

**Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan  
De Veldkamp**

**September 2014**



<p><b>1. Stichting Wijkcomité Wensink-Zuid</b>  <b>Oude Hengelseweg 114</b>  <b>7622 HZ BORNE</b></p>	
<p><b>Reactie:</b>  De Stichting pleit ervoor het gebied De Veldkamp te behouden als groen uitloopgebied van de wijk Wensink-Zuid en andere aangrenzende wijken. Volgens de Stichting is deze uitloopfunctie goed te combineren met de functie bedrijventerrein door de volgende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Vrijliggende wandel- en fietspaden die vanuit de aangrenzende wijken de groenblijvende delen van het bedrijventerrein toegankelijk maken en met elkaar verbinden.</li> <li>b. Een goede fietsverbinding via de Burenweg naar Twickel.</li> <li>c. Een rechtstreekse fietsverbinding vanaf de Schildsweg langs het spoor naar de Burenweg.</li> <li>d. Kwaliteitsgroen bij de bedrijven. Stichting betreurt het dat het bebouwingspercentage is verhoogd. Dat zou gecompenseerd moeten worden met verplicht kwaliteitsgroen bij elk bedrijf zodat gebied een overheersend groene uitstraling krijgt.</li> <li>e. Handhaven van kwaliteitseisen betreffende de toegestane bebouwing (vormgeving, kleuren, bouwmaterialen). Een mooi bedrijventerrein is visitekaartje voor Hengelo en Borne en zal uiteindelijk meer bedrijven aantrekken.</li> </ul>	<p>Het bedrijventerrein is toegankelijk voor fietsers en voetgangers maar niet met dezelfde faciliteiten (zoals fietspaden en voetpaden) die veelal voorhanden zijn in woonwijken en centrumgebieden omdat de primaire functie bedrijventerrein is</p> <p>Het bestemmingsplan maakt een fietsverbinding mogelijk.</p> <p>Er komt een weg maar niet uitsluitend voor fietsers.</p> <p>Voor het bedrijventerrein is het aan de ondernemer om rekening houdend met het bestemmingsplan/beeldkwaliteitplan zijn perceel in te vullen. Het bebouwingspercentage is iets verhoogd. In het geldende plan zat een minimaal bebouwingspercentage. Dat minimum bebouwingspercentage is in het voorliggende plan vervallen. Het gebied De Veldkamp is zo'n 70 hectare in omvang waarvan z'n 30 hectare als uitgeefbare grond. Dat geeft al aan dat een groot deel voor andere functies zal worden gebruikt. Een aanzienlijk deel daarvan wordt gebruikt voor de groene invulling/uitstraling van het gebied. In het stedenbouwkundig plan is te zien hoe een groene invulling wordt gegeven aan De Veldkamp.</p> <p>Dit onderdeel van de zienswijze gaat over de beeldkwaliteit en dat is niet geregeld in het bestemmingsplan maar in het Beeldkwaliteitplan bedrijventerrein De Veldkamp (Buren). Toch merken wij het volgende op. De ambitie is nog steeds om De Veldkamp te ontwikkelen tot een hoogwaardig bedrijventerrein. Het beeldkwaliteitplan is op onderdelen aangepast. Een van de onderdelen is het aanpassen van de zichtlocaties. In het geldende beeldkwaliteitplan waren een aantal locaties (waaronder de Scholtenoven) aangegeven als zichtlocaties. Deze locaties waren aangegeven als "accenten" in het geldende beeldkwaliteitplan. In het herziene beeldkwaliteitplan is het aantal accenten verminderd. In het vigerende</p>

<p>f. Aanplanten van een brede strook met (groenblijvende) bomen en struiken langs snelweg om zoveel mogelijk fijnstof op te vangen. Gezondheid belangrijker dan zichtlocatie. Behoud van bomen in het gebied. Het aanplanten van bomen/struiken /hagen langs de nieuw aangelegde en nog aan te leggen wegen.</p> <p>g. Het beperken van de snelheid op de te verlengen Amerikalaan (Zuidelijke Randweg) tot 60 km per uur.</p> <p>Er bij Rijksoverheid op aandringen de maximale snelheid op de A1/A35 langs Borne/Hengelo te verlagen naar 100 km per uur om geluidsoverlast tegen te gaan, fijnstof te verminderen en de verkeersveiligheid te bevorderen.</p>	<p>beeldkwaliteitplan De Veldkamp zaten veel accentpunten. Het aantal accentpunten is teruggebracht naar accentpunten die de hoofdstructuur accentueren. Op die plekken moet extra aandacht worden besteed aan de vormgeving van de bebouwing en inrichting van de kavel. De accentpunten zijn nu daar gelegd waar de architectuur niet alleen van betekenis is voor de bebouwing en inrichting van de betreffende kavel maar ook van betekenis voor het bedrijventerrein De Veldkamp als geheel. Wij zijn er van overtuigd dat ook op basis van het nieuwe beeldkwaliteitplan een mooi en aantrekkelijk bedrijventerrein kan ontstaan.</p> <p>Dit onderdeel van de zienswijze heeft niet direct betrekking op het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp Toch merken wij het volgende op. In het stedenbouwkundig plan is te zien hoe een groene invulling wordt gegeven aan De Veldkamp. Ook langs de snelweg zal wat groen worden aangeplant. Er wordt gestreefd naar behoud van bomen. Maar het is niet te voorkomen dat ook bomen worden verwijderd. Daar staat tegenover dat er ook extra groen, onder andere in de zin van aanplant van bomen, wordt gerealiseerd. Ook langs nieuw aan te leggen en al aangelegde wegen is voorzien in groen.</p> <p>Dit onderdeel van de zienswijzen heeft geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp. Toch willen wij het volgende opmerken De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombestemming. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. De parallelstructuur op de Veldkamp is inderdaad 50 km/uur. Het tracé dat nu in het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg zit wordt vanaf de rotonde 80 km/uur.</p> <p>In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg is door de gemeenteraad een motie aangenomen waarin wij worden opgeroepen om andere daarbij betrokken gemeenten te benaderen en om via een gezamenlijke inspanning in Den Haag proberen te bewerkstelligen dat op het traject vanaf afslag Hengelo-Noord tot aan afslag Deventer en op de A35 na afslag Borne tot A1 de snelheid wordt teruggebracht naar 100 km per uur. Deze motie is vooral gericht op terugdringen van de geluidsoverlast, maar kan ook positief effect hebben op verkeersongevallen en fijnstof. Wij</p>
---	--

	<p>beraden ons nog of en zo ja op welke wijze wij invulling willen geven aan deze motie.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
<p><b>2. Vitens</b>  <b>Postbus 1205</b>  <b>8001 BE Utrecht</b></p>	
<p><b>Reactie:</b></p> <p>a. in het plangebied bevinden zich hoofdleidingen/distributieleidingen en transportleidingen voor drinkwater. Uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering dienen in de nabijheid van aanwezige transportleidingen activiteiten zoals het oprichten van gebouwen, het verrichten van ontgravingen en het aanbrengen van bomen en/of diepwortelende struiken vermeden te worden.</p> <p>b. Gevraagd wordt de transportleidingen op de verbeelding aan te geven met de nevenbestemming "openbare nutsleidingen". In de regels daarbij regelen dat de hiervoor genoemde activiteiten worden vermeden danwel in goed overleg met Vitens worden uitgevoerd.</p> <p>c. Gevraagd wordt bij de definitieve invulling van het plan rekening te houden met de hoofd- en/of distributieleidingen en indien mogelijk wijzigingen ervan te voorkomen.</p>	<p>De in het plangebied aanwezige hoofdwaterleiding zijn in het ontwerpbestemmingsplan bestemd met de dubbelbestemming Leiding-Water. De gronden met deze bestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse leiding voor het transport van water met de daarbij behorende belemmeringenstrook. Binnen de belemmeringenstrook mogen geen gebouwen worden opgericht. Het verrichten van ontgravingen, het aanbrengen van bomen en/of diepwortelende beplantingen worden in de regels aangemerkt als verboden handelingen. Deze handelingen zijn, via een omgevingsvergunning, alleen toelaatbaar als geen aantasting plaatsvindt van de waterleiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterleidingbeheerder.</p> <p>Uit de beantwoording hiervoor blijkt dat de hoofdwaterleidingen al op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan zijn aangegeven. Ook is in de regels een regeling opgenomen ter bescherming van de watertransportleidingen. Heel veel activiteiten worden aangemerkt als verbodenwerkzaamheden. Deze handelingen zijn, via een omgevingsvergunning, alleen toelaatbaar als geen aantasting plaatsvindt van de waterleiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterleidingbeheerder.</p> <p>De hoofdwatertransportleidingen zijn in het plan goed planologisch beschermd. Veel werkzaamheden zijn verboden en zijn, via een omgevingsvergunning, alleen toelaatbaar als geen aantasting plaatsvindt van de waterleiding en vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterleidingbeheerder.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

<p><b>3. Stichting Natuur- en Milieuraad Hengelo e.o. Postbus 805 7550 AV HENGELO</b></p>	
<p><b>Reactie:</b></p> <p>a. Bij de conclusie over flora en fauna onderzoek van “voormalige Kleigaten aan de Steenbakkersweg” staat dat er bij aanleg van bedrijventerrein diverse compenserende maatregelen zijn getroffen, zoals aanleg voldoende groen. Gevraagd wordt welke compenserende maatregelen zijn uitgevoerd en welke nog worden uitgevoerd?</p> <p>b. De Stichting merkt op dat voor het gebied Lemerijweg en omgeving (vooral de laanbeplanting en de huidige groenlocatie van de gesloopte boerderij) in het ontwerpplan een bedrijventerreinbestemming heeft gekregen.</p> <p>c. Gevraagd wordt om de oude eiken en het overige opvallende, waardevolle en beeldbepalende groen, zelfs zonder beschermde status in de eventueel uit te werken bouwplannen in te passen. Gevraagd wordt dit in de regels en op de verbeelding te regelen. Overigens is de gemeentelijke Bijzonder Bomenlijst sinds 2009 niet meer aangevuld hoewel dit volgens de vastgestelde Bomenverordening jaarlijks het geval zou zijn.</p> <p>d. In ontwerp is gebied aangegeven (in groenbestemming). Daar is besluit van B&amp;W nodig om bebouwing mogelijk te maken. Gevraagd wordt om in die gevallen compensatie te vragen in de vorm van groen of andere natuurvoorzieningen.</p>	<p>Het gebied De Veldkamp is zo'n 70 hectare in omvang waarvan zo'n 30 hectare als uitgeefbare grond. Dat geeft al aan dat een groot deel voor andere functies zal worden gebruikt. Een aanzienlijk deel daarvan wordt gebruikt voor de groene invulling/uitstraling van het gebied. In het stedenbouwkundig plan is te zien hoe een groene invulling wordt gegeven aan De Veldkamp. De inrichting van voormalige vuilstort Steenbakkersweg is in uitvoering. Daarnaast is ook een deel van de retentievijvers gerealiseerd. De resterende maatregelen, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan, volgen nog.</p> <p>De zienswijzen onder sub b, c en d hebben betrekking op het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp (gemeente Hengelo) Voor wat betreft uw zienswijzen onder sub b, c en d zal daarop worden ingegaan bij de beantwoording van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp (gemeente Hengelo).</p> <p>Zie beantwoording onder sub b.</p> <p>Zie beantwoording onder sub b.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>

<p><b>4. Hermine Wasser Van Heemskerkstraat 1 7622JG BORNE</b></p>	
<p><b>Reactie:</b></p> <p>a. Grenzend aan tuin van appellant bevinden zich openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden veelvuldig gebruikt voor parkeren van bestelbussen, aanhangwagens, campers, kleine vrachtwagens. Deze worden s morgens vroeg gestart en s avonds weer ontladen/schoongemaakt. De overlast die hierdoor ontstaat, is zeer storend.</p> <p>b. Uitzicht bij uitrijden eigen uitrit wordt hierdoor belemmerd.</p> <p>c. Degenen die gebruik maken van de parkeerplaatsen (bedrijven) zijn niet in woonwijk appellant gevestigd. Bedrijven moeten parkeerprobleem op eigen terrein oplossen danwel elders parkeerplekken huren/kopen. En geen parkeerproblemen/overlast veroorzaken op openbare parkeerplekken.</p> <p>d. Op De Veldkamp wordt gezocht naar plek voor langparkeerders. Appellant vraagt of op De Veldkamp ook gekeken kan worden naar oplossing voor haar probleem.</p>	<p>De zienswijzen onder sub a, b, c en e hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp. Maar toch willen we het volgende opmerken. Het gebruik van deze openbare parkeerplaatsen door bestelbussen, aanhangwagens, campers, kleine vrachtwagens is ons bekend. Dit gebruik zal in de meeste gevallen (afhankelijk van de afmetingen van de genoemde voertuigen) in strijd zijn met de APV. Indien wij daar klachten over ontvangen zal daar tegen worden opgetreden.</p> <p>Wij kunnen ons voorstellen dat daardoor het uitzicht wordt belemmerd. Zoals gezegd zullen wij tegen het strijdige gebruik optreden indien daar een klacht over wordt ingediend. De zienswijze merken wij aan als klacht.</p> <p>Bij het opstellen van het Handhavingsplan 2015 zullen wij afwegen of het mogelijk is hierop ook proactief te handhaven.</p> <p>Appellant merkt terecht op dat bedrijven hun parkeerproblemen op eigen terrein danwel elders (niet zijnde openbare parkeerplaatsen) moeten oplossen. Bedrijven mogen hun parkeerprobleem niet oplossen op openbare parkeerplaatsen. Wij gaan ervan uit dat, gelet op de bovenstaande beantwoording, de door appellant ervaren parkeeroverlast verdwijnt en dat hierdoor de leefbaarheid van haar omgeving wordt verbeterd.</p> <p>Zie beantwoording onder sub a.</p> <p>Zie beantwoording onder sub a.</p> <p>Op De Veldkamp wordt gezocht naar een langparkeerplek voor vrachtwagens. Van een dergelijke langparkeerplek mogen ook andere voertuigen dan vrachtauto's gebruik maken. Het moet dan gaan om voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Dus ook de voertuigen (mits langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter) die op openbare parkeerplaatsen nabij de woning van appellant geparkeerd worden zouden gebruik kunnen maken van een langparkeerplaats.</p>

<p>e. De leefbaarheid wordt door parkeerprobleem ernstig geschaad. Boa's hebben geadviseerd om zienswijze in te dienen.</p>	<p>Zie beantwoording onder sub a.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</p>
---	--

<p><b>5. Bron Installatietechniek Burenweg 5a 7621 GX BORNE</b></p>	
<p><b>Reactie:</b></p> <p>a. appellant heeft in 2010 perceel Burenweg 5a gekocht (met bedrijfswoning). Bewust gekozen voor dit perceel vanwege bedrijfsmatige bestemming en de mogelijkheid daar een of meerdere bedrijfsgebouwen te realiseren.</p> <p>b. Perceel heeft bedrijfsbestemming (mogelijkheid tot en met categorie 2 bedrijven) Dat betekent dat op ten minste 30 meter van de perceelgrens geen geluidsgevoelige bestemming mag liggen. Ook bestaat er de mogelijkheid om om te schakelen naar categorie 3.1. Dat is misschien in de toekomst de bedoeling.</p> <p>c. Uit ontwerpplan maakt appellant op dat op perceel Burenweg 7-9 een bedrijfswoning mogelijk wordt gemaakt die tevens burgerwoning is. Door de uitsterfregeling wordt immers op verkapte manier burgerwoning mogelijk gemaakt</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel van appellant de bestemming bedrijventerrein met de functieaanduiding "bedrijf tot en met categorie 2". Binnen de regels van het bestemmingsplannen is het mogelijk om daar bedrijfsbebouwing te realiseren.</p> <p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 6 sub a. In het bijzonder naar wat onder kopje "<i>Industrielawaai / milieuzonering</i>" staat. Daar staat onder andere: Rondom het perceel Burenweg 7 bevindt zich een drietal bedrijfspcelen. Op de pcelen (<i>waaronder het perceel van appellant</i>) is categorie 2 bedrijvigheid toegestaan, met dien verstande dat op het tegenovergelegen perceel Burenweg 20 tevens een aannemersbedrijf met werkplaats (SBI-code 45, milieucategorie 3.1) is toegestaan. Voor categorie 2 bedrijvigheid (<i>zoals het perceel van appellant</i>), geldt bij het omgevingstype gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt ruimschoots voldaan. Geconstateerd kan dan ook worden dat de categorie-2 bedrijvigheid in alle redelijkheid aan de geluideisen uit het Activiteitenbesluit kan voldoen.</p> <p>In de regels is geregeld dat het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning kan afwijken en de vestiging van een hogere categorie van de lijst van bedrijfsactiviteiten danwel voor de vestiging van een bedrijf dat niet in de categorieën, zoals genoemd in artikel 3.1 van de regels, van de lijst van bedrijfsactiviteiten is vermeld mogelijk kan maken. Van deze mogelijkheid kan alleen gebruik worden gemaakt als wordt voldaan aan de in artikel 3.5.1 onder a en b staande voorwaarden.</p> <p>Perceel Burenweg 7 heeft in het ontwerpbestemmingsplan De Veldkamp de bestemming Bedrijventerrein waarbij de aanwezige woning de functieaanduiding bedrijfswoning heeft gekregen. In paragraaf 4.8.4 van de toelichting is aangegeven waarom</p>



<p>die geluidgevoelig is. Appellant was hier bij eerdere planherziening ook al op tegen.</p> <p>d. Appellant vindt de uitsterfregeling erg onduidelijk. Hij kan niet overzien wat de consequenties daarvan zijn voor zijn perceel/bedrijf. Hij wil niet dat zijn bedrijfsmogelijkheden in de toekomst beperkt worden door de "burgerwoning".</p> <p>e. Gemeente heeft volgens appellant probleem met woonsituatie op perceel Burenweg 7. Appellant wil daar niet de dupe van worden. Appellant wil bevestiging dat hij niet de dupe wordt.</p> <p>f. Perceel Burenweg 7 heeft nu nog bedrijfsbestemming. Door nieuwe bestemming moet appellant hinderafstanden respecteren. Daardoor gaat appellant er op achteruit. Als gemeente plan doorzet gaat appellant planschade vragen.</p>	<p>hiervoor gekozen is. Er wordt niet op een verkapte manier een burgerbewoning mogelijk gemaakt. Op dit moment is namelijk burgerbewoning op basis van het overgangsrecht (van bestemmingsplan De Veldkamp 2006) ook al toegestaan.</p> <p>De uitsterfregeling is als volgt geregeld in het ontwerpbestemmingsplan. Het gehele perceel Burenweg 7 heeft de functieaanduiding wonen gekregen. In artikel 3.1 onder o is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding wonen de gronden zijn bestemd voor wonen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 (uitsterfregeling). Artikel 3.6 komt er kort gezegd op neer dat het huidige gebruik van de woning en een bijgebouw (zoals aangegeven op bijlage 4 bij de regels) mag worden voortgezet maar naar aard en omvang niet mogen worden vergroot. Indien het huidige gebruik na inwerkingtreding van het plan 6 maanden of langer wordt onderbroken dan vervalt de bedoelde vorm van gebruik (zijnde burgerwoning en bijgebouw). Dat is ook het geval indien er op het perceel bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend en er een economische binding bestaat tussen een bewoner (van perceel Burenweg 7) en het op het perceel aanwezige bedrijfsmatige gebruik. Dan vervalt de huidige gebruiksmogelijkheid (zijnde burgerwoning en bijgebouw) na een periode van 2 maanden. De bedrijfsmogelijkheden van appellant worden niet beperkt doordat er voor het perceel Burenweg 7 een uitsterfregeling is opgenomen. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording onder 6 sub a. Daaruit valt af te leiden dat appellant geen problemen hoeft te verwachten voor zijn bedrijfsmogelijkheden vanwege de woonsituatie op perceel Burenweg 7.</p> <p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 6 sub a. Daaruit valt af te leiden dat appellant geen problemen hoeft te verwachten vanwege de woonsituatie op perceel Burenweg 7.</p> <p>De bedrijfsbestemming op perceel Burenweg 7 blijft gehandhaafd. Tevens is voor de op dat perceel aanwezige woning de functieaanduiding bedrijfswoning opgenomen. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording onder 6 sub a. Daaruit blijkt dat appellant er niet op achteruit gaat door Burenweg 7.</p> <p>Indien appellant toch van mening is dat hij door het bestemmingsplan schade lijdt kan hij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot tegemoetkoming in schade indienen.</p>
--	--

<p>g. Appellant is tegen verruiming van mogelijkheden voor (perifere) detailhandel. De Veldkamp moet bedrijventerrein zijn en geen verlengstuk van Westermaat. Appellant is tegen een grote loods voor IKEA of ander grootwinkelbedrijf. Zit niet te wachten op verkeerssituaties zoals bij de Westermaat. Appellant is tegen perifere detailhandel en internetverkoop op De Veldkamp. In strijd met provinciale en nationale regelgeving. Het is geen goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Wij achten nieuwe vestigingen van perifere detailhandel - na afweging - toelaatbaar op bedrijventerrein De Veldkamp. Om echter per vestiging een goede ruimtelijke afweging te kunnen maken is ervoor gekozen om nergens op De Veldkamp rechtstreeks perifere detailhandel toe te staan. Vestiging van perifere detailhandel is uitsluitend mogelijk na toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid door ons college. Voor het toepassen van deze bevoegdheid zijn diverse uitgangspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geldend distributieplanologisch beleid (toetsingskader commerciële voorzieningen);</li> <li>- afwegingen ten aanzien van verkeer en parkeren;</li> <li>- afwegingen ten aanzien van onevenredige afbreuk van aangrenzende gronden en bouwwerken.</li> </ul> <p>Voordat perifere detailhandel zich kan vestigen vindt er een uitgebreide afweging plaats. Deze afweging zorgt ervoor dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Wij achten de realisering van opslag en distributie voor internetverkoop binnen een bedrijfsbestemming mogelijk, voor zover afhaalmogelijkheden van goederen door consumenten van ondergeschikte aard en omvang zijn. Van een ondergeschikte omvang is sprake indien de oppervlakte voor afhalen van goederen niet meer bedraagt dan 10% van de vloeroppervlakte van een bedrijfsgebouw, met een maximum van 150 m<sup>2</sup>. Indien een webshop (opslag en distributie voor internetverkoop) meer ruimte benut voor afhalen van goederen is geen sprake van verkoop via internet. Dan is vestiging nodig in het kernwinkelgebied. Het ter plekke afrekenen en het hebben van een showroom is bij internetverkoop binnen de bedrijfsbestemming niet toegestaan.</p> <p>De in het plan opgenomen perifere detailhandel en internetverkoop passen binnen de nationale en provinciale regelgeving.</p>
<p>h. Appellant vraagt zijn zienswijze tegen vorig plan als herhaald en ingelast te beschouwen.</p>	<p>De zienswijze tegen het vorig plan beschouwen wij niet als herhaald en ingelast. Het voorliggende plan is een nieuw plan die op zijn eigen merites moet worden beschouwd.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te vullen zoals verwoord in de beantwoording van zienswijze 6 onder a.</p>

<p>6. AAA Advocatuur  mr. drs. M. Wullink  (namens :  I Dhr. D.J. Katgert  II Mw. B. Katgert-Zwaan  III Mw. J.W.G. Katgert-Boeser  IV Mw. J.M. Katgert  V De erven A. Katgert zijnde sub I, III  en IV voornoemd.)  Postbus 155  7550 AD HENGELO</p>	
<p><b>Reactie:</b></p>	
<p>Door appelland worden de onderstaande punten a tot en met g aangegeven als belangrijkste bezwaren.</p> <p>a. het is niet mogelijk om ter plekke een bedrijfswoning te bestemmen. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Er kan geen acceptabel woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.</p>	<p>Voor zover er door appelland in zijn zienswijze zaken worden aangehaald die geen betrekking hebben op het voorliggende bestemmingsplan wordt daarop in deze nota zienswijzen niet ingegaan.</p> <p><u>Voorgeschiedenis</u>  Op het perceel Burenweg 7 bevindt zich een bestaande en in gebruik zijnde woning. Op 6 januari 1994 hebben burgemeester en wethouders een bouwvergunning verleend op grond van het toen geldende bestemmingsplan. De woning is in afwijking van de bouwvergunning circa 17 meter dicht bij het spoor gebouwd dan vergund. De raad heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan De Veldkamp 2006 de woning niet bestemd omdat werd aangenomen dat dit in strijd was met de Wet geluidhinder. Appelland heeft ondermeer op dat punt beroep aangetekend bij de Raad van State. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in zijn uitspraak van 9 februari 2011 (201006127/1/H2) echter overwogen: <i>“Tussen partijen is niet in geschil dat het vergunde meer is dan onder het oude bestemmingsplan op het perceel was voorzien en dat de vergunde bebouwing niet op de in de bouwvergunning aangegeven plaats, doch geheel buiten het op de plankaart ingetekende bouwvlak, is gerealiseerd. Niettemin moet het vergunde geacht worden rechtmatig aanwezig te zijn en als zodanig onderdeel uit te maken van het oude planologische regime.”</i></p> <p>Mede gelet op deze uitspraak is op 18 december 2012 het bestemmingsplan De Veldkamp, herziening Burenweg 7-9 vastgesteld. De bedoeling hiervan was om de aanwezige woning alsnog als bedrijfswoning te bestemmen.</p> <p><u>Wet geluidhinder niet van toepassing.</u>  Omdat de woning op het perceel Burenweg 7 een feitelijk en rechtmatig aanwezige woning is, is geconstateerd dat de geluidnormen uit Wet geluidhinder niet op de woning van toepassing</p>

	<p>zijn en is een verdere beoordeling van de geluidbelasting ten gevolge van het spoor achterwege gebleven.</p> <p>De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigt in zijn uitspraak van 23 oktober 2013 (201301638/1/R1) dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is: <i>“Zoals de raad terecht betoogt betekent dit dat ingevolge artikel 76, derde lid, van de Wgh en artikel 4.1, derde lid, van het Bgh, de in de Wgh en het Bgh opgenomen geluidsnormen op deze situatie niet van toepassing zijn.”</i></p> <p><u>Beoordeling woon- en leefklimaat</u> De Afdeling constateert in de uitspraak van 23 oktober 2013 ook dat de woning aan de Burenweg 7 weliswaar een bestaande woning is waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is, maar dat het in planologische zin een nieuwe woning is en dat in dit kader een oordeel moet worden gegeven of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening: <i>“Een goede ruimtelijke ordening heeft buiten de Wgh een zelfstandige betekenis. Dat betekent dat ook in gevallen buiten de reikwijdte van de Wgh in het kader van een goede ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek kan zijn vereist en het nodig kan zijn bepaalde eisen te stellen aan geluidbelastende activiteiten.”</i></p> <p>Om te beoordelen of er sprake is van goede ruimtelijke ordening, dat wil zeggen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, is het van belang vast te stellen wat de aard is van de omgeving en van de woning.</p> <p><u>Aard omgeving / aard van de woning</u> In de Structuurvisie Uitbreiding Borne valt het perceel in een gebied dat is aangegeven als overgangszone “wonen-werken”. Op het perceel was vanaf 1997 tot juni 2013 een bedrijf gevestigd. De eigenaar heeft destijds ook verzocht om een bedrijfsbestemming. In dat kader heeft het perceel in het vigerende bestemmingsplan De Veldkamp 2006 een bedrijfsbestemming gekregen. Ondanks de omstandigheid dat sinds 2013 geen bedrijfsmatige activiteiten op het perceel zijn gevestigd, zijn er geen ruimtelijke gronden om de bestemming te wijzigen. Zoals hiervoor aangegeven moet de bestaande woning in planologische zin worden gezien als een nieuwe woning. Ruimtelijk gezien is het niet gewenst dat er een solitaire woonbestemming ontstaat op het bedrijventerrein. Gelet op voorgaande overwegingen is een bedrijfswoning het meest passend.</p> <p>Het gebruik van de woning en van de</p>
--	--

	<p>bijbehorende gronden voor burgerbewoning is krachtens het overgangsrecht van het bestemmingsplan De Veldkamp toegestaan. Wij willen het gebruik niet voor een tweede keer onder het overgangsrecht brengen. Gelet op het belang van de huidige bewoners, die momenteel op het perceel geen bedrijfsmatige activiteiten verrichten, wordt een zogenaamde uitsterfregeling opgenomen voor het afwijkende gebruik. Een bestemming wonen is als zodanig slechts mogelijk, indien daartegen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren bestaan. In dit geval hebben wij er in redelijkheid voor kunnen kiezen om de burgerwoning van het perceel Burenweg 7-9 niet als zodanig te bestemmen, maar wel toe te staan. Bij de keuze tussen persoonsgebonden overgangsrecht en een uitsterfregeling is gekozen voor de uitsterfregeling omdat daarmee meer recht wordt gedaan aan de belangen van de eigenaar/bewoners dan met een persoonsgebonden overgangsrecht. Het voordeel van een uitsterfregeling is dat deze niet persoonsgebonden is en daardoor meer zekerheid biedt voor de bewoners. Wij zijn ons bewust van het feit dat het afwijkende gebruik met een uitsterfregeling mogelijk langer blijft voortbestaan dan afwijkend gebruik bij persoonsgebonden overgangsrecht. Beide zijn het echter tijdelijke regelingen waar de woning is bestemd voor gebruik als bedrijfswoning. Aangezien het beide tijdelijke regelingen zijn hebben wij bij onze afweging gekozen voor de regeling die het meest recht doet aan de belangen van de eigenaar/bewoners.</p> <p>In die regels wordt bepaald dat het huidige, niet bedrijfsmatige gebruik van de gronden en de daarop aanwezige gebouwen mag worden voortgezet (woning en bijgebouw/gebruik wordt aangegeven op een kaartje als bijlage 4 bij de regels), mits deze naar aard en omvang niet worden vergroot. Tevens wordt in de regels opgenomen dat het huidige gebruik van de gronden en de daarop aanwezige gebouwen vervalt indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dit gebruik na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan 6 maanden wordt onderbroken of</li> <li>- indien ter plekke de bestemming bedrijventerrein wordt gerealiseerd (vestiging van een bedrijf ter plekke) en er een economische binding bestaat tussen het bedrijf en een persoon woonachtig in de woning Burenweg 7 en het bedrijfsmatige gebruik na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan 2 maanden wordt voortgezet.</li> </ul>
--	---

	<p><u>Akoestisch onderzoek en cumulatie</u>  Bij de beoordeling of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt voor wat betreft het aspect hinder van bedrijfsmatige activiteiten ond er meer gebruik gemaakt van de Handreiking bedrijven en milieuzonering van de VNG. In beginsel wordt de handreiking niet toegepast bij bedrijfswoningen. Omdat in voorliggende situatie, zoals hiervoor geschetst, ook burgerbewoning is toegestaan, zijn er overeenkomsten met “gemengd gebied” zoals bedoeld in de Handreiking. In gemengd gebied is er een matige tot sterke functiemenging tussen wonen en werken.</p> <p>In de voorbereiding van dit plan is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting als gevolg van railverkeer, wegverkeer en industrielawaai en cumulatie als gevolg van deze bronnen. De rapportage is als bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>Om de cumulatie te beoordelen is gebruikt gemaakt van hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hierin wordt een methode geschetst om cumulatie van geluid afkomstig van de verschillende geluidbronnen (railverkeer, wegverkeer en industrielawaai) te beoordelen. Cumulatie van het geluid van deze bronnen is volgens het Reken en meetvoorschrift alleen aan de orde als de afzonderlijke bronnen een relevante bijdrage leveren. Er is alleen sprake van een relevante bijdrage als de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor een specifieke geluidbron wordt overschreden. De voorkeursgrenswaarde uit de Weg geluidhinder zijn: 48 dB, 55 dB en 50 dB(A) voor resp. weg-, rail- en industrielawaai. Hieronder worden eerst de verschillende geluidbronnen behandeld en wordt nagegaan of deze bronnen een relevante bijdrage leveren aan de cumulatie. Vervolgens wordt ingegaan op de cumulatie.</p> <p><i>Industrielawaai / milieuzonering</i>  Rondom het perceel Burenweg 7 bevindt zich een drietal bedrijfspercelen. Twee percelen zijn in gebruik; één perceel is momenteel nog onbebouwd. Op de percelen is categorie 2 bedrijvigheid toegestaan, met dien verstande dat op het tegenovergelegen perceel Burenweg 20 tevens een aannemersbedrijf met werkplaats (SBI-code 45, milieucategorie 3.1) is toegestaan. Voor categorie 2 bedrijvigheid geldt bij het omgevingstype gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt ruimschoots voldaan. Er kan dan ook worden geconstateerd dat de categorie-2 bedrijvigheid in</p>
--	--

	<p>alle redelijkheid aan de geluideisen uit het Activiteitenbesluit kan voldoen. Voor het aannemersbedrijf aan de overzijde (categorie 3.1) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 9 bij het bestemmingsplan). Met dit akoestisch onderzoek wordt aannemelijk gemaakt dat het aannemersbedrijf ook in de maximaal representatieve bedrijfssituatie (een drukke dag) kan voldoen aan de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit. In het theoretische geval dat alle bedrijvigheid om de woning maximaal functioneert, bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting van de hoogstbelaste gevel (= de voorgevel) 52 dB(A) in de dagperiode, 44 dB(A) in de avondperiode en 39 dB(A) in de nachtperiode. De bedrijven afzonderlijk leveren geen relevante bijdrage. Voor wat betreft de cumulatie is er alleen in (theorie) de situatie dat alle bedrijvigheid maximaal functioneert in de dagperiode op twee beoordelingspunten op de voorgevel een relevante bijdrage (zie tabel 7 van bijlage 8 bij het bestemmingsplan).</p> <p><i>Wegverkeerslawaai</i>  Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat het wegverkeer een relatief geringe bijdrage levert aan de geluidbelasting. Het voor 2025 geprognoseerde wegverkeer over de Burenweg geeft een geluidbelasting van ten hoogste 49 dB op twee rekenpunten op de voorgevel. Dat is een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder (= 48 dB). De bijdrage van de overige wegen in de omgeving is verwaarloosbaar. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit gering en zal de voorkeursgrenswaarde niet worden overschreden.  Voor wat betreft de cumulatie levert het geprognoseerde wegverkeer over de Burenweg in 2025 op twee beoordelingspunten op de voorgevel een (geringe) relevante bijdrage.</p> <p><i>Railverkeerslawaai</i>  Railverkeerslawaai veroorzaakt, vanwege de geringe afstand tot het spoor, bij een volledig gevuld geluidproductieplafond een relatief hoge geluidbelasting. De hoogstbelaste gevel ondervindt een geluidbelasting van 72 dB. De voorgevel ondervindt een geluidbelasting van maximaal 62 dB. Op alle beoordelingspunten is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde.</p> <p><i>Cumulatie</i>  In de huidige situatie is de geluidbelasting als gevolg van het spoor op alle vier gevels van de woning hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Uit</p>
--	---

	<p>het voorgaande blijkt dat alleen op de voorgevel sprake is van enige cumulatie. Op twee beoordelingspunten op de voorgevel is er een geringe relevante bijdrage van het wegverkeer en op twee andere rekenpunten op de voorgevel is er een geringe relevante bijdrage van het industrielawaai (zie tabel 7 van bijlage 8).</p> <p>Het is duidelijk dat de geluidbelasting als gevolg van railverkeer maatgevend is bij de woning. In het eerdergenoemde hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2012 wordt aangegeven hoe de gecumuleerde geluidbelasting <math>L_{CUM}</math> kan worden teruggerekend naar een waarde die vergelijkbaar is met de normstelling voor railverkeer. De <math>L_{CUM}</math> op de beoordelingspunten op de voorgevel variëren van 57 tot 59 dB (zie tabel 7 van bijlage 8). Als deze waarden worden teruggerekend naar waarden die vergelijkbaar zijn met de normstelling voor railverkeer, varieert de gecumuleerde geluidbelasting <math>L_{RL,CUM}</math> op de beoordelingspunten tussen 61 en 63 dB.</p> <p>Genoemde bijlage van het Reken en meetvoorschrift stelt het volgende: <i>“Om een eerste indruk te krijgen van de aanvaardbaarheid van de totale geluidssituatie kan een op de hierboven beschreven wijze gecumuleerde belasting worden vergeleken met de voor die bronsoort van toepassing zijnde normering. Daarbij moet echter worden bedacht dat de normen zijn gesteld voor toetsing van een bron afzonderlijk, zodat letterlijke toepassing van de normen bij de beoordeling van cumulatie niet aan de orde is [..]. Bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het cumulatieve niveau is het daarnaast goed om aandacht te schenken aan het aantal geluidsgevoelige bestemmingen dat met een hoge cumulatieve geluidsbelasting wordt geconfronteerd, de vraag of één dan wel meer gevels hoogbelast zijn (al dan niet door verschillende bronnen), en de mogelijkheid om de cumulatieve geluidsbelasting te verlagen door de geluidsbelasting vanwege de bron waarvoor het onderzoek is ingesteld (verder) te verlagen”.</i></p> <p>In dit geval ligt de gecumuleerde geluidbelasting (<math>L_{RL,CUM} = 63</math> dB) nog ruim onder de maximaal toelaatbare waarde voor nieuwe situaties (<math>L_{den} = 68</math> dB) met alleen railverkeer. Daarnaast overwegen wij dat voor het geluid afkomstig van bedrijven een ongunstige situatie (een drukke dag waarop alle gebeurtenissen samenkomen) in beeld is gebracht die zich in de praktijk maar op een beperkt aantal dagen per jaar zal voordoen. Bovendien is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer momenteel nog aanzienlijk minder dan in 2025 wordt geprognosticeerd. Daarnaast is de verwachting dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op afzienbare termijn (en in ieder geval vóór</p>
--	--



	<p>2025) zal worden teruggebracht vanwege saneringsmaatregelen die spoorbeheerder ProRail wettelijk verplicht is te gaan nemen. Op dit laatste komen wij in het navolgende terug.</p> <p>Wij concluderen dan ook dat de cumulatie van geluid niet leidt tot een onaanvaardbare verstoring van het woon- en leefklimaat. De beoordeling of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, kan daarom worden beperkt tot de vraag wat de invloed is van het railverkeerslawaai.</p> <p><i>Beoordeling railverkeerslawaai</i></p> <p>Bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het railverkeerslawaai leggen wij een relatie met de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. In deze wetgeving is vastgelegd wat door de wetgever als aanvaardbaar wordt geacht. Het geluidbeleid van de gemeente Borne voorziet niet in voorliggende situatie. Het geluidbeleid geeft alleen een oordeel over de aanvaardbaarheid van geluidbelasting van geluidgevoelige objecten die nieuw worden gerealiseerd. De woning Burenweg 7 betreft een bestaande situatie waarop het geluidbeleid niet van toepassing is.</p> <p>Op twee gevels is, bij een volledig gevuld geluidproductieplafond, sprake van een geluidbelasting hoger dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor een nieuwe woning. De Wet geluidhinder geeft zoals eerder opgemerkt geen oordeel over bestaande woningen.</p> <p>Voorliggende situatie betreft in die zin een bijzondere situatie omdat het een (bestaande) woning betreft die door de eigenaar zelf dicht bij het spoor is gerealiseerd dan de vergunning toeliet. Toen de woning werd gebouwd was er ook al sprake van railverkeer. De intensiteit van het railverkeer en geluidbelasting als gevolg daarvan was ten tijde van de bouw vergelijkbaar met de huidige intensiteit en geluidbelasting. De eigenaar wist, of had althans kunnen weten, dat dicht bij het spoor bouwen dan vergund zou betekenen dat de geluidbelasting zou toenemen. Deze keuze van de eigenaar wegen wij mee in de beoordeling of er nu sprake is van een aanvaard woon- en leefklimaat.</p> <p>Bij de totstandkoming van de wetgeving rond de geluidproductieplafonds is in de Wet milieubeheer een saneringsparagraaf opgenomen. Artikel 11.57 Wet milieubeheer definieert een woning die bij volledige benutting van het geluidproductieplafond als gevolg van een spoorweg een geluidbelasting ondervindt hoger dan 70 dB als een saneringsobject. Op</p>
--	--

	<p>grond van artikel 11.59 Wet milieubeheer moet voor 31 december 2020 een saneringsplan worden opgesteld dat maatregelen bevat om de geluidbelasting terug te brengen tot de streefwaarde van 65 dB. Het streven is om in 2023 alle maatregelen te hebben getroffen.</p> <p>De woning aan de Burenweg 7 zal, voor zover nu valt te voorzien, worden meegenomen in het saneringsplan. Een indicatieve berekening die is uitgevoerd laat zien dat een scherm van circa 52 meter lang en 1,5 meter hoog op het spoortalud ter hoogte van de woning doelmatig is op grond van de criteria die in de wet zijn gesteld. Met een dergelijk scherm neemt de geluidbelasting op de hoogstbelaste gevel af tot 65 dB.</p> <p>Mocht overigens blijken dat maatregelen onvoldoende zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot 65 dB of minder, dan is spoorbeheerder ProRail op grond van artikel 11.64 van de Wet milieubeheer verplicht om uiterlijk 31 december 2021 geluidwerende maatregelen aan de woning te treffen zodanig dat wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde.</p> <p>Wij constateren dat de saneringsafdeling van Wet milieubeheer van toepassing is op de woning aan de Burenweg 7. De wet heeft voor dergelijke situaties een saneringstermijn bepaald. De wetgever acht het acceptabel, de mate van hinder en saneringskosten afwegende, de hoogbelaste geluidssituatie tot aan het moment van sanering voort te laten duren.</p> <p>Wij hebben ProRail benaderd om na te gaan of er mogelijkheden zijn de sanering van deze woning (d.w.z. het realiseren van een geluidsscherm) naar voren te halen. Vanwege de planning en het voorkomen van vergelijkbare situaties en vergelijkbare verzoeken op andere locaties, bleek dit niet mogelijk. Uit het saneringsplan zal blijken wanneer het scherm gerealiseerd zal kunnen worden. ProRail verwacht dat er in 2014 een voorlopige planning beschikbaar komt.</p> <p><u>Conclusie</u> Gelet op het voorgaande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Wet milieubeheer voorziet in situaties zoals aan de Burenweg 7, d.w.z.; <ul style="list-style-type: none"> <li>o de woning aan de Burenweg 7 betreft een saneringswoning;</li> <li>o spoorbeheerder ProRail moet uiterlijk 31 december 2020 een saneringsplan hebben opgesteld.</li> <li>o voor zover nu valt te voorzien is een scherm op het talud ter</li> </ul> </li> </ul>
--	---

<p>b. het is niet mogelijk om het huidige gebruik van het bijgebouw planologisch te verbieden.</p> <p>c. Het toepassen van de uitsterfregeling is niet mogelijk; Onvoldoende gemotiveerd;</p> <p>d. Gemeente moet tot minnelijke verwerving of onteigening overgaan;</p> <p>e. Vestiging van perifere detailhandel is niet mogelijk alsmede detailhandel voor bedrijven die actief zijn in de productie of internetverkoop;</p>	<p>plaats van de woning/het perceel een doelmatige maatregel en daarmee zal de geluidbelasting op de woning worden teruggebracht tot hooguit 65 dB;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o deze maatregel zal binnen afzienbare termijn en waarschijnlijk binnen de planperiode worden gerealiseerd;</li> <li>o mocht blijken dat een geluidscherm of andere maatregelen aan het spoor onvoldoende zijn om de geluidbelasting terug te dringen tot 65 dB of minder, dan is spoorbeheerder ProRail verplicht om uiterlijk 31 december 2021 zo nodig maatregelen te treffen aan de gevel om te kunnen voldoen aan het wettelijk binnenniveau.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cumulatie met wegverkeerslawaai en industrielawaai vindt in geringe mate plaats. Alleen aan de voorgevel en leidt niet tot een substantiële verslechtering van het woon- en leefklimaat;</li> <li>- de situatie is mede een gevolg van de keuze van de eigenaar om de woning dicht bij het spoor te bouwen dan was toegestaan;</li> </ul> <p>zijn wij van oordeel dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p> <p>Het betreffende gebouw is een bijgebouw. Het gebouw wordt naar onze mening (deels) gebruikt in strijd met bestemmingsplan. Wij zijn gestart om deze strijdige situatie te handhaven. Er zijn geen redenen om het huidige strijdige gebruik planologisch te legaliseren.</p> <p>In paragraaf 4.8.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is uiteengezet waarom gekozen is voor een uitsterfregeling. Daarin is ook voldoende motivatie te vinden.</p> <p>Er is geen juridische grondslag op grond waarvan wij verplicht zijn tot minnelijke verwerving of onteigening.</p> <p>Wij achten nieuwe vestigingen van perifere detailhandel - na afweging - toelaatbaar op bedrijventerrein De Veldkamp. Om echter per vestiging een goede ruimtelijke afweging te kunnen maken is ervoor gekozen om nergens op</p>
---	--

<p>f. College krijgt in de huidige planopzet een te grote bevoegdheid om ad hoc wijzigingen aan te brengen. Daarmee is rechtszekerheid niet gediend;</p>	<p>De Veldkamp rechtstreeks perifere detailhandel toe te staan. Vestiging van perifere detailhandel is uitsluitend mogelijk na toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid door ons college. Voor het toepassen van deze bevoegdheid zijn diverse uitgangspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geldend distributieplanologisch beleid (toetsingskader commerciële voorzieningen);</li> <li>- afwegingen ten aanzien van verkeer en parkeren;</li> <li>- afwegingen ten aanzien van onevenredige afbreuk van aangrenzende gronden en bouwwerken.</li> </ul> <p>Voordat perifere detailhandel zich kan vestigen vindt er een uitgebreide afweging plaats. Deze afweging zorgt ervoor dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Wij achten de realisering van opslag en distributie voor internetverkoop binnen een bedrijfsbestemming mogelijk, voor zover afhaalmogelijkheden van goederen door consumenten van ondergeschikte aard en omvang zijn. Van ene ondergeschikte omvang is sprake indien de oppervlakte voor afhalen van goederen niet meer bedraagt dan 10% van de vloeroppervlakte van een bedrijfsgebouw, met een maximum van 150 m<sup>2</sup>. Indien een webshop (opslag en distributie voor internetverkoop) meer ruimte benut voor afhalen van goederen is geen sprake van verkoop via internet. Dan is vestiging nodig in het kernwinkelgebied. Het ter plekke afrekenen en het hebben van een showroom is bij internetverkoop binnen de bedrijfsbestemming niet toegestaan.</p> <p>Door appellant wordt niet concreet aangegeven welke punten het betreft. Op dit onderdeel van de zienswijze kunnen wij dus niet nader ingaan.</p> <p><b>Voorstel:</b> De zienswijze geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan aan te vullen zoals verwoord in de beantwoording onder sub a.</p>
--	--