveen

2.1.1 Historische ontwikkeling Vriezenveen

Vriezenveen ligt, zoals de naam al aangeeft, in een veenlandschap. De aanwezigheid van het veen is van grote invloed geweest op de bewonings- en ontginningsgeschiedenis van het gebied.

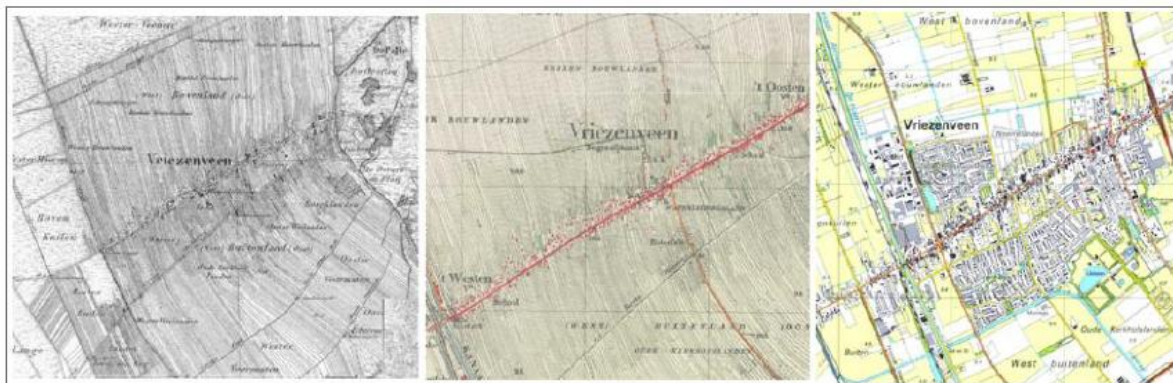
In de veertiende eeuw is in opdracht van Evert van Heeker, de heer van Almelo, begonnen met het ontginnen van het laag- en hoogveengebied. De basis van de ontginning lag bij de Aa, een riviertje ten noorden van Almelo. In de daaropvolgende eeuwen breidt de ontginning zich noordwaarts uit tot in de 17^e eeuw de huidige locatie van Vriezenveen is bereikt.

Het veen was door haar samenstelling ongeschikt om op te wonen. De bewoning vond daarom ook plaats op zandopduikingen die door het veen heen staken. Vriezenveen is op één van die opduikingen gebouwd. De nederzettingvorm van Vriezenveen, die nog steeds goed herkenbaar is, is het resultaat van de wijze waarop het veen ontgonnen werd. In de eerste aanzet werd het veen verdeeld in naast elkaar gelegen, onderling vrijwel evenwijdige 'hoeven'. Dit waren percelen van ongeveer 112 m breed. De 'hoeven' werden van elkaar gescheiden door afwateringssloten en strekten zich aan weerszijden van de verbindende dorpsstraat uit.

De boerderijen lagen op de 'kop' van de percelen en de oorspronkelijke boerderijen waren van het 'Lös-hoes'-type. De ontginning van het veen begon achter de boerderij en strekte zich het land in tot de eigendomsgrens. Op deze manier ontstond een karakteristiek landschap met lange, smalle kavels, ook wel het slagenlandschap genoemd. In Vriezenveen vond de veenontginning op individuele wijze plaats. Daarnaast kregen de kinderen meestal ieder een deel van het land en werden de percelen daarom in de lengterichting opgesplitst. De percelen werden daardoor steeds smaller en de bebouwing langs het lint steeds dichter. Toen nieuwe bebouwing direct langs de dorpsstraat niet meer mogelijk was, werden de nieuwe woningen (vaak in meerdere geledingen) achter de bestaande bebouwing gebouwd. Via zogenoemde oppaden waren ze bereikbaar. Het dorp bestond tot aan het begin van de twintigste eeuw vrijwel uitsluitend uit een bebouwingslint langs de dorpsstraat (het huidige Westeinde en Oosteinde). Deze bebouwing bestond aanvankelijk vooral uit (Saksische) boerderijen. Echter door een brand in het jaar 1905 werden 228 panden verwoest. Alleen het oostelijk deel van het lint (Oosteinde) bleef grotendeels gespaard.

In de jaren dertig is het oude patroon van bebouwing doorbroken. In een nieuwe bouwverordening werd verboden om nieuwe woningen achter de bestaande te bouwen. Ook elke vorm van lintbebouwing werd niet meer toegestaan. De eerstvolgende uitbreiding, het zogenaamde Rondwegplan, kwam naast het dorpslint te liggen. Latere uitbreidingsplannen sluiten hier op aan. Hierdoor is de oorspronkelijke bebouwingsstructuur van het lint goed bewaard gebleven en ingekaderd door nieuwe uitbreidingen.

In de zestiger jaren heeft de ruilverkaveling een grote invloed gehad op het landschapsbeeld. Grote delen van de oorspronkelijke beplanting op de perceelsscheidingen en waterlopen zijn toen verdwenen.



Figuur 2.1: Historische ontwikkeling van Vriezenveen. Kaarten uit 1850-1864, 1924 en Vriezenveen anno 2000 (Bron: Watwaswaar.nl)

2.1.2 Huidige ruimtelijk-functionele structuur van Vriezenveen

In vergelijking met de overige Twentse dorpen heeft Vriezenveen als langgerekt wegdoorp in een slagenlandschap een geheel afwijkend nederzettingspatroon. Het circa 6 km lange dorpslint vormt het hart van het dorp en weerspiegelt nog steeds de ontginningsgeschiedenis van Vriezenveen. De vorm van de vrijwel kaarsrechte dorpsstraat wordt gekarakteriseerd door de hoek waaronder de woningen ten opzichte van de straat staan. Er is sprake van een duidelijke verdraaiing van de percelen en daarmee ook van de voorgevels van de woningen. Hierdoor ontstaat een afwisselend en verspringend beeld waarin het straatprofiel in breedte varieert. Dit is goed te zien op figuur 2.2.

Belangrijk voor de ruimtelijke karakteristiek van het lint is de geleding in de opbouw van de bebouwing, de zogenaamde 'brinken'. Deze binnenverven met zijdelingse beplanting geven het lint een groen karakter. Met uitzondering van het centrumgebied zijn deze brinken nog duidelijk aanwezig. In het lint is een plein aangelegd, ter hoogte van het parkeerterrein. Dit plein verhoogt de verblijfskwaliteit, maar zorgt eveneens voor een knip in het doorgaande lint, waardoor de ruimtelijke continuïteit is verstoord.

Rond het bedrijfscomplex van textielfabriek Jansen en Tilanus is grootschaliger bedrijvigheid ontstaan. In een later stadium is in noordelijke richting is, op planmatige wijze, het bedrijventerrein Weitzelpoort tot stand gekomen.

Het bedrijf Witte van Moort betreft een familiebedrijf dat zich heeft gespecialiseerd in plaatbewerking. Het betreft een onderneming dat zich zowel richt op binnen- als buitenland en biedt werkgelegenheid voor ruim 200 medewerkers. Het bedrijf levert zowel halffabrikaten als complete eindproducten aan diverse takken van de industrie. Naast plaatbewerking levert het bedrijf ook andere, meer specialistische, producten zoals LPG-tanks.



Figuur 2.2: Structuur Vriezenveen (Bron: Structuurvisie Twenterand)

2.2 Het plangebied

Het plangebied is gelegen aan het Westeinde achter het bebouwingslint van woningen aan het Westeinde. In figuur 2.3 is de ligging van het plangebied weergegeven. De fabriek van Witte van Moort is tevens duidelijk zichtbaar op deze luchtfoto.

Het plangebied grenst direct aan de bedrijfsgebouwen van Witte van Moort. Het plangebied wordt aan drie zijden omringd door grote bedrijfsgebouwen waardoor het plangebied het karakter heeft van een enclave tussen deze bedrijfsgebouwen. Zie figuur 2.4 voor de ligging ten opzichte van omliggende bebouwing.

De bebouwing direct grenzend aan het Westeinde heeft een meer kleinschalig karakter. Hier komen onder meer woningen voor.



Figuur 2.3: Ligging plangebied bij het Westeinde (Bron: Atlas van Overijssel)



Figuur 2.4: Ligging plangebied ten opzichte van omliggende bebouwing (Bron: Atlas van Overijssel)

In het plangebied zelf was voorheen deels verhard en deels bebouwd. Eerder aanwezige bebouwing aan de zuidzijde van het plangebied, nog op de luchtfoto's te zien, is inmiddels gesloopt. De verharding is ook reeds

verwijderd. Figuur 2.5 geeft een goed beeld van de huidige situatie in het plangebied. Aan de noordkant, grenzen aan de bedrijfsgebouwen van Witte van Moort is een klein gebouw aanwezig, dat zal worden hergebruikt. Het gebouw bestaat uit 1 laag met een kap. Het is een karakteristiek gebouw, dat voorheen in gebruik is geweest als veeschuur.



Figuur 2.5: Huidige situatie plangebied met rechts het te behouden gebouw

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

Door expansie in de afgelopen jaren is het bedrijf Witte van Moort fors gegroeid en door toenemende aantal bezoekers en leveranciers is er sprake van ruimtegebrek met betrekking tot parkeergelegenheid. In de huidige situatie kan het bij grote drukte voorkomen dat er verkeerskundig problemen ontstaan, waardoor vrachtwagens moeten wachten op de openbare weg (Weitzelweg). Dit is zowel vanuit verkeerskundig- als bedrijfskundig oogpunt niet wenselijk. Het voornemen betreft daarom de realisatie van een nieuwe parkeervoorziening voor auto's en fietsers. Figuur 3.1 bevat een opzet van de beoogde ontwikkeling.

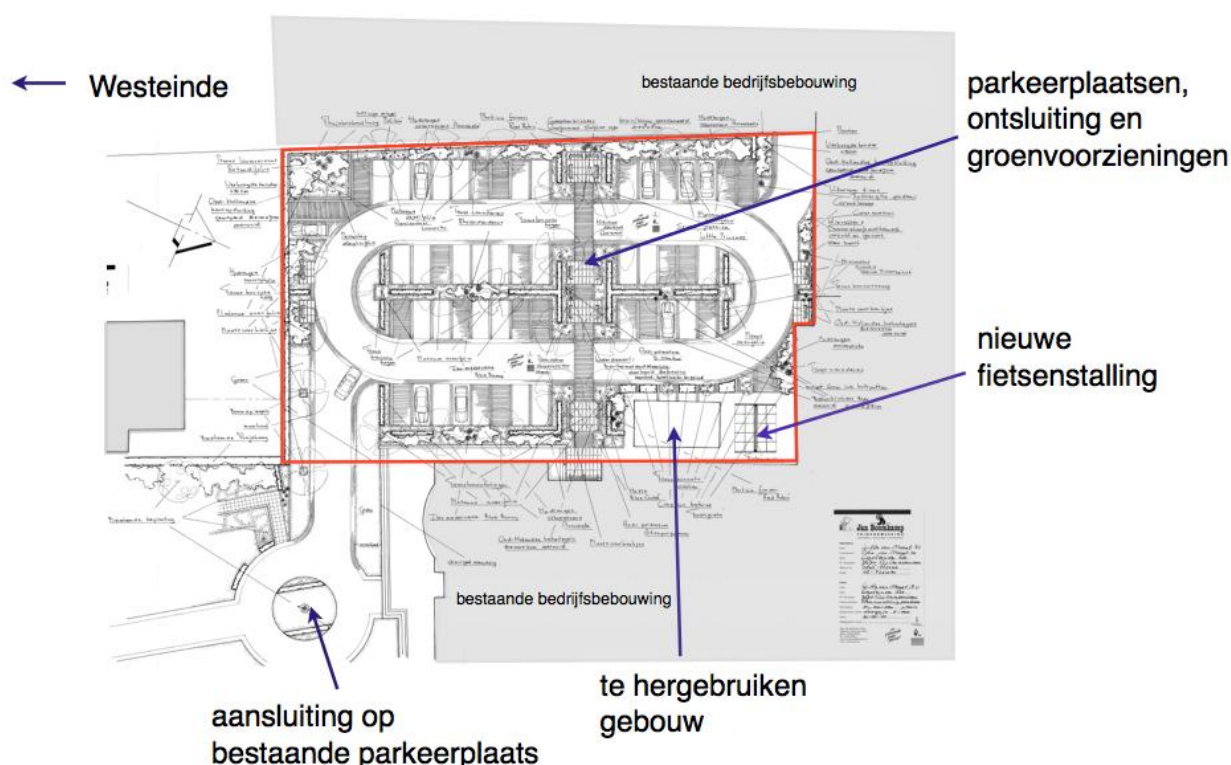
Door de aanleg van de nieuwe parkeervoorziening aan de voorzijde van het bedrijf wordt de huidige locatie minder belast en is er meer ruimte voor het laden en lossen van vrachtwagens en pakketdiensten. Hierdoor wordt de verkeerskundige situatie aanzienlijk verbeterd, maar ook de verkeersveiligheid aangezien het bedrijfsmatige transport meer wordt gescheiden van het personenvervoer van medewerkers.

De nieuwe parkeervoorziening biedt ruimte aan circa 50 auto's. Deze nieuwe parkeerplaatsen dragen bij aan het voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein. De parkeervoorziening wordt ontsloten via het Westeinde via bestaande parkeerplaats ten zuidoosten van het plangebied. Gelet op de functie van het Westeinde levert dat vanuit verkeerskundig oogpunt geen bezwaren op. Ter hoogte van de aansluiting op het Westeinde is sprake van een overzichtelijke en verkeersveilige situatie.

De fietsenstalling wordt aan de noordkant gebouwd direct naast de bestaande bedrijfsgebouwen van Witte van Moort en naast het te hergebruiken gebouw. Dit te hergebruiken gebouw zal gebruikt worden voor opslag van tuingeredschap en strooizout etc.

Het nieuwe terrein dienen als een soort van ontspanningszone, medewerkers kunnen in de groene omgeving hun pauze doorbrengen.

Voor het plan is een inrichtingsschets opgesteld, waarin ook de groenvoorzieningen staan aangegeven. Een uitsnede van deze inrichtingsschets is opgenomen in figuur 3.1.



Figuur 3.1: opzet beoogde ontwikkeling (Bron: Jan Boomkamp)

Er wordt diverse nieuwe beplanting aangebracht op en rondom het parkeerterrein. Voor de hagen is er veelal gekozen voor de *Taxus baccata* een taxussoort en voor de bomenrijen is er gekozen voor de *platanus acerifolia* (gewone plataan). De opgaande beplanting valt hiermee te refereren aan het slagenlandschap en door de zogenoemde inpassing wordt het parkeerterrein gerealiseerd in een groene setting.

Opgemerkt wordt dat door de ruimtelijke inpassing van het parkeerterrein er geen aantasting plaatsvindt van het ruimtelijke karakteristiek. Er is geen sprake van een negatieve invloed op het straatbeeld Westeinde. Daarnaast is het van belang om te vermelden dat in dit geval het parkeren niet als zelfstandige activiteit wordt gezien, maar dat het gekoppeld is aan de bedrijfsmatige activiteiten (parkeren alsmede ontspanningszone ten behoeve van het bedrijf). Derhalve kan worden gesteld dat tegen de invulling van het perceel, vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt, geen overwegende bezwaren bestaan, zoals ook zal blijken uit het vervolg van deze plantoelichting.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de verbeelding en in de regels.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. Het accent verschuift van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie. Ruimte voor ontwikkeling betekent ook dat het Rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen.

De nationale belangen omvatten globaal genomen:

- Nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking en versterking van de kwaliteiten van het landschap;
- De ontwikkeling van de Randstad, de mainports en een aantal grote bouwlocaties;
- De bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën;
- Ruimtelijke garanties voor de nationale grondstoffen- en energieproductie.

De inwerkingtreding van de nieuwe Wro heeft ook gevolgen voor de doorwerking van het nationaal ruimtelijke beleid. Per 1 juli 2008 zijn structuurvisies, anders dan voorheen pkb's, alleen nog bindend voor het Rijk zelf en niet meer voor andere overheden.

In verband daarmee zijn de nationale ruimtelijke belangen opgenomen en uitgewerkt in de 'Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid'. Hierin wordt ook aangegeven op welke wijze het Rijk deze belangen wil verwezenlijken. Het resultaat is een duidelijk overzicht van de kaders die het Rijk stelt aan het handelen van medeoverheden. De Realisatieparagraaf is in juni 2008 door het kabinet vastgesteld en heeft de status van structuurvisie.

4.1.2 AMvB Ruimte

De uitgangspunten uit de Realisatieparagraaf zijn overgenomen in de AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden.

Het bestemmingsplan is niet in strijd met bepalingen van de AMvB Ruimte.

4.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is in juni 2011 als ontwerp vastgesteld en op 22 november 2011 door de 2^e Kamer aangenomen. Begin 2012 treedt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en zal na vaststelling de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving vervangen. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

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

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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

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

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

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de nieuwe structuurvisie.

4.1.4 Conclusie toetsing aan de uitgangspunten van het Rijk

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling de realisatie van een parkeervoorziening in de bebouwde kom van de kern Vriezenveen. Hiermee zijn geen nationale belangen in het geding. Geconcludeerd wordt dat voorliggend initiatief voldoet aan de uitgangspunten zoals verwoord in het rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijke plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel 2009.

4.2.1 Uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel 2009

De Omgevingsvisie Overijssel 2009 betreft een integrale visie die het voorheen geldende Streekplan Overijssel 2000+, het Verkeer- en vervoerplan, het Waterhuishoudingsplan en het Milieubeleidsplan samen brengt in één document. Hiermee is de Omgevingsvisie het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De Omgevingsvisie is op 1 juli 2009 vastgesteld door Provinciale Staten en op 1 september 2009 in werking getreden.

Leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn:

- Duurzaamheid;
- Ruimtelijke kwaliteit.

De definitie van duurzaamheid luidt: "duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte aan de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien". Duurzaamheid vraagt om een transparante afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities.

De definitie van ruimtelijke kwaliteit luidt: "het resultaat van menselijk handelen en natuurlijke processen dat de ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mens, plant en dier belangrijk is". Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat (bedoeld en onbedoeld) van menselijk handelen en natuurlijke processen. De provincie wil

ruimtelijke kwaliteit realiseren door, naast bescherming, ook vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. De essentiële gebiedskenmerken zijn daarbij uitgangspunt.

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

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

4.2.2 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

1. generieke beleidskeuzes;
2. ontwikkelperspectieven;
3. gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

4.2.2.1 Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase de zogenaamde 'SER-ladder' gehanteerd. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwon ontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingzones etc. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

4.2.2.2 Ontwikkelingsperspectieven

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

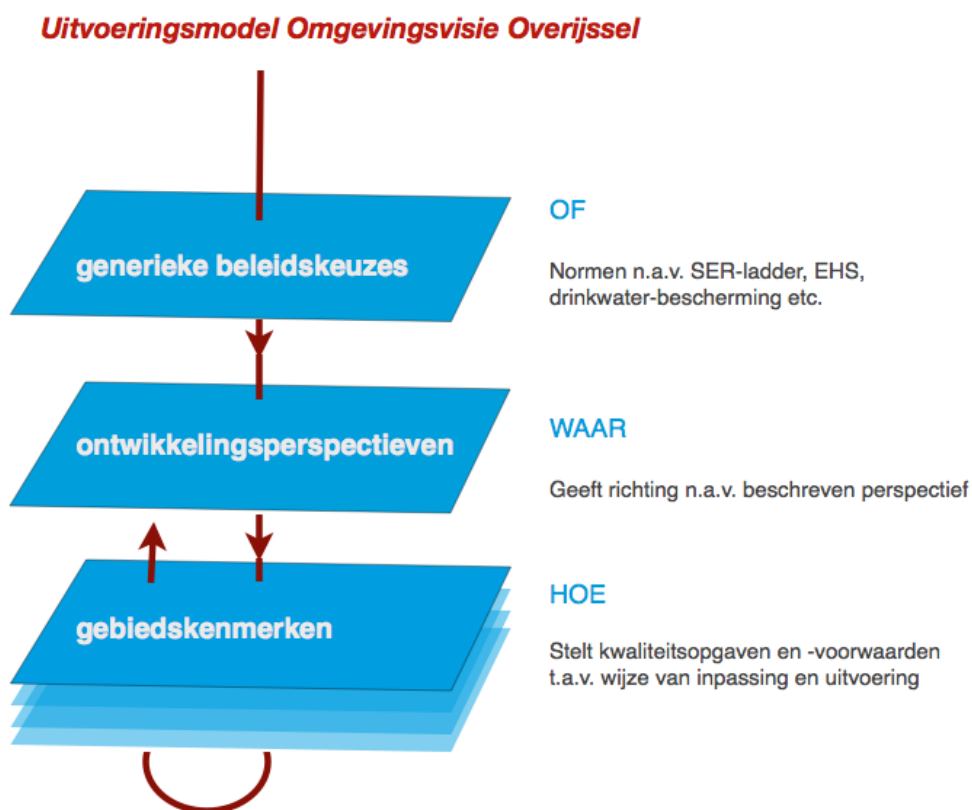
De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

4.2.2.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisure-laag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag ‘hoe’ een ontwikkeling invulling krijgt.

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.

Figuur 4.1. geeft dit schematisch weer.



Figuur 4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009 (Bron: Provincie Overijssel)

4.2.3 Toetsing van de bestemmingsplanherziening aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel 2009

Indien het concrete initiatief, de realisatie van een parkeervoorziening in de bebouwde kom van de kern Vriezenveen, wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

4.2.3.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

4.2.3.1.1 Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn er geen aspecten die bijzondere aandacht verdienen. Van belemmeringen is niet gebleken.

4.2.3.1.2 Ontwikkelingsperspectieven

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Met de ontwikkelingsperspectieven wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de provincie Overijssel vorm gegeven. Hiervoor gelden de gebiedskenmerken als onderligger.

Het ontwikkelingsperspectief geeft een hoofdkoers op provinciaal niveau. Dit vraagt maatwerk op lokaal niveau. De begrenzing van de gebieden moet worden gezien als signaleringsgrens. Bij doorvertaling naar gemeentelijk niveau betekent dit dat er nog variaties en detailleringen kunnen voorkomen.

Omdat ontwikkelingsperspectieven geen functies bepalen maar een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief schetsen voor een combinatie aan functies is er, naast een lokale invulling van de begrenzing, ook ruimte voor lokale afwegingen binnen de ontwikkelingsperspectieven.

De ontwikkelingsperspectieven zijn dan ook niet normstellend maar richtinggevend. Afwijkingen van de ontwikkelingsperspectieven zijn mogelijk als daar op lokaal niveau maatschappelijke of sociaaleconomische redenen voor zijn, mits de ruimtelijke kwaliteit conform de gebiedskenmerken wordt versterkt en er voor de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een m.e.r.-plicht.

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving van belang. In de stedelijke omgeving is de uitdaging om de economische centra bereikbaar te houden en door herstructurering de kwaliteit van de woonomgevingen en bedrijfslocaties te vergroten.

In figuur 4.2. is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen .



Figuur 4.2 Uitsnede ontwikkelperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel 2009 (Bron: Provincie Overijssel)

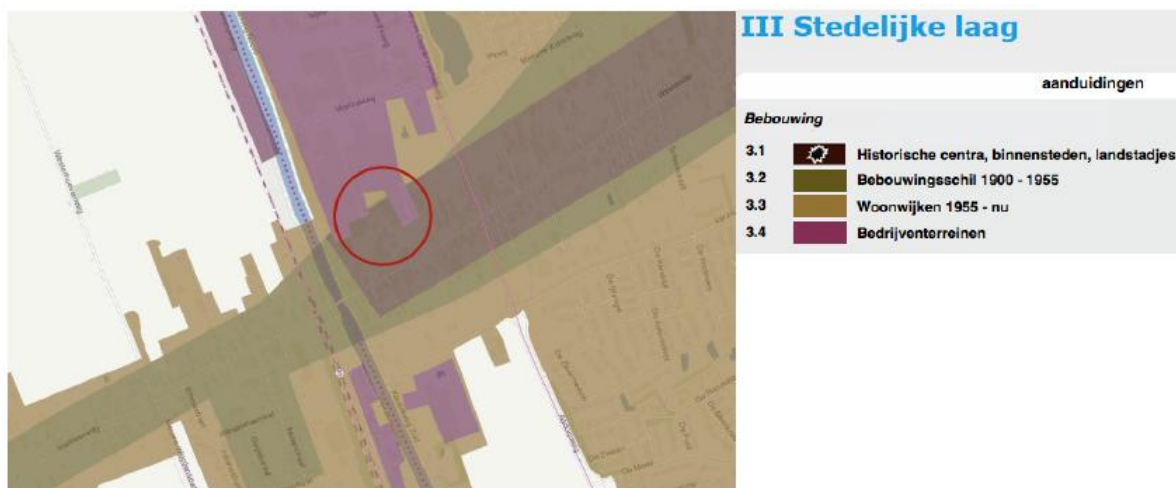
Het plangebied behoort grotendeels tot het ontwikkelingsperspectief “Historische centra, binnenstad”. Het plangebied ligt achter het historische lint. De beoogde ontwikkeling omvat geen nieuwe bebouwing. Het project heeft daarom geen uitstraling op het historische lint en tast deze niet aan.

4.2.3.1.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij toetsing van het ruimtelijke initiatief aan de gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisure-laag) is van belang dat de locatie is gelegen in stedelijk gebied. Dit betekent dat de 'natuurlijke laag' en 'de laag van het agrarisch cultuurlandschap' buiten beschouwing kunnen blijven aangezien deze oorspronkelijke waarden niet meer voorkomen in het plangebied.

1. De “Stedelijke laag”

Voor de gebiedskenmerkenkaart 'de stedelijke laag' is met name het gebiedstype “Historische centra, binnensteden, landstadjes” van belang. Zie figuur 4.3.



Figuur 4.3 De stedelijke laag: "Historische centra, binnensteden, landstadjes" (Bron: Provincie Overijssel)

"Historische centra, binnensteden, landstadjes"

Het plangebied wordt in de "Stedelijke laag aangeduid 'Historische centra, binnensteden, landstadjes'. De historische centra, binnensteden en landstadjes vormen de functionele en emotionele kernen van de steden en dorpen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling en veel individuele karakters verschillen op korte afstand. Functioneel worden deze gebieden gekenmerkt door een mix van functies waarvan de concentratie van voorzieningen op gebied van detailhandel, horeca, cultuur, onderwijs en gezondheidszorg een belangrijk deel vormt. Het historisch patroon van straten en bebouwing vormt nog steeds de onderlegger van de oude centra. Lokaal en streekgebonden variëren de historische centra, binnensteden en landstadjes in Overijssel sterk van elkaar.

Als ontwikkelingen plaats vinden in historische centra, binnensteden en landstadjes, dan dragen deze bij aan behoud en versterking de mix van functies, het historisch gegroeide patroon van wegen en openbare ruimten en de leefbaarheid. Grote bouwopgaven, zoals bij herstructurering, inbreiding of intensivering van woon-, werk-, en voorzieningen milieus worden ingepast met respect voor de historie, het individuele karakter van de bebouwing en de leefbaarheid, in relatie tot de problematiek van verkeer en parkeren.

Toetsing van het initiatief aan de "Stedelijke laag"

Het voorliggende project is in overeenstemming met dit gebiedskenmerk. De parkeervoorziening ligt aan de achterkant van het historische lint en tast dit lint niet aan. Daarbij komt dat het bestaand bebouwd gebied betreft en onderhavige ruimtelijke ontwikkeling van zeer beperkte omvang en uitstraling is. Dit ontwikkelingsperspectief verzet zich niet tegen de realisatie van een parkeervoorziening op de bewuste locatie.

2. De "Lust en Leisurelaag"

De locatie heeft op de gebiedskenmerkenkaart "de lust- en leisurelaag" geen bijzondere eigenschappen. Deze gebiedskenmerken kunnen derhalve buiten beschouwing worden gelaten.

4.2.4 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van beleidsstukken. Met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan zijn de “Structuurvisie Twenterand”, de Beleidsnotitie “Bouwen op open groene plekken” en de “Woonvisie” de belangrijkste beleidsstukken.

4.3.1 Structuurvisie Twenterand

4.3.1.1 Algemeen

De “Structuurvisie Twenterand” spreekt zich uit over de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkelingen van de gehele gemeente. Doel is om verschillende belangen, bijvoorbeeld tussen uitbreiding en inbreiding of tussen verkeer en landschap, zorgvuldig af te wegen en een gezamenlijk beeld over de gewenste ontwikkeling te krijgen. Een structuurvisie biedt een geïntegreerde benadering van het sectorale beleid en een herijking van bestaande (soms aan herziening toe zijnde) plannen. De structuurvisie is gefundeerd op uitgangspunten die voortkomen uit een inventarisatie en analyse van de bestaande situatie, het bestaande beleid en onderzoeken en prognoses. De structuurvisie heeft op dit moment de status van ontwerp.

4.3.1.2 Visie op Twenterand

De gemeente Twenterand heeft besloten om in te zetten op de specifieke kernkwaliteiten van de verschillende kernen en landschappen die Twenterand rijk is. Geconcludeerd is dat er nog behoefte is aan beperkte extra woningbouw en bedrijventerreinen. De gemeente past de zogenaamde SER-ladder toe. Er wordt niet ongebreideld uitgebreid of ingebreed, maar er wordt zorgvuldig omgegaan met de bestaande kwaliteiten van zowel landschap als bebouwing. Ontwikkelingsruimte zoeken wordt in eerste instantie binnen de bestaande kernen of in de randen gezocht. Daarbij gaat het dan om ontwikkelingen in kleine eenheden, passend bij de schaal van het onderliggende gebied die bovendien als overzichtelijke en afgeronde gehelen kunnen worden gerealiseerd.

De visie op de gemeente Twenterand is uitgewerkt in een aantal specifieke punten, te weten:

- Duurzaamheid
- Werken
- Voorzieningen
- Recreatie en toerisme
- Wonen
- Infrastructuur en mobiliteit
- Stedenbouw, water, landschap en ecologie

In voorliggend geval zijn vooral de thema’s “Werken” en “Infrastructuur en mobiliteit” van belang. De visie van de gemeente Twenterand is verwerkt in een overzichtelijk kaartbeeld. Volgende figuur omvat een uitsnede van de structuurvisieplankaart.



Figuur 4.4 Uitsnede structuurvisieplankaart Structuurvisie Twenterand (Bron: Gemeente Twenterand)

Thema werken

Voor wat betreft bedrijven wordt er ingezet op inbreiding en het herstructureren van bedrijventerreinen. Een van de ambities van de gemeente is de herstructureringskansen voor werken (Weitzelpoort en de Sluis) efficiënt benutten. Zoals gezegd hanteert de gemeente de SER-ladder. Weitzelpoort is een bedrijventerrein dat op sommige plaatsen fysiek en economisch verouderd en extensief gebruikt is. Door middel van een revitalisering wordt gezocht naar intensivering, nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden en een opwaardering van de uitstraling en economische potenties. Met name aan de randen dient gezocht te worden naar een presentatie die zich richt naar de ontsluitingswegen en dienen lelijke achterkanten vermeden te worden.

Thema infrastructuur en mobiliteit

Het centrale doel ten aanzien van infrastructuur en is het bevorderen van de bereikbaarheid voor alle vormen van mobiliteit waarbij de verkeersveiligheid en de leefbaarheid als randvoorwaarden gelden. Voor de bereikbaarheid over de weg wordt naar een oplossing gezocht voor de westelijke ontsluitingen voor het doorgaande (vracht)verkeer, bij de kernen Vriezenveen, Vroomshoop, Den Ham en Westerhaar-Vriezenveensewijk. Bij deze oplossingen zijn provinciale wegen betrokken, echter aanleg van dergelijke wegen zijn in principe in strijd met het provinciaal Omgevingsbeleid. Daartoe moeten nadere onderzoeken worden gepleegd met betrekking tot nut, noodzaak en realiseerbaarheid van de mogelijke oplossingen. Voor betere ontsluiting van de kernen Den Ham, Vroomshoop en Westerhaar-Vriezenveensewijk zijn meerdere oplossingsvarianten (met name aan de westkant) denkbaar. Ten opzichte van de andere kernen heeft de kern Vriezenveen te maken met specifieke verkeersproblemen inherent aan de langgerekte structuur van het dorp.

Dat is de reden om prioriteit toe te kennen aan de oplossing hiervoor. Op basis van de recent vastgestelde Verkeersvisie Vriezenveen dienen de oplossingsrichtingen, waarbij vooral een noordelijke ontsluiting in beeld is, te worden afgewogen op nut, noodzaak en realiseerbaarheid. Daarbij zal er dekking moeten worden gevonden voor de kosten hiervan. Een alternatief, dat bovendien het landschap aan de noordzijde ontziet, is het compartimenteren van de kern voor het wegverkeer.

Enkele ontginningslinten worden van belang geacht voor het toerisme. Westeinde is daar één van.

4.3.1.5 Toetsing

Onderhavig initiatief sluit goed aan bij de "Structuurvisie Twenterand". Voor wat betreft het aspect 'Werken' zoals genoemd is in de structuurvisie, kan gesteld worden dat er sprake is van een uitbreiding binnen bebouwd gebied. Het plangebied grenst aan bedrijventerrein Weitzelpoort. Hiermee wordt voldaan aan zuinig en

zorgvuldig ruimtegebruik (en dus de SER-ladder) en wordt de werkgelegenheid in de gemeente Twenterand gestimuleerd.

De parkeervoorziening sluit aan op een bestaande parkeervoorziening van het bedrijf. De verkeersstructuur wordt niet wezenlijk beïnvloed door het bestemmingsplan.

De ligging achter het bebouwingslint van het Westeinde maakt dat de parkeervoorziening geen uitstraling op het bebouwingslint heeft.

4.3.2 Bedrijventerreinvisie 2010

4.3.2.1 Inhoud

In de Toekomstvisie Twenterand staan een aantal ambities. Met betrekking tot de ruimte en economie zijn dit de volgende:

- Het positioneren van Twenterand als een gemeente waarin bewoners en gebruikers gerespecteerd worden om hun ontwikkelings- en vernieuwingspotentie, en waar ook anderen welkom zijn;
- Het creëren van een ruimtelijke omgeving die voorziet in de behoeften van nu, die ontwikkelingsmogelijkheden heeft, behoudt en versterkt én tegelijkertijd tegemoet komt aan de behoeften van toekomstige generaties;
- Het versterken van de productiepotenties en economische activiteiten van Twenterand.

Het toewerken naar een economisch weerbare gemeente gericht op behoud en versterking van haar uiteenlopende kwaliteiten: ecologisch, cultureel, sociaal en economisch kapitaal.

Voor de ondernemers uit alle kernen is het belangrijkste dat de gemeente voldoende ruimte kan bieden aan de plaatselijke ondernemers. De gemeente Twenterand heeft als ambitie om een toekomstbestendige en weerbare economie te hebben, te behouden en waar mogelijk te versterken.

De genoemde ambitie houdt in dat de gemeente Twenterand in de kernen Vriezenveen, Vroomshoop, Den Ham en Westerhaar-Vriezenveensewijk bedrijventerreinen wil blijven ontwikkelen voor de plaatselijke bedrijvigheid. Om voor de ontwikkeling van die terreinen medewerking te kunnen krijgen van o.a. de Provincie Overijssel is in de Provinciale Omgevingsvisie aangegeven dat elke gemeente met in achtneming van zowel het rijks- als het provinciaal beleid een eigen bedrijventerreinvisie dient op te stellen. De gemeente Twenterand heeft voor haar gemeente de "Bedrijventerreinvisie 2010" opgesteld (vastgesteld d.d. 1 februari 2011). In deze bedrijventerreinvisie is aangegeven de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen weergegeven tot 2020. Daarbij is ook een doorkijk gegeven naar 2030.

De gemeente Twenterand werkt onder meer aan herstructurering van bestaande bedrijvigheid. Zo is in Vroomshoop bedrijventerrein Linderflier gerevitaliseerd. In Vriezenveen ligt het plan om bedrijventerrein Weitzelpoort te herstructureren en voor Vroomshoop bedrijventerrein De Sluis.

4.3.2.2 Toetsing

Onderhavig initiatief sluit goed aan bij de gemeentelijke ambitie om een toekomstbestendige en weerbare economie te hebben, te behouden en waar mogelijk te versterken. In voorliggend geval is sprake van aanleg van een parkeervoorziening bij een bedrijf. Het bestemmingsplan voorziet in de parkeerbehoefte van dit bedrijf.

4.3.2 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid

De aanleg van een parkeervoorziening binnen het plangebied past binnen het beleid zoals geformuleerd in de Structuurvisie Twenterand en de Bedrijventerreinvisie 2010.

HOOFDSTUK 5 MILIEU-ASPECTEN

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

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid en milieuzonering. Ook komt de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde.

5.1 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen ten aanzien van de geluidsbelasting van geluidsgevoelige functies. Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden.

De parkeervoorziening wordt niet aangemerkt als een geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de parkeervoorziening geldt geen wettelijke geluidszone. Gelet op de beperkte snelheid en de geringe intensiteiten is geluidsoverlast door het verkeer niet te verwachten.

Een en ander brengt met zich mee dat het uitvoeren van een akoestisch onderzoek achterwege kan blijven.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

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

Voor de locatie is door Kruse Milieu B.V. een Verkennend Bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het verkennend bodemonderzoek zijn in deze paragraaf opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het onderzoeksrapport welke is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting.

5.2.2 Resultaten verkennend bodemonderzoek

5.2.2.1 Conclusies en aanbevelingen

In de boven- en ondergrond en in het grondwater zijn enkele (zeer) lichte verontreinigingen aangetoond. In de boringen 6 en 7 (separate analyses) zijn matige tot sterke verontreinigingen gemeten welke aanleiding gaven voor het uitvoeren van een nader onderzoek. Hieruit bleek dat er sprake is van een geval ernstige bodemverontreiniging. Voor een beschrijving, mogelijke verklaringen en de omvang van de vastgestelde verontreinigingen wordt verwezen naar de paragrafen 4.3 en 4.4 en hoofdstuk 6 van het in bijlage 1 opgenomen onderzoeksrapport.

Naar aanleiding van het aantreffen van asbest in inspectiegat 6 is een nader asbestonderzoek verricht, waarbij het terrein is verdeeld in 3 ruimtelijke eenheden (RE). Hieruit bleek dat alleen in inspectiesleuf 4 visueel asbest is aangetoond en het gewogen asbestgehalte de interventiewaarde overschrijdt. In overige sleuven van RE 2 en in RE 1 en RE 3 is visueel geen asbest waargenomen en is de fijne fractie analytisch vrij van asbest. De sterke asbestverontreiniging ter plekke van S4 is visueel afgeperkt.

Voor het saneren van de waargenomen verontreiniging wordt er een plan (BUS melding of saneringsplan) ingediend bij het bevoegde gezag de provincie Overijssel. Sanering zal gestart worden nadat een beschikking door Provincie Overijssel is afgegeven.

5.2.2.2 Slotconclusie

Uit bodemmilieukundig oogpunt is er, na sanering van de eerder genoemde terreindelen, geen bezwaar tegen de voorgenomen aanleg van een parkeerplaats, aangezien de overige vastgestelde verontreinigingen geen risico's voor de volksgezondheid opleveren. De bodem wordt na sanering geschikt geacht voor het huidige en toekomstige gebruik (parkeerplaats).

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

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

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

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

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

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

5.3.1.3 Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007

De Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethoden opgenomen om concentraties van diverse luchtverontreinigende stoffen te kunnen berekenen. Hieronder een overzicht van de rekenmodellen:

- CARII: berekening van emissies voor binnenstedelijk verkeer;
- NIBM-tool: eenvoudige berekening van emissies van verkeer volgens worst case benadering;
- ISL2: berekening van emissies voor buitenstedelijk verkeer;
- ISL3a: berekening van emissies van industrie en veehouderijen.

5.3.2 Onderzoeksresultaten luchtkwaliteit

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de planologische kaders voor de realisatie van een parkeervoorziening. Benadrukt wordt dat de aantallen vrachtverkeer c.q. verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie niet zullen toenemen. Dit betekent dat deze ontwikkeling is aan te merken als een project welke “niet in betekenende mate bijdraagt” aan luchtverontreiniging.

Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt dat er, in de omgeving van het plangebied, langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten.

Tot slot wordt geconcludeerd dat deze ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit.

Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Per 1 januari 2010 moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

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

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs). Op transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

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

In het externe veiligheidsbeleid gemeente Twenterand 2011 – 2014, vastgesteld op 20 december 2011, is het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Twenterand in beeld gebracht. Doel van het externe

veiligheidsbeleid is om een transparant toetsingskader te hebben voor het omgaan met huidige maar ook eventuele toekomstige externe veiligheidssituaties.

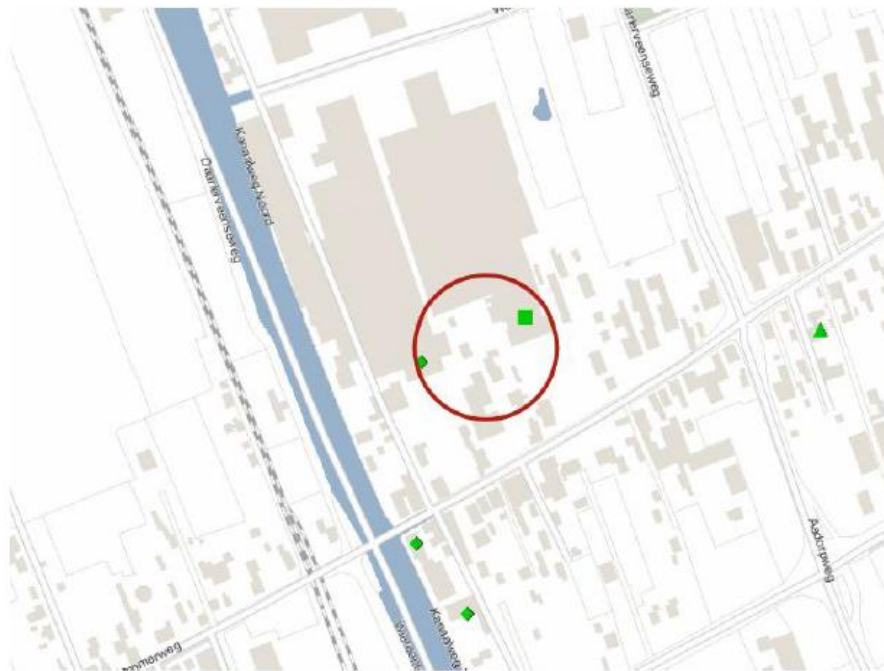
5.4.2 (Beperkt) kwetsbare objecten

Onder beperkt kwetsbare objecten wordt onder andere verstaan verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per hectare en dienst- en bedrijfswoningen van derden, hotels, restaurants, kantoren en winkels voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren en bedrijfsgebouwen en vergelijkbare objecten.

Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen (met uitzondering van de beperkt kwetsbare objecten) en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de dag grote groepen mensen bevinden of een deel van de dag kwetsbare groepen mensen bevinden.

5.4.3 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Risicokaart Overijssel is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart Overijssel staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In de volgende figuur is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1 Uitsnede Risicokaart Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

Uit de inventarisatie blijkt dan ook dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen dan wel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico n verband met inrichtingen nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De parkeervoorziening betreft geen (onderdeel van een) risicovolle inrichting. Ook is het geen (beperkt) kwetsbaar object.

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid en een goede ruimtelijke ordening.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

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

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

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

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. Met betrekking tot de in voorliggend bestemmingsplan besloten plangebied geldt het omgevingstype gemengd gebied.

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

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

5.5.2 Onderzoeksresultaten milieuzonering

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De feitelijke situatie betreft de bouw van een parkeervoorziening binnen de bebouwde kom van Vriezenveen.

Bij het realiseren van nieuwe bestemmingen dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen en rol:

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

ad 1

Hierbij gaat het om de vraag of de realisatie van de plannen leidt tot hinder of belemmeringen voor de omgeving. In de VNG-lijst wordt een autoparkeerterrein en parkeergarage ingedeeld in milieucategorie 2. Aangezien het hier niet gaat om een rustig gebied is een afstand van 10 meter tussen de parkeervoorziening en woningen nodig. Aan deze afstand wordt voldaan.

ad 2

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functie parkeren hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving. Parkeren is in dit kader echter geen voor hinder gevoelige functie.

5.6 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.6.1 Kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig. In het kader van de wijziging van het Besluit m.e.r. is een handreiking opgesteld over de vraag hoe moet worden vastgesteld of een activiteit met een omvang onder de drempelwaarde toch belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In de handreiking is opgenomen dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die een omvang hebben die beneden de drempelwaarden liggen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt. Uit deze toets kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

5.6.2 Onderzoek

In het plangebied is sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. Het aanleggen van een parkeervoorziening met een dergelijk kleinschalige omvang is over het algemeen niet aan te merken als een m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit op basis van het Besluit m.e.r..

In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied ligt. Dit is bekrachtigd in de plantoelichting, waaronder de paragraaf Flora en fauna en de waterparagraaf. Het plangebied bevindt zich niet in of in de buurt van een speciale beschermingszone als bedoeld in de Vogel- en/of Habitatrichtlijn of in de buurt van de Ecologische Hoofdstructuur of ander natuurgebieden. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Vecht- en Beneden-Reggegebied, Engbertsdijkswen en Wierdense Veld) bevinden zich op een afstand van ten minste 5 kilometer van het

plangebied. Gebiedsbescherming speelt dan ook geen rol bij de voorgenomen ontwikkeling. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten.

5.6.3 Conclusie

De ontwikkeling maakt geen deel uit van een m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteit. Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving, waardoor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is.

HOOFDSTUK 6 OVERIGE OMGEVINGSASPECTEN

6.1 Flora & fauna

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

6.1.1 Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura2000) worden aangemerkt als speciale beschermingszones (SBZ"s).

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Vanaf dat moment heeft Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving verankerd. Nederland zal aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EL&I.

Het plangebied bevindt zich niet in of in de buurt van een speciale beschermingszone als bedoeld in de Vogel- en/of Habitatrichtlijn of in de buurt van de Ecologische Hoofdstructuur of ander natuurgebieden. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Vecht- en Beneden-Reggegebied, Engbertsdijkvenen en Wierdense Veld) bevinden zich op een afstand van tenminste 5 kilometer van het plangebied. Gebiedsbescherming speelt dan ook geen rol bij de voorgenomen ontwikkeling.

6.1.2 Soortenbescherming

Wat betreft de soortenbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

De locatie heeft geen of een zeer lage natuurwaarde en is niet van belang voor beschermende planten- en diersoorten. Ook zijn de gronden gezien hun aard niet geschikt als verblijf- of foerageerplaats. Eerder aanwezige bebouwing is reeds gesloopt en het gebouw is reeds bouwrijp gemaakt (zie figuur 2.5). Nader (veld)onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet wordt niet noodzakelijk geacht.

Overigens wordt benadrukt dat rekening wordt gehouden met de in artikel 2 van de Flora- en faunawet opgenomen zorgplichtbepaling. Op grond van artikel 2, lid 1 neemt een ieder voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, evenals voor hun directe leefomgeving. In artikel 2, lid 2 is bepaald dat de zorg, bedoeld in het eerste lid, in ieder geval inhoudt dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voorzover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken). De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

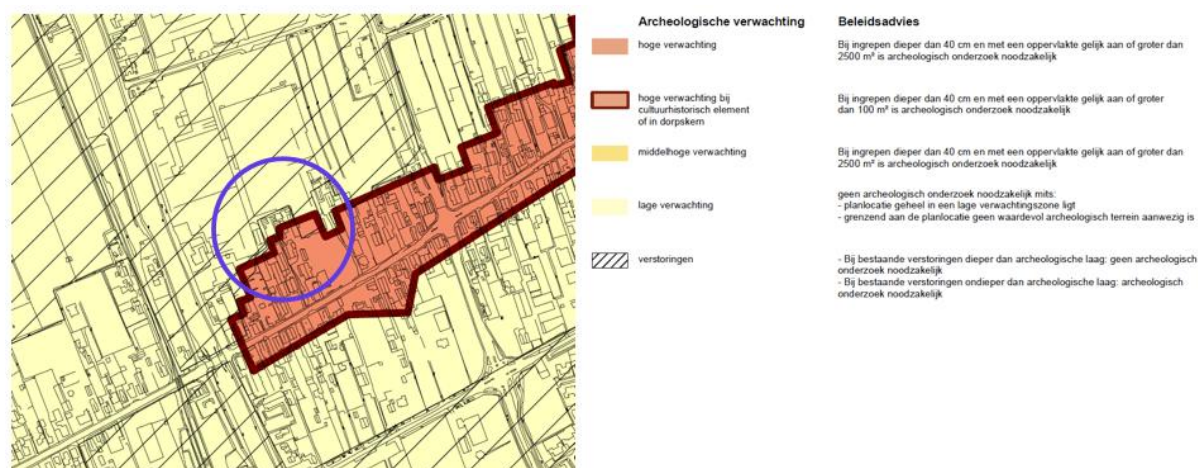
6.2 Archeologie & cultuurhistorie

6.2.1 Archeologie

De Monumentenwet 1988 regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Gemeenten hebben een archeologische zorgplicht en initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, zijn verplicht rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is

onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Bureau Baac heeft voor het grondgebied van de gemeente Twenterand een inventarisatie opgesteld van de archeologische verwachtingen. Het plangebied is getoetst aan de archeologische verwachtingskaart. Een uitsnede van de kaart is opgenomen in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Archeologische verwachtingskaart (Bron: Gemeente Twenterand)

Voor het plangebied geldt deels een hoge verwachting voor archeologische bodemvondsten. Bij ingrepen dieper dan 40 cm en met een oppervlakte gelijk aan of groter dan 100 m² is archeologisch onderzoek noodzakelijk. In dit geval is de verstoringdiepte niet meer dan 40 centimeter. Een archeologisch onderzoek is niet vereist.

6.2.2 Overige cultuurhistorische waarden

Op grond van (een wijziging van) het Besluit ruimtelijke ordening dienen bestemmingsplannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Hierna worden de cultuurhistorische waarden beschreven en ingegaan op hoe hierin het bestemmingsplan mee wordt opgegaan.

In paragraaf 2.1 is de historische ontwikkeling van Vriezenveen reeds beschreven. Het plangebied grenst aan het oude bebouwingslint Westeinde. Realisatie van een parkeervoorziening zorgt niet voor aantasting van het bebouwingslint.

In het plangebied en de directe omgeving ervan komen geen monumenten voor. Een voormalige veeschuur wordt vanwege zijn karakteristieke uitstraling wel hergebruikt.

Het plangebied ligt op 300 meter van de molen Leemansmolen aan de Hammerweg (rijksmonument). Realisatie van een parkeervoorziening heeft geen negatieve invloed op de molenbiotoop. Het bouwen van gebouwen is bij dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Voor wat betreft het aspect cultuurhistorie is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

6.3 Water

6.3.1 Vigerend beleid

6.3.1.1 Europees- en rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Het rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003). Het bestuursakkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd. Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen, moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen. Dit anticiperen is ook terug te vinden in de op 1 januari 2008 van kracht geworden Wet gemeentelijke watertaken. In deze nieuwe wet zijn de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht vastgelegd.

6.3.1.2 Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Overijssel 2009 wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlakte water en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

6.3.1.3 Waterschap Regge en Dinkel

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Reest en Wieden, Velt en Vecht, Regge en Dinkel, Groot Salland en Rijn en IJssel. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen de afgelopen jaren intensief samengewerkt met elkaar en met andere partners. Het nieuwe Waterbeheerplan is één van de resultaten van deze samenwerking. De opzet en grote delen van dit Waterbeheerplan zijn inhoudelijk hetzelfde als dat van de andere waterschappen in Rijn-Oost.

Waterschap Regge en Dinkel heeft een waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2010-2015. Het waterbeheerplan is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het waterschap op 28 oktober 2009. Het plan gaat over het waterbeheer in het hele stroomgebied van Regge en Dinkel en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Het waterbeleid van het waterschap is met name gericht op een duurzame aanpak van het waterbeheer: geen afwenteling, herstel van de veerkracht van het watersysteem, streven naar een meer natuurlijker waterbeheer, zoeken naar meer ruimte voor water, water toepassen als ordenend principe middels het gebruik van waterkansenkaarten en water langer vasthouden mede door flexibeler peilbeheer. Ook het streven naar een betere waterkwaliteit als onderdeel van duurzaamheid is een belangrijk speerpunt

(tegengaan van lozingen, minder belasting van het water en het zoveel mogelijk tegengaan van diffuse verontreinigingen).

De twee belangrijkste onderdelen van het waterplan worden gevormd door:

- het tekort aan waterberging in het landelijk gebied;
- de inpassing van inrichtingsmaatregelen binnen de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

6.3.2 Waterparagraaf

6.3.2.1 Algemeen

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

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

6.3.2.2 Watertoetsproces

Het waterschap Regge en Dinkel is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap Regge en Dinkel geeft een positief wateradvies. De standaard waterparagraaf is bijgevoegd in bijlage 2 van deze toelichting.

HOOFDSTUK 7

JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting was uitgesteld tot 1 januari 2010. Ook de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) is pas op die datum verplicht geworden. De SVBP2008 maakt het mogelijk bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid.

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2.1 Inleidende regels

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

- Begrippen (Artikel 1)
In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.
- Wijze van meten (Artikel 2)
Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden. Op de verbeelding zijn soms bebouwingspercentages aangegeven. Als er geen percentages zijn aangegeven, mag het hele bouwvlak worden bebouwd. De op de verbeelding of in de regels aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen.

7.2.2 Bestemmingsregels

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

- I. Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- II. Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage, etc.);
- III. Afwijken van de gebruiks- en bouwregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen en bouwregels.

In paragraaf 7.3 worden de bestemmingen toegelicht en wordt ook aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor een bepaalde bestemming is gekozen.

7.2.3 Algemene regels

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

- Anti-dubbeltelregel (Artikel 4)

Deze regel bepaalt dat er niet twee keer voor eenzelfde locatie een bouwplan kan worden ingediend.

- Algemene gebruiksregels (Artikel 5)

In dit artikel worden het strijdige gebruik van gronden en bouwwerken geregeld.

- Algemene afwijkingsregels (Artikel 6)

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels gelden voor het hele plangebied.

7.2.4 Overgangs- en slotbepalingen

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

7.3 Verantwoording van de regels

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

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd.

Bestemming 'Verkeer'

Het bestemmingsplan betreft een partiële herziening van het bestemmingsplan "Vriezenveen bebouwingslinten en centrumgebied". Voorliggend bestemmingsplan is hierop voor het grootste deel gebaseerd. De regels bevatten één bestemming, te weten 'Verkeer'. Aan het hele plangebied is ook de aanduiding 'parkeerterrein' toegekend. Aan het bestaande gebouw is de aanduiding 'opslag' toegekend. Het bestaande gebouw dat wordt hergebruikt, is voorzien van een bouwvlak. Bouwen van gebouwen is daarnaast alleen mogelijk voor 'openbare nutsvoorzieningen'. Een fietsenstalling kan worden gerealiseerd als "bouwwerk, geen gebouw zijnde" met een hoogte van maximaal 3 meter.

7.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van buurman en directe omgeving. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

De gemeente Twenterand hanteert een strikt handhavingsbeleid. In dit beleid worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;

- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijk traject zal gelijktijdig worden ingezet.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

Het project betreft een volledig particulier initiatief. De financiering van het project is rond. Voor dit project wordt een anterieure overeenkomst gesloten zodat het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 9 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk wordt nader ingevuld op het moment dat vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening en de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Rijk

Op basis van de realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid wordt geoordeeld dat dit bestemmingsplan geen rijksbelangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

9.1.2 Provincie Overijssel

Op basis van artikel 3.1.1, lid 2 heeft de provincie de mogelijkheid om plannen aan te wijzen waarvoor geen vooroverleg is vereist. Voor plannen in bestaand bebouwd gebied welke voorzien in de aanleg van nieuwe parkeer- en groenvoorzieningen, mits deze activiteiten kleinschalig van omvang zijn en niet samenhangen met een planmatige stads- en/of dorpsuitbreiding, is op basis van lid A onder 6 van de vooroverleglijst ruimtelijke plannen, geen vooroverleg vereist.

9.1.3 Waterschap Regge en Dinkel

Naar aanleiding van de digitale watertoets heeft het waterschap Regge en Dinkel aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de voorgenomen ontwikkeling. Het voeren van vooroverleg met het waterschap Regge en Dinkel is derhalve niet noodzakelijk.

9.2 Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied, partiële herziening Westeinde 632' heeft vanaf vrijdag 20 april 2012 vier weken voor inspraak ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen inspraakreacties op het plan binnengekomen.

9.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan 'Vriezenveen lintbebouwing en centrumgebied, partiële herziening Westeinde 632' heeft vanaf vrijdag 29 juni 2012 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen op het plan binnengekomen.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

BIJLAGE 1 VERKENNEND BODEMONDERZOEK

BIJLAGE 2 STANDAARD WATERPARAGRAAF