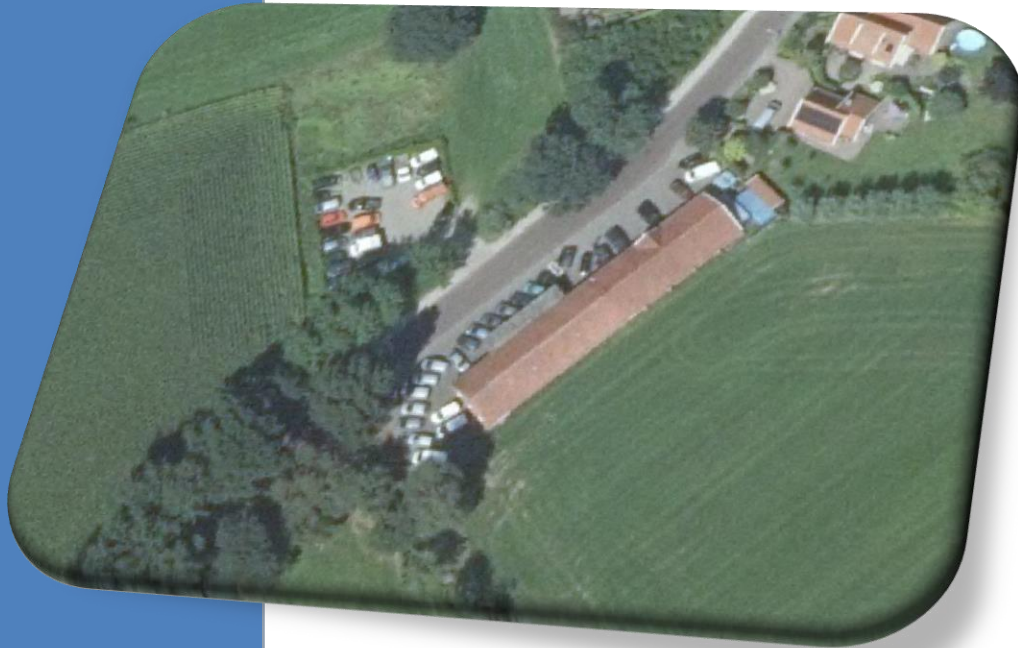


Ruimtelijke Onderbouwing

Dorpsstraat 20, Lattrop



Status: Definitief

Datum: 21 november 2017



ad fontem
RUIMTELIJK ADVIES

Plangegevens

Naam: **Dorpsstraat 20, Lattrop**
Plantype: **Ruimtelijke Onderbouwing**

Datum: 21 november 2017

Projectnummer: 15JA116

Opdrachtgever: **Autobedrijf Tijink**
Dorpsstraat 20
7635 NC Lattrop-Breklenkamp

Opsteller: **Ad Fontem Juridisch Bouwadvies BV**
Hoofdstraat 43
7625 PB ZENDEREN
T) 074 – 255 7020
E) info@ad-fontem.nl

Contactpersoon: ing. P.F. Piepers



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doelstelling	4
1.2	Projectgebied	4
1.3	Huidige situatie.....	5
1.4	Vigerend bestemmingsplan ‘Buitengebied 2010’	6
1.5	Opzet van de ruimtelijke onderbouwing.....	6
2	Projectomschrijving.....	7
2.1	Toekomstige situatie	7
3	Beleid.....	10
3.1	Rijksbeleid.....	10
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	10
3.1.2	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	11
3.2	Provinciaal beleid	12
3.2.1	Omgevingsvisie Overijssel	12
3.2.1	Omgevingsverordening Overijssel.....	12
3.2.3	Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel.....	13
3.3	Gemeentelijk beleid	19
3.3.1	Structuurvisie Dinkelland	19
4	Onderzoek	21
4.1	Vormvrije mer-beoordeling.....	21
4.2	Bedrijven en Milieuzonering.....	21
4.3	Geluid	22
4.4	Bodem	23
4.5	Externe veiligheid	23
4.6	Luchtkwaliteit	24
4.7	Flora en fauna.....	25
4.8	Archeologie en cultuurhistorie.....	26
4.9	Water.....	27
4.10	Verkeer en parkeren.....	27
5	Economische uitvoerbaarheid.....	28
	Bijlage 1: Landschapsplan.....	29
	Bijlage 2: Watertoets.....	30

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

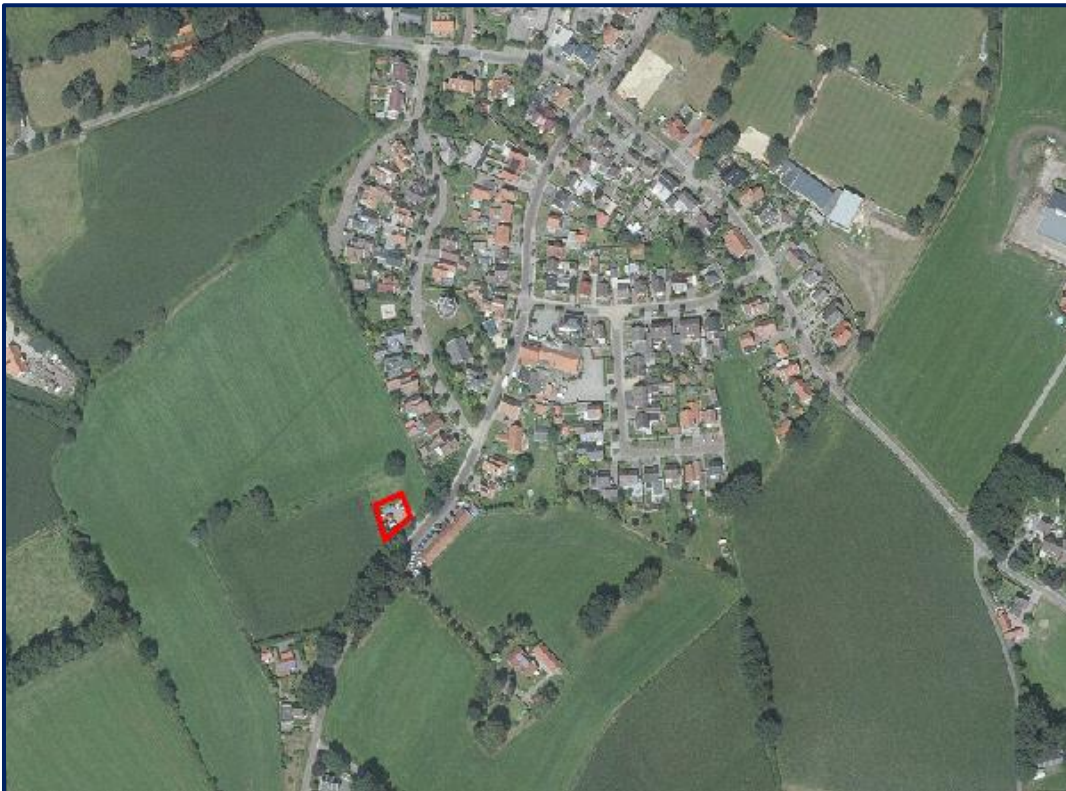
Autobedrijf Tijink is sinds de jaren 90 van de vorige eeuw gevestigd aan de Dorpsstraat 20 in Lattrop. Het bedrijf beschikt over een bedrijfspand evenwijdig aan de weg, gescheiden door een beperkte oppervlakte aan stallingsruimte. Aan de overzijde van de weg is sinds geruime tijd nog een parkeerplaats/stallingsruimte aangelegd. Deze wordt gebruikt om auto's die worden gerepareerd of reeds gerepareerd zijn te stallen. Daarnaast wordt deze ruimte gebruikt als parkeerplaats voor personeel en bezoekers/klanten van het autobedrijf en indien nodig worden er te koop staande auto's gestald. Om de auto's te kunnen stallen is onvoldoende ruimte aanwezig bij het bedrijf zelf.

De parkeerplaats/stallingsruimte is gelegen in agrarisch gebied. Er is op dit moment geen toestemming of vergunning verleend voor de parkeerplaats. De gemeente Dinkelland is gestart met een handhavingprocedure. Naar aanleiding daarvan heeft Autobedrijf Tijink bij de gemeente een principeverzoek ingediend om de parkeerplaats in het agrarisch gebied te legaliseren. De gemeente Dinkelland heeft in reactie daarop aangegeven dat zij bereid is om medewerking te verlenen aan de parkeerplaats middels artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 door middel van een tijdelijke omgevingsvergunning. Indien het autobedrijf beëindigd wordt, zal ook de parkeerplaats verwijderd moeten worden. Om een dergelijke omgevingsvergunning te kunnen verlenen is het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, vereist.

1.2 Projectgebied

De parkeerplaats/stallingsruimte is gelegen aan de zuidzijde van het dorp Lattrop, vlak buiten het dorp aan de Dorpsstraat. Het perceel is gelegen in het buitengebied.

De parkeerplaats is gelegen tegenover autobedrijf Tijink, waarvan de parkeerplaats ook deel uit maakt. Het perceel waarop de parkeerplaats gelegen is staat kadastraal bekend als gemeente Denekamp, sectie L, nummer 1101. Hiervan is een gedeelte in gebruik als parkeerplaats. De locatie is weergegeven in weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: weergave projectgebied (rode belijning) (bron: www.atlasvanoverijssel.nl)

1.3 Huidige situatie

Autobedrijf Tijink is sinds 1994 Gevestigd aan de Dorpsstraat 20 in Lattrop. Voordat Tijink zich hier vestigde was de locatie aan de Dorpsstraat 20 al in gebruik als autogarage. Naast de vestiging in Lattrop beschikt Tijink ook over een vestiging in Reutum.

Het autobedrijf is gelegen op de zuidelijke rand van het dorp Lattrop en steekt als het ware het buitengebied in. Het perceel heeft een bedrijfsbestemming (bestemming 'Bedrijf' met functie-aanduiding 'Garage').

De omgeving van het autobedrijf bestaat met name uit agrarische gronden. Direct ten noorden van het autobedrijf zijn woningen gelegen die onderdeel uitmaken van het dorp Lattrop. Ten zuiden van het autobedrijf liggen verspreid liggende woningen.

Wat betreft de projectlocatie was er, voordat de parkeerplaats/stallingsruimte is aangelegd, sprake van agrarisch gebied met daarbij behorend agrarisch gebruik (weiland). De gronden om de parkeerplaats heen zijn nog steeds agrarisch in gebruik.

Tussen de Dorpsstraat en de agrarische gronden is een houtwal gelegen. Zoals op de foto's in de figuren 1.2 en 1.3 te zien ligt de parkeerplaats verscholen achter deze houtwal. Vanaf de openbare is deze (op de inrit na) nagenoeg niet zichtbaar.



Figuur 1.2: Zicht op Dorpsstraat in zuidelijk richting, aan rechterzijde parkeerplaats gelegen achter de houtwal (Bron: Google Streetview)



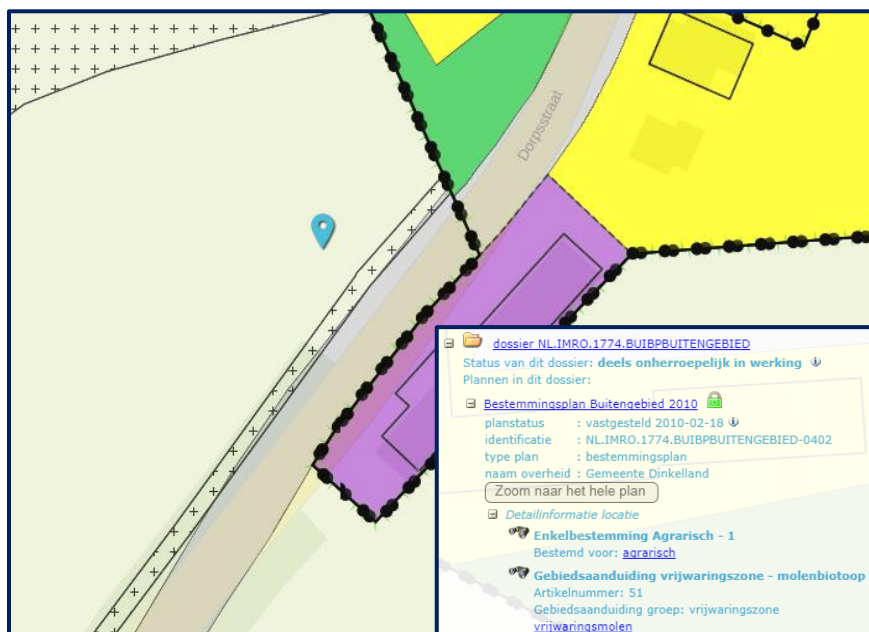
Figuur 1.3: Zicht op Dorpsstraat het huidige bedrijf met aan de rechterzijde de parkeerplaats gelegen achter de houtwal (Bron: Google Streetview)

1.4 Vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied 2010'

De gronden zijn gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' van de gemeente Dinkelland. Daarin heeft het perceel de bestemming 'Agrarisch-1' en de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-molenbiotoop'. Gronden met de bestemming 'Agrarisch-1' zijn onder meer bestemd voor agrarisch gebruik, het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke, geomorfologische en cultuurhistorische waarden, het behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke waarden, doeleinden van agrarisch natuurbeheer, cultuurgrond, openbare nutsvoorzieningen, extensief dagrecreatief medegebruik en wegen en paden. Ten behoeve van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-molenbiotoop' zijn bouwregels en regels voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde opgenomen (bijvoorbeeld voor aanbrengen van beplanting) om goede werking van de molen te waarborgen.

Aan de voorzijde van de projectlocatie is de dubbelbestemming 'Waarde-Landschap' aanwezig. Deze gronden zijn mede bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van waardevolle landschapselementen.

In figuur 1.4 is een uitsnede van het bestemmingsplan opgenomen.



Figuur 1.4: Fragment bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het gebruik als parkeerplaats/stallingsruimte ten behoeve van het autobedrijf past niet binnen de geldende bestemming 'Agrarisch-1'. De gemeente Dinkelland heeft aangegeven middels toepassing van artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3 bereid te zijn om medewerking te verlenen aan de parkeerplaats, middels een tijdelijke omgevingsvergunning. De instandhoudingstermijn van de parkeerplaats wordt daarbij gekoppeld aan de duur van vestiging van het autobedrijf.

1.5 Opzet van de ruimtelijke onderbouwing

In de volgende hoofdstukken is het project nader toegelicht. In eerste instantie wordt ingegaan op het project zelf (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 stilgestaan bij het van belang zijnde overheidsbeleid (rijks/provinciaal en gemeentelijk beleid). In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan diverse omgevingsaspecten zoals geluid, archeologie, externe veiligheid, parkeren etc. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de conclusie beschreven.

2 Projectomschrijving

2.1 Toekomstige situatie

De parkeerplaats is gelegen aan de Dorpsstraat, tegenover het bedrijfsperceel van autobedrijf Tijink. De parkeerplaats is reeds in 2013 gerealiseerd.

De parkeerplaats heeft een oppervlakte van 475 m² en bestaat uit halfverharding (graskeien). De parkeerplaats is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: situatie parkeerplaats



Figuur 2.2: Zicht op parkeerplaats vanaf inrit aan de Dorpsstraat



Figuur 2.3: Zicht op parkeerplaats/stallingsruimte vanaf Dorpsstraat (bron: Google Streetview)

Noodzaak aanwezigheid parkeerplaats/stallingsruimte

Autobedrijf Tijink is een BOVAG onderhoudsbedrijf en daarnaast verkopen zij auto's. Om dezelfde bedrijfsrendementen te kunnen behalen merkt het autobedrijf dat er in de loop der jaren meer auto's aanwezig moeten zijn om dezelfde bedrijfsrendementen te kunnen behalen.

Dit komt mede omdat de bewerkingstijd per auto korter is geworden. Waar voorheen een 'grote beurt' van de auto ongeveer 6 uur in beslag nam, staat hier tegenwoordig slechts 3 uur voor. Het autobedrijf heeft al jarenlang circa 10 medewerkers (inclusief parttimers) in dienst, waarvan 3 monteurs. Dit resulteert er in dat er op het bedrijf elke dag meerdere auto's gelijktijdig aanwezig zijn die ofwel gerepareerd worden of daarop wachten. Tegelijkertijd geldt voor de verkoop vanuit het bedrijf dat er voldoende auto's (aanbod) aanwezig moet zijn om klanten te trekken en verschillende doelgroepen te kunnen bedienen. De parkeerbehoefte bij autobedrijf Tijink bestaat zowel uit ruimte (parkeerplaatsen) voor de stalling van auto's die gerepareerd worden, om ruimte om auto's die in de verkoop staan, en om een enkele parkeerplaats voor bezoekers. Daarnaast is er ook enige manoeuvreerruimte gewenst om de werkzaamheden goed uit te kunnen voeren.

Landschappelijke inpassing

Een voorwaarde voor de gemeente om medewerking te verlenen aan een tijdelijke vergunning voor de parkeerplaats is dat deze landschappelijk wordt ingepast. Daarvoor is een landschapsplan gemaakt. Vanaf de Dorpsstraat is het plangebied al voldoende ingepast. Aan de andere zijde richting het open landschap nog niet. De parkeerplaats bestaande uit graskeien wordt met dit landschapsplan omzoomd door een 'boerenhaag'. Deze bestaat uit Ligusters, Veldesdoorns en beuken. De haag wordt tussen de 1,25 en 1,50 meter hoog. Daarmee worden ook vanuit het landschap de geparkeerde auto's volledig uit het zicht uitgetrokken. In figuur 2.4 is een uitsnede van het landschapsplan opgenomen. Het volledige landschapsplan met legenda is opgenomen als bijlage 1.



Figuur 2.4: Uitsnede landschapsplan

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. 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 Rijntakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Toets

De aanleg van een parkeerplaats ten behoeve van een autobedrijf heeft geen raakvlakken met de nationale belangen zoals deze benoemd zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruime is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van deze ladder is het bevorderen van een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte én het voorkomen van overprogrammering. Op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht dient in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit (omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3) te worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik.

Dit procesvereiste is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten die voorzien in een stedelijke ontwikkeling. In het Bro is een stedelijke ontwikkeling gedefinieerd als: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Per 1 juli 2017 kent het Besluit ruimtelijke ordening een aangepaste regeling voor de toepassing van de ladder. Daarbij zijn kortgezegd de volgende uitgangspunten van belang:

- De huidige definities worden niet gewijzigd. De uitgezette lijn in de jurisprudentie blijft hiermee in stand.
- De begrippen 'actuele' en 'regionale' zijn geschrapt.
- De nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt.
- Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht.
- Er is een nieuw artikellid toegevoegd voor de Laddertoets bij uitwerkings- en wijzigingsplannen.
- De Laddertoets kan dan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

De toelichting bij een omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt wordt vergezeld door een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De toetsing aan de ladder schrijft geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging met betrekking tot die ontwikkeling.

Toets

Voorliggende onderbouwing ziet op de realisatie van een parkeerplaats/stallingsruimte op agrarische grond ten behoeve van een autobedrijf.

Er is sprake van een tijdelijke situatie, in die zin dat als het autobedrijf niet meer gevestigd is, ook de parkeerplaats dient te verdwijnen. De oppervlakte van de parkeerplaats bedraagt circa 475 m². Wanneer een ontwikkeling voorziet in een stedelijke voorzieningen in de vorm van een terrein met een ruimtebeslag van minder dan 500 m², kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt. Nadere toetsing aan de ladder is derhalve niet noodzakelijk

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel 2017 geeft de provinciale visie op de fysieke leefomgeving van Overijssel weer. Hierin worden onderwerpen als ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en vervoer, ondergrond en natuur in samenhang voor een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. De Omgevingsvisie is onder andere een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening. De Omgevingsvisie is op 12 april 2017 vastgesteld en op 1 mei 2017 in werking getreden.

De hoofdbambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvast groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes/rode draden bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel.

De ambities in het kader van duurzaamheid zijn: klimaatbestendigheid, het realiseren van een duurzame energiehuishouding, het sluiten van kringlopen (circulaire economie) en het beter benutten van ruimte, bestaande bebouwing en infrastructuur. Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit wordt ingezet op het vergroten van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Het natuurwerk Nederland (NNN) is daarbij van belang, waarbij een vitaal en samenhangend stelsel van gebieden met een hoge natuur- en waterkwaliteit wordt ontwikkeld. Ook de ontwikkeling van een continu en beleefbaar watersysteem en het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen zijn ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het inpassen van nieuwe initiatieven en zorgvuldig inpassen heeft als doel om de samenhang in en identiteit van een gebied te versterken en nieuwe kwaliteiten te laten ontstaan. Een zichtbaar en beleefbaar landschap en het behouden en waar mogelijk verbreden van het bestaande aanbod aan woon-, werk- en mixmilieu's betreffen ruimtelijke kwaliteitsambities.

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. Eerst wordt het gebruik van de ruimte geoptimaliseerd, dan wordt de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik onderzocht en dan pas wordt de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, bekeken. Hierbij is afstemming tussen gemeenten over woningbouwprogramma's en bedrijfslocaties noodzakelijk;
- ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

3.2.1 Omgevingsverordening Overijssel

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

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel 2017. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

Vanuit de Omgevingsverordening zijn een aantal uitgangspunten van toepassing op de ontwikkeling die onderliggend bestemmingsplan mogelijk maakt. Deze worden hieronder nader uiteengezet en getoetst.

In artikel 2.1.3 is onder meer bepaald dat bestemmingsplannen uitsluitend voorzien in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardten leggen op de Groene Omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwde gebied en ruimtes binnen het bestaande bebouwde gebied ook niet geschikt te maken zijn door herstructurering en transformatie. Daarnaast moet aannemelijk zijn gemaakt dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaande bebouwde gebied optimaal zijn benut.

In het onderhavige geval gaat het om een bestaande autogarage aan de rand van het dorp Lattrop. De gebruiksmogelijkheden op het autobedrijf zelf zijn volledig benut. Op eigen terrein is onvoldoende plaats voor het parkeren van auto's. In verband met een efficiënte bedrijfsvoering en logistiek is het een vereiste dat de parkeervoorziening in directe nabijheid van het autobedrijf wordt gerealiseerd. De projectlocatie aan de overzijde van de weg, in agrarisch gebied, voldoet aan deze eis van nabijheid. Op percelen binnen het bestaande bebouwde gebied van Lattrop zijn er geen percelen met een oppervlakte als benodigd (circa 475 m²) aanwezig die, al dan niet na transformatie, beschikbaar zijn voor het realiseren van een parkeervoorziening. Zowel in de directe nabijheid als op verdere afstand zijn dergelijke percelen niet beschikbaar.

Met een beperkte uitbreiding bestaande uit halfverharding wordt daarmee voldaan aan het zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Daar komt bij dat de omgevingsvergunning tijdelijk van aard is. Indien het autobedrijf beëindigd wordt, zal ook de parkeerplaats verwijderd moeten worden.

Uit voorgaande blijkt dat wordt voldaan aan de Provinciale Omgevingsverordening.

3.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 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:

- generieke beleidskeuzes;
- ontwikkelingsperspectieven;
- gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

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 onderzocht of er sprake is van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik. Dit 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, het Natuurnetwerk Nederland en verbindingzones enzovoorts. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

Toets

In paragraaf 3.2.1 is ingegaan op de generieke beleidskeuzen.

Ontwikkelingsperspectieven

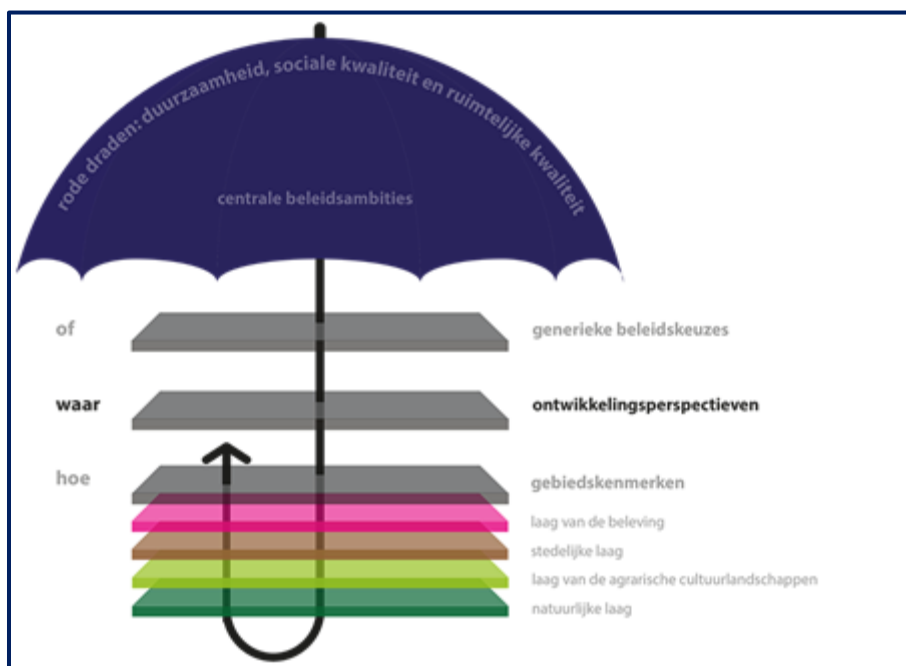
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de

groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. 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 3.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief, het realiseren van een parkeervoorziening in agrarisch gebied, wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

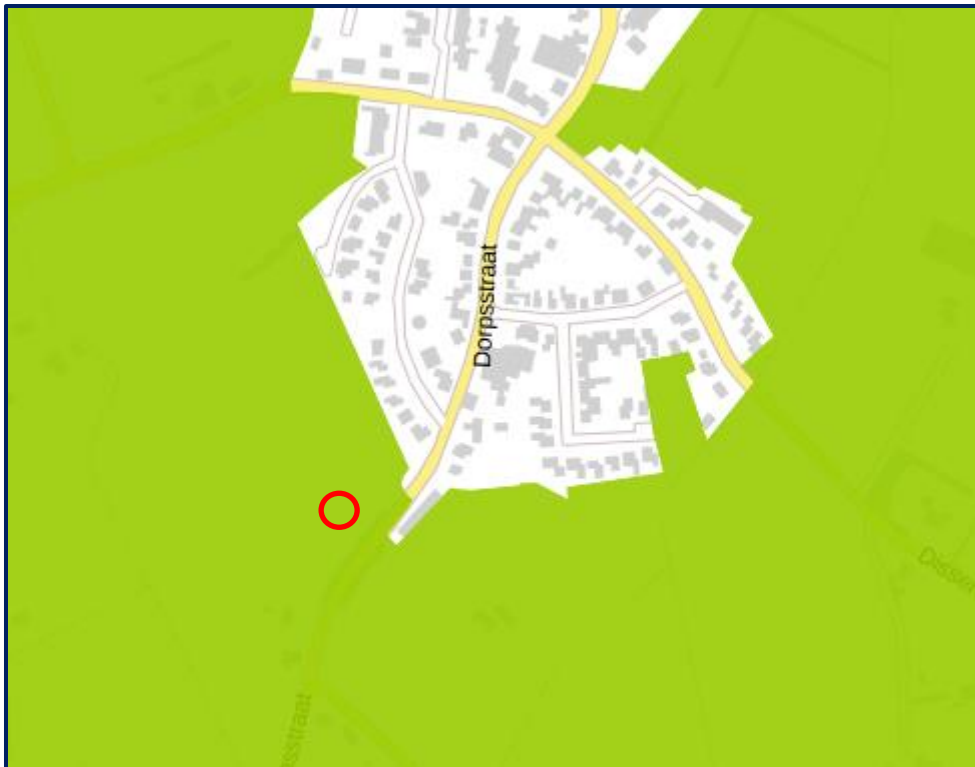
Generieke beleidskeuzes

Of een ontwikkeling nodig of mogelijk is, wordt bepaald op basis van generieke beleidskeuzes. Hierbij is onder andere het uitgangspunt van zorgvuldig en zuinig gebruiken van ruimte van belang die er voor staat dat in eerste instantie bestaande bebouwing en bebouwde percelen wordt benut, voordat er uitbreiding plaatsvindt.

Zoals ook weergegeven in paragraaf 3.2.1 wordt met de ontwikkeling voldaan aan de uitgangspunten van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik. Hiernaar wordt verwezen.

Ontwikkelingsperspectieven

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. In figuur 3.2 is een fragment van de kaart van de ontwikkelingsperspectieven behorende bij de Omgevingsvisie weergegeven.



Figuur 3.2: Fragment ontwikkelingsperspectievenkaart, Omgevingsvisie Overijssel 2017, de locatie is aangegeven met cirkel (bron: www.overijssel.nl)

Het plangebied is daarin aangegeven als 'wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap'. Dit ontwikkelingsperspectief richt zich op het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. Aan de ene kant melkveehouderij, akkerbouw en opwekking van hernieuwbare energie als belangrijke vormen van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor natuur, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, maar ook die voor de andere sectoren, dienen nadrukkelijk te worden verbonden met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschapselementen. Het waterbeheer richt zich op optimale condities voor de lokaal aanwezige functies, rekening houdend met de klimaatopgave en de kenmerken van het watersysteem.

Toets

In onderhavige situatie is sprake van de aanleg van een parkeervoorziening ten behoeve van een bestaand bedrijf dat gelegen is in het buitengebied. De parkeerplaats bevindt zich aan de rand van het dorp Lattrop. De parkeervoorziening wordt landschappelijk ingepast waarmee de overgang van het dorp naar het omringende buitengebied een passende overgang kent.

Gebiedskenmerken

Natuurlijke laag

Het plangebied heeft het kenmerk 'dekzandvlakte en ruggen' (zie figuur 3.3).



Figuur 3.3: Natuurlijke laag, omgevingsvisie Overijssel (bron: www.overijssel.nl)

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

De afwisseling van opgewaaide ruggen en uitgesleten beekdalen en de daarbij horende hoogteverschillen kenmerken de dekzandvlaktes van Overijssel. Opvallend is de overwegend oost-west georiënteerde richting van ruggen en dalen. Dekzandvlakten en ruggen dienen een beschermende bestemming te krijgen gericht op de instandhouding van het huidige reliëf. Als ontwikkelingen plaatsvinden dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar maken en beleefbaar maken van hoogteverschillen en het watersysteem. Beiden zijn uitgangspunt bij inrichting. De strekkingsrichting van het landschap, gevormd door de afwisseling van beekdalen en ruggen, dient uitgangspunt te zijn.

Toets

Het landschapsplan dat opgesteld is om de tijdelijke parkeerplaats mogelijk te maken heeft zoveel mogelijk rekening gehouden met de gebiedskenmerken. Dit geldt ook voor de dekzandvlakte en ruggen. Hierdoor kunnen specifieke kenmerken weer teruggebracht worden. Geconcludeerd wordt dat dit plan geen afbreuk doet aan de natuurlijke laag.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap

Het plangebied ligt binnen de 'laag van het agrarisch cultuur landschap' in een gebied dat is aangeduid als 'oude hoevenlandschap'. In figuur 3.4 is een fragment van de betreffende kaart weergegeven.



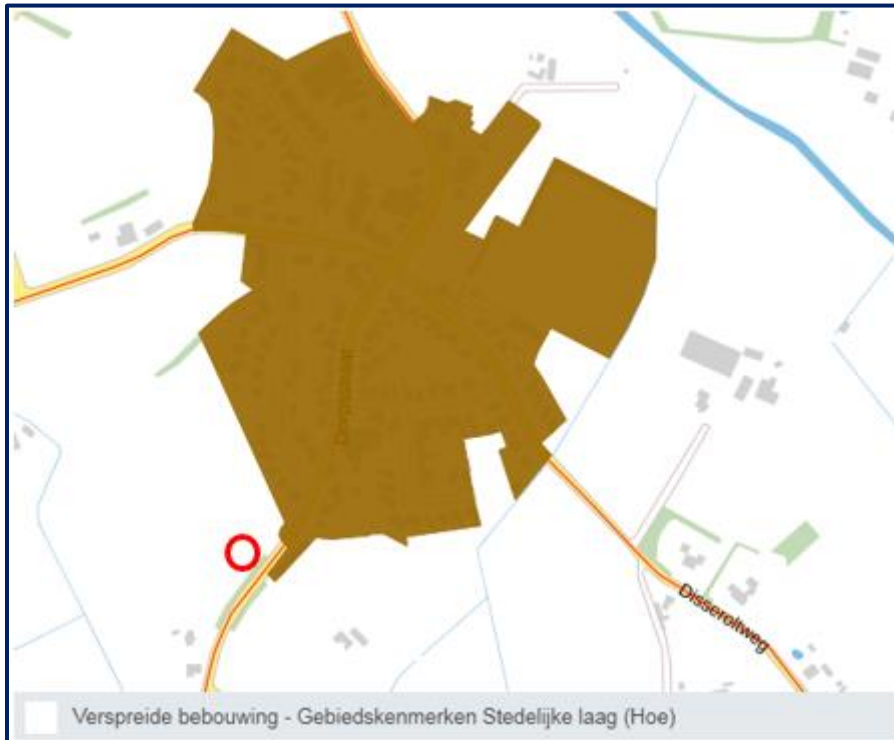
Figuur 3.4: Laag van het agrarische cultuurlandschap, omgevingsvisie Overijssel 2017 (bron: www.overijssel.nl)

Dit landschap kenmerkt zich door verspreide erven. Het werd ontwikkeld nadat de complexen met de grote essen 'bezet' waren en een volgende generatie boeren nieuwe ontwikkelingsruimte zocht. Die vonden ze bij kleine dekzandkopjes die individueel werden ontgonnen. Dit leidde tot een landschap dat de zelfde opbouw kent als het essenlandschap, alleen in een meer kleinschalige, meer individuele en jongere variant. Deze kleinere maat en schaal is tevens de reflectie van de natuurlijke ondergrond. Het landschap is contrastrijk met veel variatie op de korte afstand. Als ontwikkelingen plaats vinden in het oude hoevenlandschap, dan dragen deze bij aan behoud en accentuering van de dragende structuren (groenstructuur en routes) van het oude hoevenlandschap, en aan de samenhang en de karakteristieke verschillen tussen de landschapselementen, waaronder erven met beplanting, open es, mate van openheid en kleinschaligheid. Voor zover het mogelijk is, is het belangrijk de verschillen in landschapstypen in stand te houden. Daar waar de kenmerken van het landschap niet meer aanwezig zijn, zouden ze indien mogelijk teruggebracht moeten worden.

Toets

De ontwikkeling van de parkeerplaats is zeer kleinschalig en bevindt zich aansluitend aan het stedelijk gebied. Het plan doet daarmee geen afbreuk aan de kenmerken van het oude hoevenlandschap. Daar komt bij dat deze functie landschappelijk wordt ingepast en tijdelijk van aard is. Door het omzomen van het plangebied door een houtwal worden de auto's vanuit het landschap aan het zicht onttrokken en de groenstructuur langs de Dorpsstraat versterkt.

Stedelijke laag



Figuur 3.5: Stedelijke laag Omgevingsvisie Overijssel 2017 (bron: www.overijssel.nl)

In de stedelijke laag is de projectlocatie niet gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. De locatie is aangemerkt als 'verspreide bebouwing'. Het perceel van autobedrijf Tijink waartoe de parkeervoorziening behoort behoort wel tot het bestaand bebouwd gebied.

Het perceel van autobedrijf Tijink is aangemerkt als 'woonwijken 1955-nu'. Binnen de aanduiding 'woonwijken 1955 – nu' dienen de aanwezige mogelijkheden voor herstructurering, inbreiding en transformatie naar diverse woon- werk- en gemengde stadsmilieus gebruikt te worden. Deze mogelijkheden dienen als eerste onderzocht te worden alvorens een beroep wordt gedaan op het landelijk gebied.

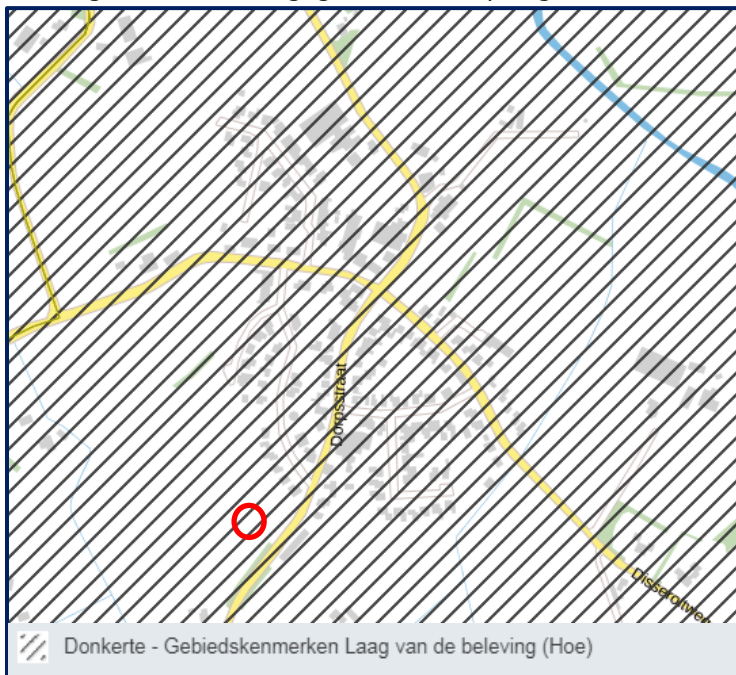
Toets

De parkeerplaats wordt aangelegd op agrarisch gebied. De projectlocatie heeft geen bijzondere landschappelijke kenmerken.

Voor deze onbebouwde locatie is gekozen aangezien er geen ruimte meer beschikbaar was binnen het bestaande bebouwde gebied c.q. het bedrijfsperceel van het autobedrijf. De projectlocatie is gelegen in de directe nabijheid van het bedrijf, aan de overzijde van de bestaande bedrijfsbebouwing van het autobedrijf.

Laag van de beleving

De 'laag van de beleving' geeft aan het plangebied het kenmerk 'donkerte' (zie figuur 3.6).



Figuur 3.6: laag van de beleving Omgevingsvisie Overijssel 2017 (bron: www.overijssel.nl)

Met dit kenmerk wordt het contrast tussen lichte en donkere en drukke en stille gebieden weergegeven. De 'donkere' gebieden hebben een rustig en onthaast karakter en vormen hiermee een eigen kwaliteit voor mens en dier. Donkere gebieden vragen om een minimaal noodzakelijke toepassing van kunstlicht.

Toets

Langs de Dorpsstraat is regulier straatverlichting aanwezig. De parkeerplaats zelf wordt niet verlicht. Verkeersbewegingen vinden over het algemeen bij daglicht plaats. Het plan past daarmee binnen de kenmerken van deze laag.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden het projectafwijkingbesluit in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel 2017 verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dinkelland

De gemeente Dinkelland heeft op grond van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening een structuurvisie vastgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente (10 september 2013). De visie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid.

De gemeente Dinkelland profileert zich als een agrarische en toeristische gemeente. Deze twee componenten zijn dan ook grote dragers van de Dinkellandse economie. Het beleid wordt gericht op het versterken van dit economische profiel. Dinkelland kiest voor een regisserende en faciliterende rol in het borgen en bevorderen van een gezond en maatschappelijk verantwoord economisch leven in de gemeente. Realisering van compenserende werkgelegenheid voor de teruglopende agrarische sector en de bevordering van de economische betekenis van de toeristisch-recreatieve sector zijn hoofdkeuzes van beleid.

Kenmerkend voor de gemeente Dinkelland is het unieke landschap dat is aan te merken als een kleinschalig samenhangend complex van beken, essen, kampen en moderne ontginningen. De gemeente heeft een gezonde economie die ten dele drijft op de agrarische en toeristische sector maar waarin ook zeker andere bedrijvigheid, die zowel in de kernen als het buitengebied is gevestigd, een belangrijke rol speelt. Dinkelland staat voor het duurzaam borgen en ontwikkelen van deze unieke combinatie van levende en sociaal coherente gemeenschappen, ligging en landschap, rijk historisch bezit en een gezonde weerbare economie. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van het buitengebied betekent dit dat Dinkelland staat voor:

- een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van het grondgebied, met respect voor het natuurlijke en culturele erfgoed;
- goede condities voor een goed functionerende economische sector, passend bij het karakter van Dinkelland, met bijzondere aandacht voor de agrarische sector en de toeristisch recreatieve sector.

In de huidige situatie is er diverse bedrijvigheid in de kernen aanwezig. Het gaat voornamelijk om kleinschalige bedrijvigheid gericht op de gemeente. Naast kleinschalige bedrijvigheid overheerst binnen de gemeente het agrarische karakter. De gemeente concentreert zich bij uitbreiding van bedrijventerreinen vooral op de kernen Denekamp, Ootmarsum en Weerselo. Dit zijn de verzorgingskernen. In de overige kernen (woonkernen) wordt geen significante uitbreidingen toegestaan maar wordt lokaal maatwerk toegepast.

Het plan van autobedrijf Tijink betreft een zeer kleinschalige uitbreiding van een bestaand bedrijf. De uitbreiding wordt landschappelijk goed ingepast en zorgt aan juist dat er aan de Dorpsstraat meer ruimte ontstaat omdat auto's meer ruimte krijgen. Daarnaast is de uitbreiding tijdelijk van aard. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van maatwerk zoals dit ook is opgenomen in de structuurvisie van Dinkelland.

4 Onderzoek

4.1 Vormvrije mer-beoordeling

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.

Toets

Het voorliggend plan voorziet in een tijdelijke parkeervoorziening van 475 m² aansluitend aan bestaand stedelijk gebied. De beoogde activiteit blijft in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage onder de drempelwaarde voor m.e.r. plichtige activiteiten. Het milieubelang is in de ruimtelijke onderbouwing van het projectafwijakingsbesluit zorgvuldig afgewogen.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de in dit projectafwijakingsbesluit besloten ontwikkeling in voldoende mate is afgewogen en dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten. 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.-beoordelingsplichtig is.

4.2 Bedrijven en Milieuzonering

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

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

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is

welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan/wijzigingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/buitengebied' dan wel 'gemengd gebied'. In het voorliggende geval is er sprake van het omgevingstype 'rustige woonwijk/buitengebied'. In figuur 4.1 zijn de richtafstanden weergegeven.

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

Figuur 4.1: Richtafstanden VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering

Toets

De parkeerplaats behoort tot de inrichting van autobedrijf Tijink. Een autobedrijf valt op grond van de VNG-publicatie in milieucategorie 2. Voor dergelijke inrichtingen geldt een richtafstand van 30 meter tot omliggende gevoelige objecten. De afstand van de parkeerplaats tot de meest dichtbijgelegen gevoelige bebouwing (grens woonperceel) bedraagt circa 30 meter. De parkeerplaats voldoet daarmee aan de richtafstand. Daar komt bij dat de bedrijfsactiviteiten op de parkeerplaats veel minder impact heeft op de omgeving dan een reguliere autogarage. Deze vinden namelijk plaats aan de andere kant van de Dorpsstraat. In het plangebied vinden geen bedrijfsactiviteiten plaats buiten het stallen van auto's.

4.3 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder moet er bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten, voor zover deze geluidsgevoelige objecten zijn gelegen binnen een zonering van een industrieterrein, wegen en/of spoorwegen.

De Wet geluidhinder kent de volgende geluidsgevoelige functies:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen (behoudens voorzieningen zoals een gymnastieklokaal).
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen en daarmee gelijk te stellen voorzieningen zoals verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken, medische kleuterdagverblijven, etc.

Enerzijds betekent dit dat (geluids-)eisen worden gesteld aan de nieuwe milieubelastende functies, anderzijds betekent dit eveneens dat beperkingen worden opgelegd aan de nieuwe milieugevoelige functies.

Toets

De parkeerplaats betreft geen geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Daarmee is er geen sprake van belemmeringen door weg- en/of spoorweglawaai.

Er is daarnaast geen sprake van een gezonde industrieterrein. Daarmee is ook geen sprake van belemmeringen vanuit het aspect industrielawaai en de Wgh. Voor het aspect geluid kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Bodem

Artikel 3.1.6 van het Bro bepaalt dat met een projectafwijkingbesluit rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat een eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of de (financiële) uitvoerbaarheid van het projectafwijkingbesluit. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het opstellen of wijzigen van het bestemmingsplan of een planologische afwijking. Als er verontreiniging aanwezig is moet bepaald (nader onderzoek) worden of het een geval is in de zin de Wbb of een diffuse verontreiniging. In de exploitatieopzet moeten de saneringskosten en de verwerkingskosten voor diffuus verontreinigde grond worden opgenomen.

Toets

Middels de omgevingsvergunning wordt een parkeerplaats voor het stallen van auto's mogelijk gemaakt. Het gaat om het stallen van auto's op een perceel dat voorheen agrarisch in gebruik was. Er is daarbij geen sprake van een bodembedreigende activiteiten. Er is sprake van een tijdelijke situatie (dat wel een lange periode kan zijn, vanwege het moeten verwijderen van de stallingsruimte als het autobedrijf niet meer gevestigd is), waarbij geen sprake is van het realiseren van een gevoelige functie of sprake is van langdurig verblijf. Er is geen sprake van het oprichten van bouwwerken.

De situatie betreft een tijdelijke situatie. De parkeerplaats blijft in stand zo lang het autobedrijf ter plaatse gevestigd is. Nadien wordt deze verwijderd.

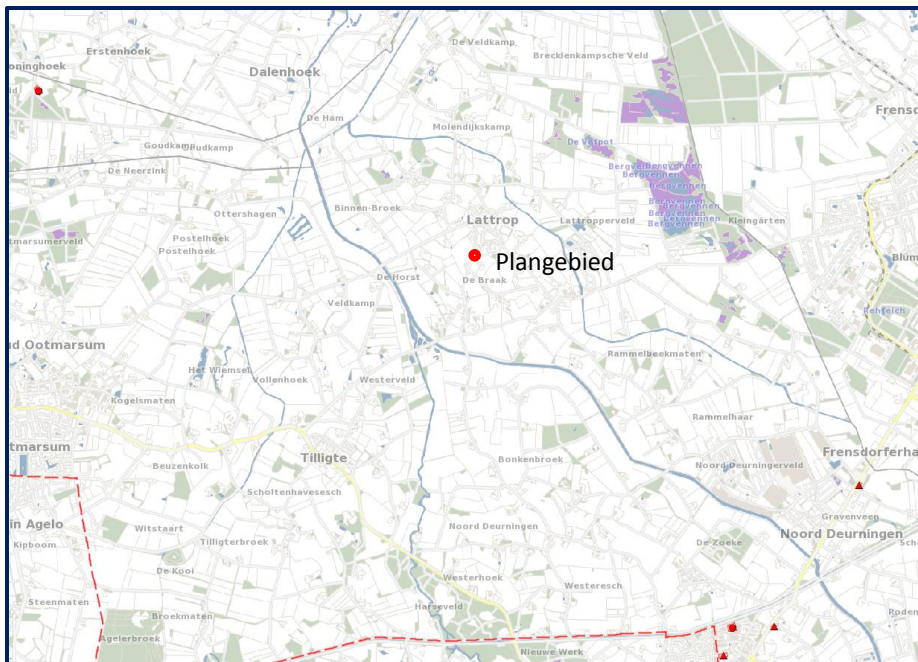
4.5 Externe veiligheid

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

Risicokaart

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart 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 figuur 4.2 is een uitsnede van de Risicokaart weergegeven.



Figuur 4.2: uitsnede risicokaart

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen een straal van ruim 4 kilometer van het plangebied geen risico's op basis van de externe veiligheid zijn gelegen, derhalve geldt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen, danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico 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.

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid.

4.6 Luchtkwaliteit

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).

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. 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.

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.

Toets

Met dit plan wordt een parkeerplaats gelegaliseerd behorend bij het autobedrijf Tijink. Binnen het plangebied worden voornamelijk auto's gestald voor de verkoop. Het aantal verkeersbewegingen die dit met zich mee brengt zijn potentiële kopers en eventuele proefritten. De werkzaamheden zijn arbeidsextensief. Op basis van de kengetallen van CROW geldt voor een arbeidsextensief bedrijf in het buitengebied een kengetal voor verkeersgeneratie van 4,8 verkeersbewegingen per 100 m². Het betreffende plangebied heeft een oppervlakte van 475 m². Dat betekent dat mag worden uitgegaan van een toename van afgerond 23 verkeersbewegingen per dag. Als wordt uitgegaan van een worst-case scenario kan het aantal verkeersbewegingen op 89 per dag gesteld worden. Er zal geen sprake zijn van vrachtverkeer, waardoor het percentage vrachtverkeer op 0 gezet kan worden. In figuur 4.2 is de worst-case berekening weergegeven met 89 voertuigbewegingen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Jaar van planrealisatie		2017	
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		161	
Aandeel vrachtverkeer		0,0%	
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,13	
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03	
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2	
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig			

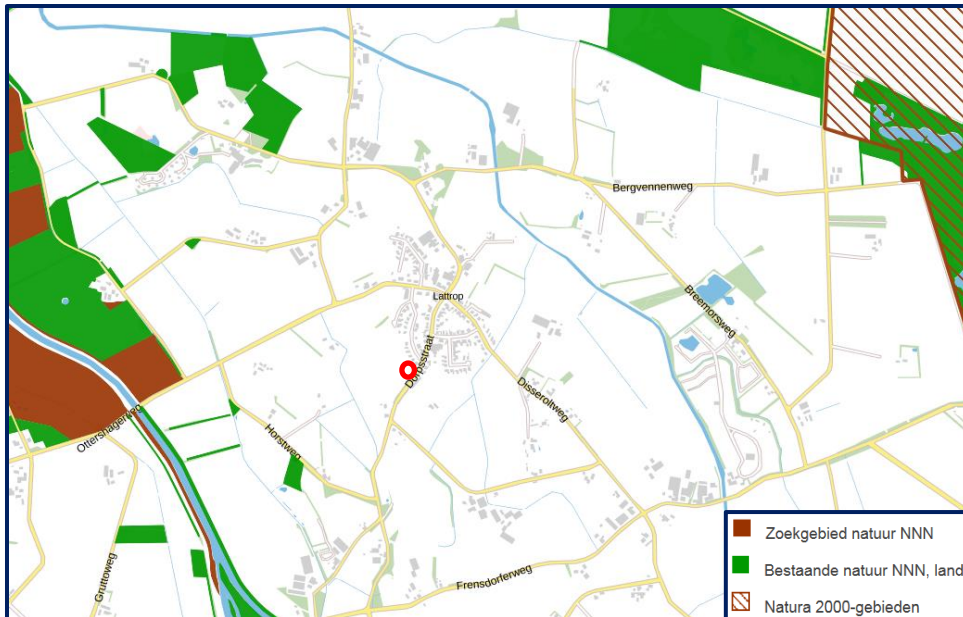
Figuur 4.3: Worst-case berekening voor bijdrage van extra verkeer (bron: infomil.nl)

Uit deze berekening volgt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten. Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.

4.7 Flora en fauna

Bij een ruimtelijk plan moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht. De wettelijke kaders hiervoor worden gevormd door Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), nationale regelgeving (Wet natuurbescherming) en provinciale regelgeving (NNN in provinciale verordening).

In het plangebied komen geen beschermde soorten flora en fauna voor. De halfverharding is al jaren aanwezig. Het gebied er om heen wordt gebruikt als maisland. Met deze vergunning wordt de al aanwezige verharding en het gebruik als parkeerplaats tijdelijk toegestaan. Door het aanplanten van een haag rondom het plangebied neemt de impact van verkeersbewegingen op de omgeving en de mogelijk aanwezige beschermde dieren af.

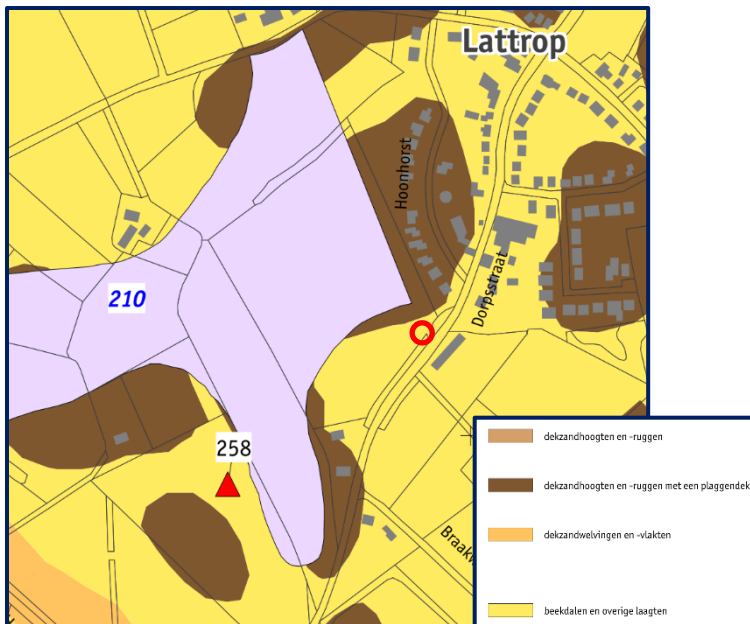


Figuur 4.4: Plangebied t.o.v. NNN en Natura 2000 (bron: Omgevingsvisie Overijssel)

Het plangebied is gelegen op ruime afstand van het dichtstbijzijnde natura 2000 gebied (1,7 km). Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt op circa 500 meter van het plangebied. Het plan heeft daarmee geen negatieve invloed op beschermde gebieden.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

De gemeente Dinkelland heeft op 27 mei 2008 het gemeentelijke archeologiebeleid vastgesteld. Onderdeel van de beleidsnota is een archeologische verwachtings- en advieskaart. Hierop staat bij welke bodemingrepen archeologisch onderzoek noodzakelijk is. In figuur 4.5 is een uitsnede van deze kaart opgenomen met daarop het plangebied rood omcirkeld. Het plangebied is gelegen binnen de zone 'beekdalen en overige laagten'. De kans op de aanwezigheid van archeologische resten uit alle perioden is laag. Er geldt een vrijstelling voor archeologisch onderzoek.



Figuur 4.0: Uitsnede archeologische verwachtings- en advieskaart (bron: gemeente Dinkelland)

4.9 Water

Een belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte 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). Bij het invullen van de watertoets is aangegeven dat er geen sprake is van een toename van het verhard oppervlak. Dat komt omdat de halfverharding bestaat uit graskeien waardoor water nog steeds kan infiltreren.

Watertoetsproces

Op 31 oktober 2017 is via www.dewatertoets.nl de digitale watertoets verricht, zie Bijlage 2. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding. Naar aanleiding van de watertoets geldt de korte procedure. Het waterschap Vechtstromen heeft op voorhand geen bezwaar tegen verder uitwerking van dit plan en stelt geen nadere eisen.

4.10 Verkeer en parkeren

Met deze tijdelijke vergunning wordt een parkeerprobleem aan de rand van Lattrop opgelost. Autobedrijf Tijink heeft extra parkeerplekken/stallingsruimte nodig ten behoeve van de werkzaamheden. Door deze extra parkeerplekken ontstaat er meer bewegingsruimte voor het bedrijfspand direct langs de Dorpsstraat. De toename van verkeer naar aanleiding van deze ontwikkeling kan eenvoudig via de bestaande infrastructuur worden afgewikkeld.

5 Economische uitvoerbaarheid

Voor de aanvraag omgevingsvergunning worden leges in rekening gebracht. Deze zijn voor rekening van de aanvrager. Daarnaast wordt er tussen de gemeente en de aanvrager een planschadeovereenkomst gesloten. Dit zorgt er voor dat eventuele planschade naar aanleiding van het verlenen van een tijdelijke omgevingsvergunning door de gemeente kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer.

Bijlage 1: Landschapsplan

Bijlage 2: Watertoets

Beplantingsplan landschapsonwerp

- 1: Gemengde boerenhaag - 67 meter
Liguster - Ligustrum ovalifolium > 150 stuks
Veldesdoorn - Acer campestre > 150 stuks
Beuk - Fagus sylvatica > 150 stuks
Gewone beuk - Carpinus betulus > 150 stuks
Plantmaat 80-100, dubbele rij, 9st/m1



Landschapstype: Kampenlandschap

		Project Landschapsonwerp Autobedrijf Tijink Planlocatie Dorpsstraat 20 te Lattrop
Getekend door Niels Borgerink		Bezoekadres/Postadres: Ootmarsumsestraat 133 7634 PN Tilligte Contact: Telefoon: (0541) 725 005 Mobiel: (06) - 531 988 54 E-mail: info@borgerinkgroendesign.nl www.borgerinkgroendesign.nl
Laatste gewijzigd op 18-10-2017		
Datum 06-10-2017		
Paginaformaat A3		
Schaal 1 : 300		

Bijlage 2: Watertoets

Geachte heer/mevrouw Patriek,

U heeft een watertoets uitgevoerd op de website <http://www.dewatertoets.nl/>. Op basis van deze toets volgt u de korte procedure. Dit houdt in dat u direct door kunt gaan met de planvorming van uw plan onder de voorwaarde dat u de standaard waterparagraaf uit dit document toepast.

STANDAARD WATERPARAGRAAF

Belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte 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).

Deze standaard waterparagraaf heeft betrekking op het plan **Dorpsstraat 20, Lattrop**.

Waterbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is richtinggevend voor de bescherming van de oppervlaktewaterkwaliteit in de landen in de Europese Unie. Aan alle oppervlaktewateren in een stroomgebied worden kwaliteitsdoelen gesteld die in 2015 moeten worden bereikt. Ruimtelijk relevant rijksbeleid is verwoord in de Nota Ruimte en het Nationaal Waterplan (inclusief de stroomgebiedbeheerplannen).

Op provinciaal niveau zijn de Omgevingsvisie en de bijbehorende Omgevingsverordening richtinggevend voor ruimtelijke plannen.

Het Waterschap Vechtstromen heeft de beleidskaders van rijk en provincie nader uitgewerkt in het Waterbeheerplan 2010-2015. De belangrijkste ruimtelijk relevante thema's zijn de Kaderrichtlijn Water en retentiecompensatie. Daarnaast is de Keur van Waterschap Vechtstromen een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden.

Op gemeentelijk niveau zijn het in overleg met Waterschap Vechtstromen opgestelde gemeentelijk Waterplan en het gemeentelijk Rioleringsplan van belang bij het afwegen van waterbelangen in ruimtelijke plannen.

Watersysteem

In het waterbeheer van de 21e eeuw worden duurzame, veerkrachtige watersystemen nagestreefd. Dit betekent concreet dat droge perioden worden doorstaan zonder droogteschade, vissterfte en stank, en dat in natte perioden geen overlast optreedt door hoge grondwaterstanden of inundaties vanuit oppervlaktewateren. Problemen worden niet afgewenteld op andere gebieden of latere generaties. Het principe "eerst vasthouden, dan bergen, dan pas afvoeren" is hierbij leidend. Rijk, provincies en gemeenten hebben in het Nationaal Bestuursakkoord Water doelen vastgelegd voor het op orde brengen van het watersysteem.

Afvalwaterketen

Het zoveel mogelijk scheiden van vuil en schoon water is belangrijk voor het bereiken van een goede waterkwaliteit. Door te voorkomen dat grote hoeveelheden relatief schoon hemelwater door rioolstelsels worden afgevoerd, neemt het aantal overstorten van verontreinigd rioolwater op oppervlaktewater af en neemt de doelmatigheid van de rioolwaterzuivering toe. Hierdoor verbetert zowel de kwaliteit van oppervlaktewateren waarop overstorten plaatsvinden als de kwaliteit van het effluent ontvangende oppervlaktewater. Indien het schone hemelwater door middel van infiltratie in het gebied wordt vastgehouden alvorens het wordt afgevoerd naar oppervlaktewater, draagt dit bovendien bij aan de duurzaamheid van het watersysteem. Vandaar dat het principe "eerst schoonhouden, dan scheiden, dan pas zuiveren" een belangrijk uitgangspunt is bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Als het hemelwater niet wordt aangekoppeld of wordt afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel is oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst.

Wateraspecten plangebied

Waterhuishouding

Het plan loopt geen verhoogd risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. In het verleden is er in of rondom het plangebied geen wateroverlast of grondwateroverlast geconstateerd. De toename van het verharde oppervlak is minder dan 1500m². Het plangebied bevindt zich niet binnen een

beschermingszone of herinrichtingszone langs een waterloop, primair watergebied, invloedszone zuiveringstechnisch werk of een retentiecompensatiegebied.

Voorkeursbeleid hemelwaterafvoer

In het plan wordt het afvalwater en het hemelwater behandeld via (de gekozen optie wordt hieronder bevestigd met ja):
een gemengd stelsel
een gescheiden stelsel: hemelwater wordt geïnfiltreerd. **ja**
een gescheiden stelsel: hemelwater wordt afgevoerd naar oppervlaktewater.
hemelwater wordt afgevoerd naar een hemelwaterriool van een verbeterd gescheiden stelsel.

Aanleghoogte van de bebouwing

Voor de aanleghoogte van de gebouwen (onderkant vloer begane grond) wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter ten opzichte van de gemiddelde hoogste grondwaterstand(GHG). Bij een afwijkende maatvoering is de kans op structurele grondwateroverlast groot. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een geringere ontwateringsdiepte. Kelders dienen waterdicht te zijn. Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Ook voor lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast.

In het plan wordt er naar gestreefd het voorkeursbeleid van het waterschap op te volgen.

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het waterschap Vechtstromen 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 Vechtstromen geeft een positief wateradvies.

Algemene info:

In de procedurebepalingen van de Wro voor het bestemmingsplan is opgenomen dat de kennisgeving wordt toegezonden aan de instanties die bij het overleg zijn betrokken. De terinzagelegging van het bestemmingsplan kunt u zenden aan kennisgevingwro@vechtstromen.nl.

Verklaring

Dit document is een automatisch gegenereerd bestand op basis van de door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens en heeft verklaard dat alles naar waarheid is ingevuld.

Copyright Digitale Watertoets - <http://www.dewatertoets.nl/> Dit document is gegenereerd via de website <http://www.dewatertoets.nl/>. Het document mag alleen worden gebruikt ten behoeve van het plan, dat in dit document is omschreven. De informatie in dit document is houdbaar tot maximaal 1 jaar, gerekend vanaf de genoemde datum in dit document.

De WaterToets 2017