

Bestemmingsplan

# Dedemsvaart, woningbouw Gentiaanstraat noordzijde

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

## *Bestemmingsplan “Dedemsvaart, woningbouw Gentiaanstraat noordzijde”*

Plan: Bestemmingsplan “Dedemsvaart, woningbouw Gentiaanstraat noordzijde”  
Plantype: Bestemmingsplan  
IMRO-nummer: NL.IMRO.0160.0000BP00269-VG01  
Status: Vastgesteld  
Datum: Juni 2019



*Dokter van Deenweg 13  
8025 BP Zwolle*

*Twentepoort Oost 16a  
7609 RG Almelo*

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

## TOELICHTING

**INHOUDSOPGAVE**

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
1.1	AANLEIDING .....	5
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED .....	5
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN .....	6
1.4	HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGIEM .....	6
1.5	LEESWIJZER .....	8
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>DEDEMSVAART EN BESCHRIJVING PLANGEBIED.....</b>	<b>9</b>
2.1	DEDEMSVAART.....	9
2.2	BESCHRIJVING PLANGEBIED EN OMGEVING .....	10
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>PLANBESCHRIJVING .....</b>	<b>12</b>
3.1	INLEIDING.....	12
3.2	RUIMTELIJK CONCEPT.....	12
3.3	VERKEER EN PARKEREN .....	13
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>BELEIDSKADER .....</b>	<b>17</b>
4.1	RIJKSBELEID .....	17
4.2	PROVINCIAAL BELEID .....	19
4.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	24
<b>HOOFDSTUK 5</b>	<b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>	<b>31</b>
5.1	GELUID (WET GELUIDHINDER).....	31
5.2	BODEMKWALITEIT.....	32
5.3	LUCHTKWALITEIT .....	33
5.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	34
5.5	MILIEUZONERING .....	35
5.6	ECOLOGIE.....	38
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE .....	40
5.8	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE .....	42
5.9	WATERASPECTEN.....	43
<b>HOOFDSTUK 6</b>	<b>JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING .....</b>	<b>46</b>
6.1	INLEIDING.....	46
6.2	OPZET VAN DE REGELS .....	46
6.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	48
<b>HOOFDSTUK 7</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>49</b>
<b>HOOFDSTUK 8</b>	<b>VOOROVERLEG &amp; INSPRAAK .....</b>	<b>50</b>
8.1	VOOROVERLEG.....	50
8.2	INSPRAAK.....	50
8.3	ZIENSWIJZEN.....	50
<b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING .....</b>	<b>51</b>	
BIJLAGE 1	SCHETSONTWERP.....	51
BIJLAGE 2	PARKEERDRUKONDERZOEK PARKEERTERRAIN GENTIAANSTRAAT DEDEMSVAART .....	51
BIJLAGE 3	PARKEERONDERZOEK CENTRUMGEBIED DEDEMSVAART .....	51
BIJLAGE 4	AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI .....	51
BIJLAGE 5	VERKENNEND BODEMONDERZOEK.....	51

BIJLAGE 6	AKOESTISCH ONDERZOEK INDUSTRIELAWAAI.....	51
BIJLAGE 7	ADVIES NATUURWAARDEN.....	51
BIJLAGE 8	AERIUS-BEREKENING .....	51
BIJLAGE 9	WATERTOETSRESULTAAT .....	51
BIJLAGE 10	INSPRAAKVERSLAG .....	51

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Voorliggend plan gaat in op het gebied dat globaal is gelegen tussen de Julianastraat, Hortensiastraat, Zwiersstraat en Gentiaanstraat te Dedemsvaart. Aan de Julianastraat in het centrumgebied van Dedemsvaart bevindt zich een bedrijfspand waar voorheen Jumbo supermarkt was gevestigd. Doordat Jumbo Supermarkt is verplaatst naar een bedrijfspand aan de Markt ontstaat ruimte voor herontwikkeling van het pand en het achterliggende parkeerterrein, waar de parkeerdruk door de verplaatsing van de supermarkt behoorlijk is afgenomen. Opgemerkt wordt dat de Aldi supermarkt ter plaatse gevestigd is.

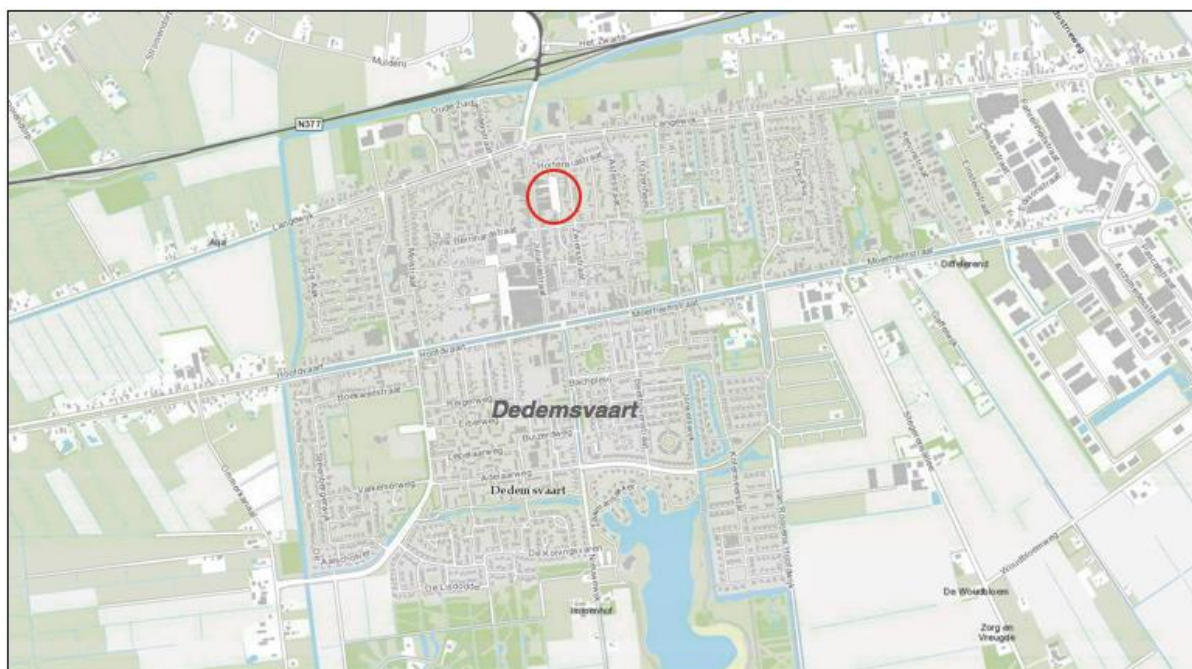
Aangrenzend aan het parkeerterrein zijn het voormalige politiekantoor en de locatie ter plaatse van de inmiddels gesloopte bibliotheek aanwezig. Vanwege het ontbreken van duurzame vervolgfuncties, worden deze locaties betrokken bij dit plan om zo te komen tot een samenhangende herontwikkeling van het hele gebied.

Deze herontwikkeling bestaat uit de realisatie van 26 rijwoningen (koop) en de 7 appartementen (waarvan 3 bestaand) (koop) in het voormalige supermarktpand. De overige buitenruimte wordt opnieuw ingericht met tuinen, openbaar verblijfsruimtes, groen en verkeer- en parkeervoorzieningen.

Omdat deze voorgenomen herontwikkeling niet in overeenstemming is met de geldende bestemmingsplannen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In voorliggend bestemmingsplan zal worden aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

### 1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied maakt grotendeels onderdeel uit het centrumgebied van Dedemsvaart. Globaal is het plangebied gelegen tussen de Julianastraat, Hortensiastraat, Zwiersstraat en Gentiaanstraat. Kadastraal is het plangebied bekend als Avereest, sectie H, nummers 4384, 4459 (gedeeltelijk), 5335, 5420, 5419, 5563 en 5564. De ligging van het plangebied in de kern Dedemsvaart en de ligging ten opzichte van de directe omgeving wordt weergegeven in figuur 1.1 en figuur 1.2.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied ten opzichte van de kern Dedemsvaart (Bron: ArcGIS)



Figuur 1.2 Ligging van het plangebied ten opzichte van de directe omgeving (Bron: ArcGIS)

### 1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Dedemsvaart, woningbouw Gentiaanstraat noordzijde” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0160.0000BP00269-VG01) en een renvooi;
- regels.

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

### 1.4 Huidige planologische regiem

#### 1.4.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen binnen de begrenzing van drie bestemmingsplannen. Het overgrote deel is gelegen binnen ‘Bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum’. Dit bestemmingsplan is op 19 juni 1997 vastgesteld door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Avereest en op 13 januari 1998 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel.

Daarnaast is een deel gelegen binnen ‘Bestemmingsplan Dedemsvaart’. Dit bestemmingsplan is op 20 november 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hardenberg.

Tevens zijn de gronden ter plaatse van het voormalig politiebureau gelegen binnen ‘bestemmingsplan Dedemsvaart (herziening)’. Dit bestemmingsplan is op 17 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hardenberg.

In figuur 1.3 zijn uitsneden van de verbeeldingen opgenomen.



Figuur 1.3 Uitsneden verbeeldingen geldende bestemmingsplannen (Bron: Gemeente Hardenberg)

#### 1.4.2 Beschrijving bestemmingen

##### *‘Bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum’ (1997)*

De gronden ter plaatse van het voormalige supermarktpand zijn bestemd voor ‘Kernwinkelgebied’, de voormalige bibliotheek voor ‘Maatschappelijke doeleinden’ en het achterliggend parkeerterrein is bestemd als ‘Woondoeleinden’ met de aanduiding ‘parkeren’.

Binnen de aangegeven bestemming ‘Woondoeleinden’ is uitsluitend het bestaande aantal woningen toegestaan en ter plaatse van de aanduiding ‘parkeren’ is het beleid gericht op het handhaven danwel realiseren van centrale parkeervoorzieningen.

##### *‘Bestemmingsplan Dedemsvaart’ (2012)*

De gronden bestemd voor ‘Woongebied’. Deze gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor wonen, met dien verstande dat het aantal woningen per bestemmingsvlak niet meer mag bedragen dan het bestaande aantal.

##### *‘bestemmingsplan Dedemsvaart (herziening)’ (2015)*

De gronden ter plaatse van het voormalig politiekantoor hebben de bestemming ‘Maatschappelijk’ en zijn hoofdzakelijk bestemd voor religie, verenigingsleven, cultuur, onderwijs, opvoeding, recreatie, gezondheidszorg, bejaardenzorg of zorg voor andere doelgroepen en andere openbare en bijzondere voorzieningen en dienstverlening, alsook ondergeschikte horeca.

Herontwikkeling naar woningbouw is, gelet op de bestemming, op basis van dit bestemmingsplan niet mogelijk.



## 1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de kern Dedemsvaart en wordt tevens een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied gegeven. Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van rijk, provincie en de gemeente Hardenberg beschreven. In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue. In de hoofdstukken 6 en 7 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project. Hoofdstuk 8 gaat in op vooroverleg en de inspraak.

## HOOFDSTUK 2 DEDEMSVAART EN BESCHRIJVING PLANGEBIED

### 2.1 Dedemsvaart

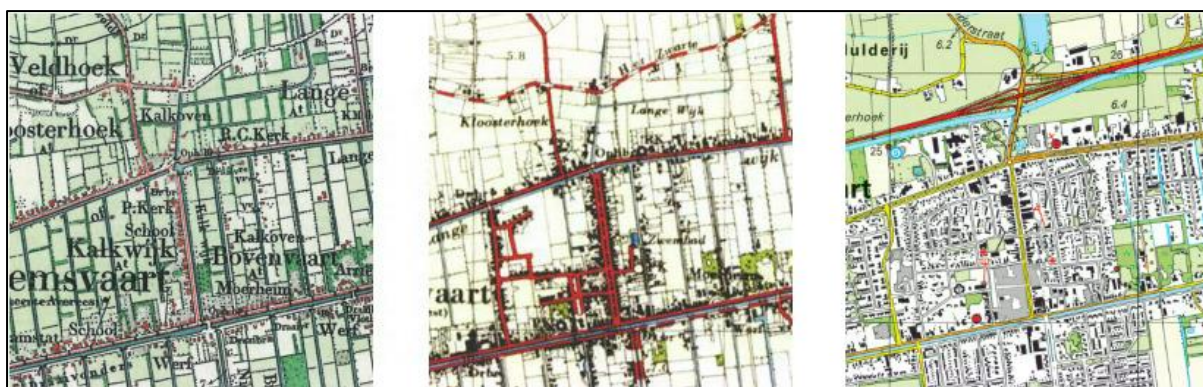
Afgezien van kleine verveningen voor eigen gebruik, begon het afgraven van veen in Noord-Overijssel vrij laat, namelijk in het begin van de negentiende eeuw. Voor de afvoer van turf en de afwatering was het graven van een kanaal noodzakelijk. In 1808 is begonnen met het graven van het kanaal: de Dedemsvaart. In 1827 was het kanaal doorgetrokken tot Ane bij de Vecht.

Opmerkelijk is dat juist ter plaatse van de huidige nederzetting Dedemsvaart het beloop van het kanaal niet de rechte, strakke opzet kent zoals dat ten westen en ten oosten van Dedemsvaart het geval is. Er is sprake van een aantal scherpe knikken in het beloop van het kanaal. Feitelijk zijn hier twee kanalen parallel aan elkaar gegraven: de zuidelijk gelegen Hoofdvaart en de ten noorden daarvan gelegen Lange Wijk. Vermoedelijk is dit het gevolg van de stagnatie die bij de vervening optrad en de afzonderlijke verveningsactiviteiten die aan het graven van het kanaal vooraf gingen.

Rond 1900 zijn vrijwel alle veengronden in de directe omgeving van Dedemsvaart afgegraven. Alleen ten noordwesten en ten zuiden van Dedemsvaart worden nog gronden verveend. Langs de Hoofdvaart en de Lange Wijk is de hoeveelheid bebouwing destijds sterk toegenomen. Vooral in de omgeving van de Kalkwijk, die een verbinding vormt tussen beide eerdergenoemde kanalen, is de concentratie van bebouwing in het lint sterker dan elders. Naast de agrarische activiteiten zijn ook andere vormen van bedrijvigheid ontstaan: vier scheepswerven, drie kalkovens en de kwekerij Moerheim.

In 1950 zijn alle veengronden verdwenen. De landbouw rondom Dedemsvaart is volledig gericht op akkerbouw. De bebouwing is verder toegenomen. Dit is vooral langs de kanalen en dwarswijken het geval. Bij de Hoofdvaart rondom de Kalkwijk tekent zich de eerste kernvorming af. De meeste wegen zijn verhard. De doorgaande wegen lopen langs de Lange Wijk en de Hoofdvaart. Het water speelt nog steeds een rol voor het transport. De tramlijn is verdwenen.

Tot 2000 is de bebouwing van Dedemsvaart sterk uitgebreid; in eerste instantie tussen de Lange Wijk en de Hoofdvaart, maar later ook ten zuiden van de Hoofdvaart. Vergeleken met de situatie in 1950 wordt een zeer groot oppervlak in gebruik genomen door stedelijke functies (wonen, werken en voorzieningen). Bij de Rollepaal is een vrij omvangrijk bedrijventerrein tot ontwikkeling gekomen. De landbouwgronden in de omgeving bestaan vooral uit bouwland, maar ook weilanden zijn aanwezig. De ontsluiting van Dedemsvaart heeft grote veranderingen ondergaan. Dit betreft in de eerste plaats de aanleg van de N377. Hierdoor is het doorgaande verkeer uit Dedemsvaart verdwenen. De kanalen en wijken hebben hun transportfunctie geheel verloren. Ten behoeve van de afwatering is het Ommerkanaal doorgetrokken langs de N377. In figuur 2.1 is de ontwikkeling van Dedemsvaart in de afgelopen eeuw weergegeven.

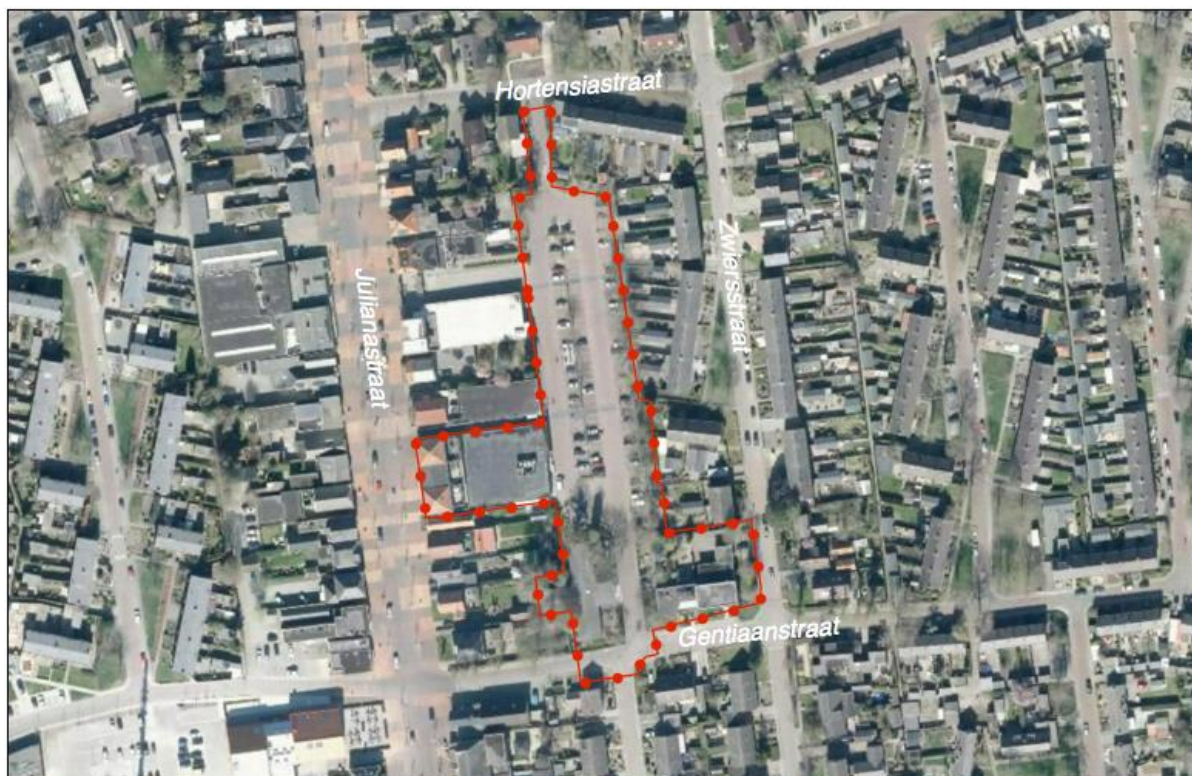


Figuur 2.1 Historische ontwikkelingen van Dedemsvaart (Bron: Gemeente Hardenberg)

## 2.2 Beschrijving plangebied en omgeving

Het plangebied is centraal in kern Dedemsvaart gelegen. Voorliggend plan gaat in op het gebied dat globaal is gelegen tussen de Julianastraat, Hortensiastraat, Zwiersstraat en Gentiaanstraat te Dedemsvaart. De ruimtelijke structuur van de omgeving wordt voornamelijk gevormd door de wegen N377, Langewijk en de watergangen Ommerkanaal en Dedemsvaart. Allen oost-west georiënteerd. Tussen de Langewijk en de Dedemsvaart is de Julianastraat (noord-zuid) aanwezig.

De functionele structuur van de omgeving is divers. Aan de Julianastraat en de Markt bevinden zich diverse centrumfuncties, zoals detailhandel, dienstverlening en horeca. Voor het overige bestaat de omgeving vooral uit woonwijken. De huidige situatie van het plangebied zijn hierna weergegeven op een luchtfoto en middels straatbeelden.



Figuur 2.2 Luchtfoto ligging plangebied (Bron: Provincie Overijssel)

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit meerdere delen: bedrijfspand waar voorheen Jumbo supermarkt was gevestigd, het achterliggende parkeerterrein en de voormalige bibliotheek en politiekantoor aan de Gentiaanstraat.

Aan de Julianastraat 73 bevindt zich een bedrijfspand waar voorheen Jumbo supermarkt was gevestigd. Doordat Jumbo Supermarkt is verplaatst naar een bedrijfspand aan de Markt is de parkeerdruk op het achterliggende parkeerterrein behoorlijk afgenomen.

Voor wat betreft het voormalige politiekantoor ontbreekt een duurzame vervolgfunctie waardoor de bebouwing verouderd. Ook voor de voormalige bibliotheek ontbreekt een duurzame vervolgfunctie. Gekozen is om de voormalige bibliotheek vooruitlopend op herontwikkeling te slopen.



Afbeelding 2.3 Straatbeelden huidige situatie (Bron: Google Maps)

## HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

### 3.1 Inleiding

Aan de Julianastraat in het centrumgebied van Dedemsvaart bevindt zich een bedrijfspand waar voorheen Jumbo supermarkt was gevestigd. Doordat Jumbo Supermarkt is verplaatst naar een bedrijfspand aan de Markt ontstaat ruimte voor herontwikkeling van het pand en het achterliggende parkeerterrein, waar de parkeerdruk door de verplaatsing van de supermarkt behoorlijk is afgenomen.

Aangrenzend aan het parkeerterrein zijn het voormalige politiekantoor en de locatie ter plaatse van de inmiddels gesloopte bibliotheek aanwezig. Vanwege het ontbreken van duurzame vervolgfuncties, worden deze locaties betrokken bij dit plan om zo te komen tot een samenhangende herontwikkeling van het hele gebied.

### 3.2 Ruimtelijk concept

Gelet op vorenstaande is gezocht naar een geschikte herontwikkeling van het gebied. Hiertoe is een Schetsontwerp opgesteld, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting. Dit Schetsontwerp is een plan op hoofdlijnen. Het biedt een ontwikkelrichting voor het gebied, maar is geen blauwdruk voor een toekomstige invulling. Een plan dat ruimte laat aan marktinitiatief.

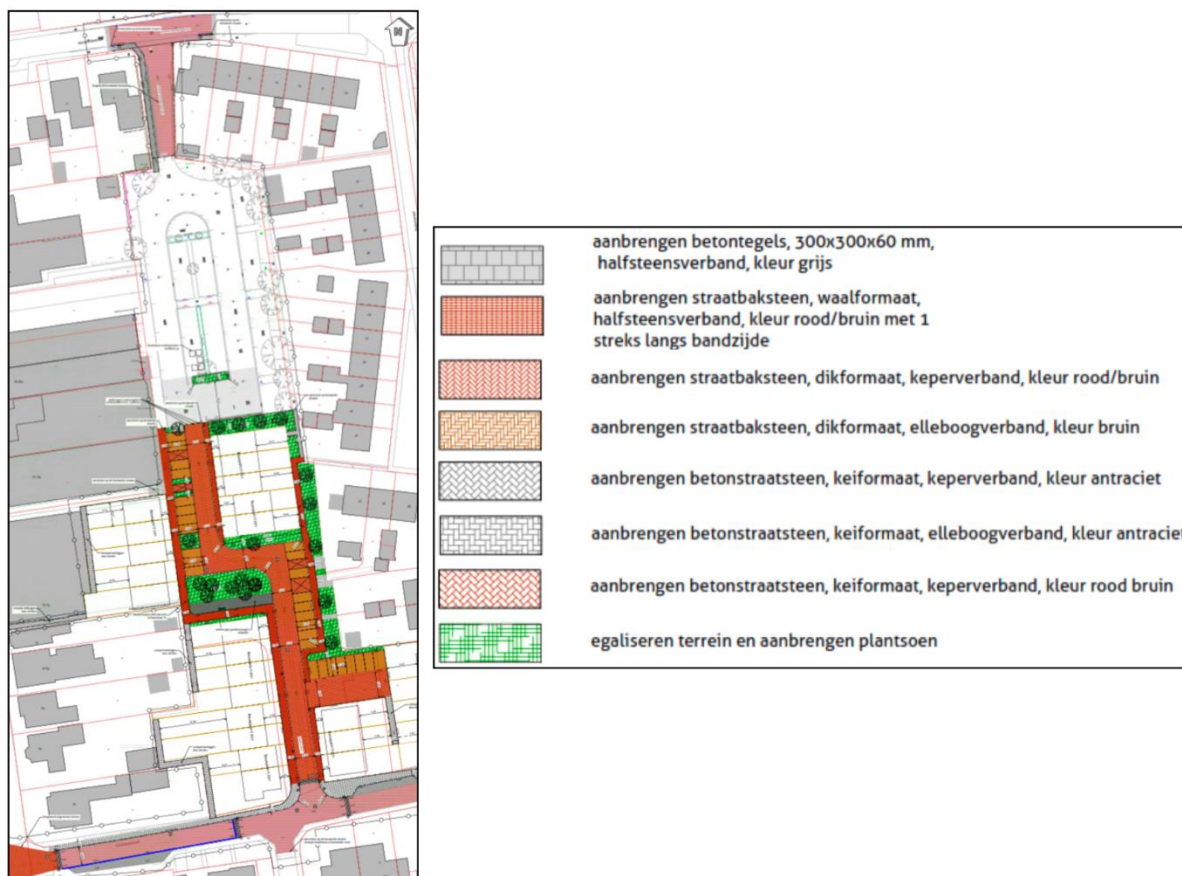
De uitgangspunten voor het ontwerp betreffen:

- herstellen en opvullen gaten in structuur Dedemsvaart
- achterzijden van bestaande bebouwing aanvullen nieuwbouw (achterzijde voorzijde)
- formele doorgang noord-zuid, als vervolg op historische structuur
- informele doorgangen oost-west
- met de ALDI wordt rekening gehouden, waaronder parkeerruimte en manoeuvreerruimte
- de ALDI locatie wordt opgenomen in de te ontwikkelen “vlekken”
- bij verdere herstructurering Zwiersstraat is herstel van historische structuur mogelijk

De noord-zuid structuur wordt versterkt door de hoofdonsluiting. Aan de Julianastraat worden/blijven alleen informele doorgangen gecreëerd/behouden. Rekening houdend met de ALDI supermarkt, met bijbehorende parkeerdruk en aanleveringen, is het noordelijk deel van het plangebied functioneel daarop ingericht.

Het zuidelijk deel van het plangebied wordt ingevuld met woningbouw, bestaande uit 26 rijwoningen en de 7 appartementen (waarvan 3 bestaand) in het voormalige supermarktpand. De rijwoningen worden in bajonet structuur geplaatst, passend bij het historisch karakter van Dedemsvaart.

De overige buitenruimte wordt opnieuw ingericht met tuinen, groen en verkeer- en parkeervoorzieningen. In figuur 3.1 is een impressie van een verkaveling opgenomen.



Figuur 3.1 Impressie van de gewenste verkaveling (Bron: Proviel adviseurs & ingenieurs openbare ruimte)

### 3.3 Verkeer en parkeren

#### 3.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de effecten op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat door de nieuwe ontwikkeling.

De gemeente beschikt over een eigen parkeernota. Hierbij is aansluiting gezocht bij de landelijke parkeerkencijfers op basis van de publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)’ van het CROW. Wat betreft de functies wordt aansluiting gezocht bij de functies zoals genoemd in deze CROW-publicatie.

De parkeernormen in de bedoelde CROW-publicatie bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. In de gemeente is vanuit de duurzaamheidsgedachte de minimale parkeernorm voor auto’s voldoende.

Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in de Parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad, te weten weinig stedelijk gebied voor de gehele gemeente.

De verschillen in inrichting en bebouwing in de gemeente zijn redelijk groot waardoor het zinvol is om onderscheid te maken naar gebiedskenmerken, te weten centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. In de Parkeernormennota is de gebiedsindeling opgenomen.

#### 3.3.2 Uitgangspunten

Op basis van vorenstaande ontstaat dan het volgende beeld m.b.t. het planinitiatief:

- Functie(s): (26 x) Koop, huis, tussen/hoek en (4 x) Koop, appartement, midden (CROW);

- Verstedelijkingsgraad: weinig stedelijk (Parkeernormennota);
- Gebiedskenmerk: centrum (Parkeernormennota).

### 3.3.3 Parkeren

#### 3.3.3.1 Parkeerbehoefte bestaande situatie

De parkeervraag is in de huidige situatie inzichtelijk gemaakt. Uit het parkeeronderzoek dat in het voorjaar van 2019 is uitgevoerd blijken er totaal (aanwezige parkeerplaatsen) 123 parkeerplaatsen aanwezig binnen het plangebied. Voor het volledige parkeeronderzoek wordt verwezen naar bijlage 2 bij deze toelichting.

De parkeerdruk is laag. Op een gemiddelde werkdag zijn er circa 32 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad ligt rond de 26%. Op zaterdag ligt de bezettingsgraad met 31% weliswaar iets hoger, maar blijft laag (circa 38 parkeerplaatsen bezet). Het parkeerterrein wordt niet alleen door de bezoekers van de winkels aan de Julianastraat gebruikt. Een aantal bewoners van de Zwierstraat parkeert de auto ook op het parkeerterrein. Deze parkeerders zitten in het totaal aantal geregistreerde parkeerders.

De tellingen laten het volgende beeld zien:

periode	datum	capaciteit	bezetting	parkeerdruk	gemiddelde parkeerdruk
werkdagmiddag (14.30 uur)	donderdag 14 maart 2019	123	42	34%	32%
	donderdag 21 maart 2019		36	29%	
werkdagavond (21.00 uur)	dinsdag 19 maart 2019	123	23	19%	20%
	dinsdag 26 maart 2019		26	21%	
koopavond (19.00 uur)	vrijdag 15 maart 2019	123	37	30%	33%
	vrijdag 22 maart 2019		43	35%	
zaterdagmiddag (15.00 uur)	zaterdag 16 maart 2019	123	41	33%	31%
	zaterdag 23 maart 2019		35	28%	
Gemiddelde totale onderzoeksperiode		123	36		29%

De gemeten parkeerdruk is laag en valt binnen een acceptabele parkeersituatie.

Nadere uitleg acceptabele parkeersituatie:

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor wisselingen in parkeerders worden opgevangen. Landelijke kencijfers hiervoor zijn in de literatuur nauwelijks beschreven, maar uit de ervaring van Goudappel Coffeng (adviesbureau op het gebied van mobiliteit en ruimte) blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80 en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Deze waarden zijn algemeen geaccepteerd. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De bezettingsgraad vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

In gebieden met veel langparkeerders of een geconcentreerd parkeeraanbod wordt een bezettingsgraad van 90% aangehouden als grens voor een acceptabele parkeersituatie. Voor gebieden met veel kortparkeerders of een versnipperd parkeeraanbod wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd als grens voor een acceptabele parkeersituatie. De 'Parkeernormennota Hardenberg' schrijft voor openbare parkeervoorzieningen voor dat de bezetting nooit hoger mag uitkomen dan 90%.

Het begrip acceptabele parkeersituatie wordt gebruikt om de gemeten parkeersituatie te beoordelen. Bij nieuwbouwwontwikkelingen is het begrip acceptabele parkeersituatie niet aan de orde. Bij nieuwbouwwontwikkelingen wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald met behulp van parkeerkencijfers, in deze parkeerkencijfers is al rekening gehouden met frictieleegstand.

### 3.3.3.2 Parkeerbehoefte nieuwe situatie

Uitgaande van eerdergenoemde uitgangspunten gelden de volgende parkeernormen:

Functie	Eenheid	Locatie	Aandeel bezoek	parkeernorm
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	Centrum	0,3 parkeerplaats per woning	1,1
Koop, appartement, midden	Per woning	Centrum	0,3 parkeerplaats per woning	1

Uitgaande van de bovenstaande parkeernormen bestaat de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie (toevoeging van 30 woningen) uit afgerond 33 (26\*1,1 + 4 \*1) parkeerplaatsen. Het parkeren voor bewoners wordt in de (directe) omgeving van de woning gerealiseerd. In afbeelding 3.1 is te zien dat er ten behoeve van de te realiseren koopwoningen 28 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Naast deze parkeerplaatsen op eigen terrein kan gebruik worden gemaakt van (openbare) parkeerplaatsen gelegen in de Gentiaanstraat en de Julianastraat Noord. Uit een recent door Bureau de Groot Volker uitgevoerd parkeeronderzoek blijkt dat de Gentiaanstraat en de Julianastraat Noord bij de hoogst gemeten bezetting (worst-case scenario) een restcapaciteit kennen van respectievelijk 2 en 28 openbare parkeerplaatsen. Voor het volledige parkeeronderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 bij deze toelichting.

Uit dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat de resterende parkeerbehoefte opgelost kan worden door gebruikmaking van de bestaande openbare parkeercapaciteit aan de Gentiaanstraat en Julianastraat Noord. Het totale woningbouwplan kan hiermee (grotendeels op eigen terrein) voldoen aan de parkeerbehoefte van 33 parkeerplaatsen.

### 3.3.3.3 Behoud bestaande parkeercapaciteit plangebied

Totaal blijven er in de nieuwe situatie 61 van de 123 bestaande parkeerplaatsen behouden. De 'Parkeernormennota Hardenberg' schrijft voor openbare parkeervoorzieningen voor dat de bezetting nooit hoger mag uitkomen dan 90%. Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Voor het parkeerterrein Gentiaanstraat betekent dit dus dat er maximaal 55 van de 61 voorgenomen parkeerplaatsen bezet mogen zijn.

Tijdens het maatgevende onderzoeksmoment (koopavond 22 maart 2019) was de maximale bezetting op het parkeerterrein 43 voertuigen. Uitgaande van de toekomstige capaciteit van 61 parkeerplaatsen komt dit neer op een parkeerdruk van 70%. Dit ligt dus ruim onder de beleidsgrens van 90%. Vanuit robuustheid is er in de situatie met 61 parkeerplaatsen dan ook ruim voldoende restcapaciteit (18 parkeerplaatsen) beschikbaar.

## 3.3.4 Verkeer

### 3.3.4.1 Verkeersgeneratie en ontsluiting

Uitgaande van eerdergenoemde uitgangspunten geldt de volgende verkeersgeneratie (verkeersbewegingen per weekdagermaal):

Functie	Eenheid	Locatie	Verkeersgeneratie
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	Centrum	6,8



Koop, appartement, midden	Per woning	Centrum	5,4
---------------------------------	------------	---------	-----

Uitgaande van de bovenstaande kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie (toevoeging van 30 woningen) uit afgerond 199 ( $26 \cdot 6,8 + 4 \cdot 5,4$ ) verkeersbewegingen per weekdagemaal.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen per dag geen probleem vormt voor de capaciteit van de omliggende infrastructuur. De parkeervakken worden ontsloten middels interne wegenstructuur. Het gebied wordt vervolgens hoofdzakelijk ontsloten via de Hortensiastraat en de Gentiaanstraat. De huidige infrastructuur is in voldoende mate ingericht om deze verkeersbewegingen veilig en eenvoudig af te kunnen handelen.

#### 3.3.4.2 Bevoorradingroute Aldi

Bij het ontwerp voor de inrichting van het nieuwe parkeerterrein met een bevoorradingroute naar de Aldi is uitgegaan van de maatvoering zoals opgenomen in het handboek ASVV van CROW met dien verstande dat de maatvoering voor de vrachtwagencombinatie (trekker + oplegger) afwijkt. Voor het ontwerpvoertuig is uitgegaan van de 'standaard' Aldi vrachtwagen, een trekker met oplegger combinatie met een totale lengte van 16,50 meter met een vaste (niet meesturende achteras). Deze maatvoering voor dit voertuig is groter dan de maatvoering van 14,50 meter zoals opgegeven in het handboek ASVV. Het laad- en losdok van de Aldi bevindt zich aan de achterzijde waarbij de vrachtauto parallel aan de gevel staat. De vrachtauto staat daarbij met de oplegger aan het laad- los perron aan de zuidzijde. In de huidige situatie loopt de bevoorradingroute van de Aldi via de Gentiaanstraat, over het parkeerterrein naar het laad- en losperron. De vrachtauto draait na het laden en lossen vervolgens over het parkeerterrein weer richting de Gentiaanstraat.

In de voorgenomen ruimtelijke situatie zou de bevoorradingroute niet meer via de Gentiaanstraat kunnen lopen. De nieuwe bevoorradingroute zou dan uitsluitend via de Hortensiastraat mogelijk zijn. Uit het ontwerp met de rijcurves blijkt dat dit met een trekker en oplegger combinatie van 16,50 meter mogelijk is. De vrachtauto rijdt vanaf de Julianastraat de Hortensiastraat in en slaat rechtsaf het parkeerterrein op. De huidige inrit naar het parkeerterrein zal daarbij verbreed moeten worden.

Op het parkeerterrein draait de vrachtauto over het parkeerterrein 180 graden met de klok mee om in lijn te komen met het bestaande laad- en los dok. Vanaf dat punt zal de vrachtauto ongeveer twee lengtes naar achteren moeten rijden om voor het laad- en los perron uit te komen. Om deze manoeuvre mogelijk te maken zijn de rijbaanbreedtes op het parkeerterrein aangepast. Op een standaard parkeerterrein is een rijbaanbreedte van minimaal 6,00 meter voldoende bij parkeervakken van 5,00 meter lang bij 2,50 meter breed. Voor het laad- en los verkeer is de rijbaanbreedte op het oostelijke en zuidelijke deel verbreed naar respectievelijk ca 8,90 meter en ca 9,75 meter.

Net als bij de meeste bevoorradingroutes is het wel van belang dat het 'fout' parkeren (parkeren buiten de vakken) wordt voorkomen. Gezien de bezettingsgraad zoals opgenomen in 3.3.1 ontstaat er geen aanleiding om te veronderstellen dat foutief parkeren zal plaatsvinden.

#### 3.3.5 Conclusie verkeer en parkeren

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er geen bezwaren tegen de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

## HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

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

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

##### 4.1.1.1 Algemeen

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.

##### 4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

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

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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

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

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de 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 hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

##### 4.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde

knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkeling’.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

stedelijke ontwikkeling: ‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.’

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

#### 4.1.2 Toetsing aan het rijksbeleid

De SVIR laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

Ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt het volgende geconstateerd:

##### *Behoefte*

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de herontwikkeling/transformatie van een binnenstedelijk terrein naar woningbouw door de realisatie van 26 rijwoningen, en 7 appartementen (waarvan 3 bestaand) in het voormalige supermarktpand.

In paragraaf 4.3.3 wordt aangetoond dat de toevoeging van 26 rijwoningen en 4 appartementen in kwantitatief en kwalitatief opzicht past binnen de ‘Woonvisie Hardenberg 2013-2020’ van de gemeente Hardenberg. In het kort kan worden gesteld dat de voorraad aan bestaande woningen niet altijd in kwantitatief of kwalitatief opzicht vol doet. Met nieuwbouw kan ingespeeld worden op de veranderende wooncarrière en afnemende doorstroming. De gemeente wil dat de benodigde nieuwbouw vraaggestuurd gerealiseerd wordt waarbij de koper centraal staat.

Ten aanzien van de doelgroepen wordt opgemerkt dat er vraaggestuurd gebouwd kan gaan worden. Op deze plaats wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan deze ontwikkeling.

##### *Bestaand stedelijk gebied*

De genoemde definitie van ‘bestaand stedelijk gebied’ komt overeen met het plangebied. Het geldende bestemmingsplan laat stedelijke functies toe. Daarnaast is het (omliggende) gebied aan te merken als bebouwde kom/stedelijk gebied. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied, waarmee de ladder voor duurzame verstedelijking succesvol is doorlopen.

#### 4.1.3 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het rijksbeleid.

## 4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel en de daarbij behorende Omgevingsverordening Overijssel.

### 4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel (2017)

De Omgevingsvisie Overijssel is dé provinciale visie voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In 2017 is de Omgevingsvisie en –verordening 2017 vastgesteld. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of ‘rode draden’ bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel.

### 4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel (2017)

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. 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.

### 4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

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

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

1. Of - generieke beleidskeuzes;
2. Waar - ontwikkelingsperspectieven;
3. Hoe - gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

#### 4.2.3.1 Of - 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 maatschappelijke opgave. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Andere generieke beleidskeuzes betreffen het voorkomen van overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantoorlocaties.

Ook wordt in deze fase de zgn. Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd. Deze Overijsselse ladder geeft een nadere invulling aan de vraag hoe de behoefte moet worden bepaald, zowel in de stedelijke als in de groene omgeving, en op welke wijze de regionale afstemming vorm gegeven moet worden. Integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn beleidskeuzes die invulling geven aan de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen, Gebiedsspecifieke beleidskeuzes om de zwaarwegende publieke belangen te borgen, zijn: reservering voor waterveiligheid en beperking wateroverlast,

drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

#### 4.2.3.2 Waar – ontwikkelingsperspectieven

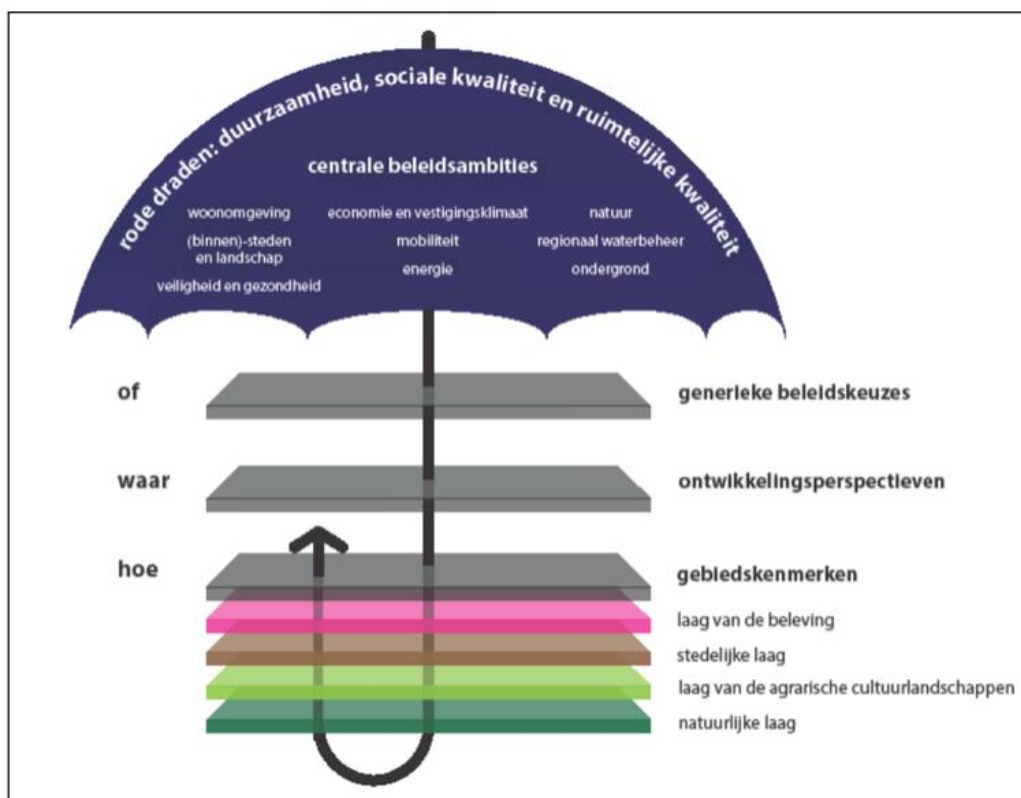
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke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

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

#### 4.2.3.3 Hoe - 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 4.1 geeft dit schematisch weer.



Figuur 4.1

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

#### 4.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

##### 4.2.4.1 Of - Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase 'Of – generieke beleidskeuzes' zijn artikel 2.1.3 (Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik) en artikel 2.2.2 (Realisatie nieuwe woningen) uit de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Hierna wordt nader op de artikelen ingegaan..

#### 2.1.3 Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

*Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend 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 bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;*
- *dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.*

In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip ‘groene omgeving’ nader gedefinieerd als: *de gronden die niet vallen onder bestaand bebouwd gebied.*

In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip ‘bestaand bebouwd gebied’ gedefinieerd als: *de gronden die benut kunnen worden voor stedelijke functies op grond van geldende bestemmingsplannen en op grond van voorontwerpbestemmingsplannen voor zover de provinciale diensten daarover schriftelijk een positief advies hebben uitgebracht in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro;*

##### *Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel*

De ontwikkeling betreft een binnenstedelijke herontwikkeling die voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking (SVIR). Het plangebied is gelegen binnen het gebied dat wordt gerekend tot het bestaand bebouwd gebied van de kern Dedemsvaart. Op basis van de geldende bestemmingsplannen kunnen de gronden in het plangebied ook benut worden voor stedelijke functies. Daarnaast is het plangebied ook op basis van het ter plekke geldende ontwikkelingsperspectief en het ter plekke geldende gebiedskenmerk van de ‘Stedelijke laag’ aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. In verband hiermee is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met artikel 2.1.3 uit de Omgevingsverordening Overijssel.

#### **Artikel 2.2.2 Realisatie nieuwe woningen**

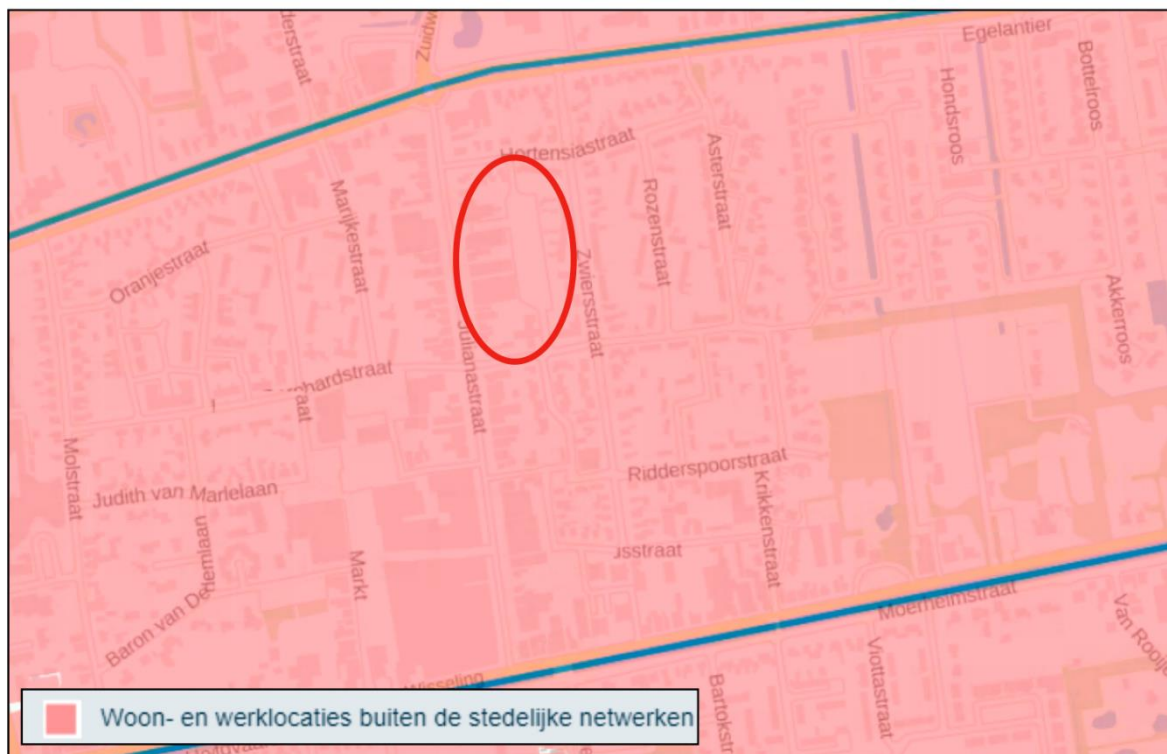
1. *Bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo, voorzien uitsluitend in de mogelijkheid tot het realiseren van nieuwe woningen als de behoefte daaraan is aangetoond door middel van actueel onderzoek woningbouw.*
2. *De behoefte aan nieuwe woningen zoals bedoeld in lid 1 wordt in ieder geval geacht te zijn aangetoond als realisatie daarvan past binnen de geldende woonafspraken zoals die zijn gemaakt tussen gemeente en provincie op basis van regionale afstemming.*

##### *Toetsing van het initiatief aan artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening Overijssel*

In paragraaf 4.3.3 vindt toetsing plaats aan de gemeentelijke woonvisie. Daarbij wordt opgemerkt dat in 4.1.2 uitgebreid wordt ingegaan op de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte naar de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling. In verband hiermee is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met artikel 2.2.2 uit de Omgevingsverordening Overijssel.

#### 4.2.4.2 Waar - Ontwikkelingsperspectieven

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving van belang. In de stedelijke omgeving is de uitdaging om de economische centra bereikbaar te houden en door herstructurering de kwaliteit van de woonomgevingen en bedrijfslocaties te vergroten. In figuur 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



Figuur 4.2 Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

#### ‘Woon en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’

De steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. Herstructurering en transformatie bieden kansen om te anticiperen op klimaatverandering (bijvoorbeeld door ruimte voor groen, natuur en water te reserveren). Van belang is de stedelijke ontwikkeling altijd af te stemmen op de kenmerken van het watersysteem, bijvoorbeeld in laaggelegen gebieden bij bouw- en evacuatieplannen rekening houden met risico's op overstroming of wateroverlast. Herstructurering en transformatie kunnen ook bijdragen aan de energietransitie (door het nemen van energie-efficiënte maatregelen en/of het opwekken van duurzame energie door bijvoorbeeld het aanwezige dakoppervlak te benutten).

#### Toetsing van het initiatief aan de ‘Ontwikkelingsperspectieven’

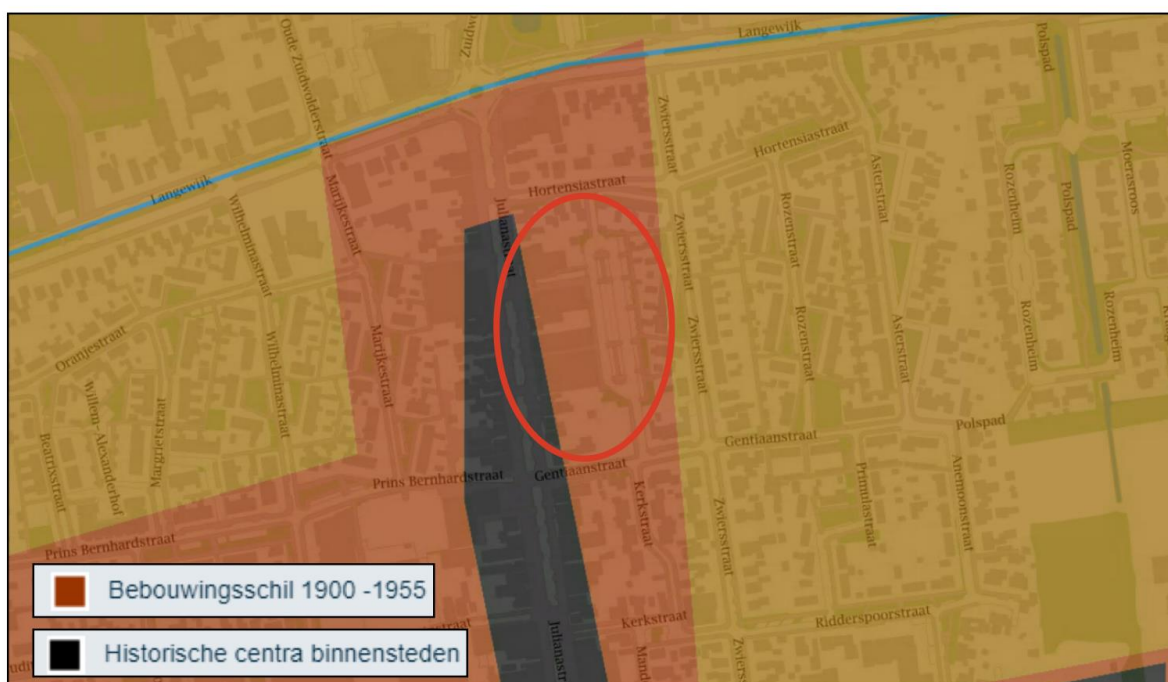
Binnen gebieden met het ontwikkelingsperspectief ‘Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’ is ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie. De ontwikkeling van het gebied zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu op korte afstand van het centrum. De beoogde functie wordt zowel vanuit ruimtelijk als functioneel oogpunt aanvaardbaar geacht op deze locatie, waarbij rekening is gehouden met de oorspronkelijke structuur. Geconcludeerd wordt dat het ontwikkelingsperspectief ‘Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’ zich niet verzet tegen de voorgenomen herontwikkeling.

#### 4.2.4.3 Hoe - Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en de laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. De “Natuurlijke laag” en de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” kunnen in dit geval buiten beschouwing blijven aangezien de oorspronkelijke waarden van deze lagen niet meer voorkomen in het plangebied. Daarnaast wordt de “Laag van de beleving” buiten beschouwing gelaten omdat er geen kenmerken of elementen vanuit deze laag op het plangebied van toepassing zijn.

### 1. De ‘Stedelijke laag’

In de “Stedelijke laag” ontstaat de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen. Elke stad of dorp bezit zijn eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteiten. De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart van de “stedelijke laag” aangeduid met het gebiedstypen “Bebouwingsschil 1900 - 1955” en “Historische centra binnensteden”. In figuur 4.3 is dit weergegeven.



Figuur 4.3 Uitsnede De Stedelijke laag' (Bron: Provincie Overijssel)

#### 'Historische centra, binnensteden en landstadjes'

De historische centra, binnensteden en landstadjes vormen de functionele en emotionele kernen van de steden en dorpen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling en veel individuele karakterverschillen op korte afstand. De ontwikkelingen in historische centra en binnensteden staan in het teken van een hoge dynamiek: functieveranderingen, verdichting en inbreiding. De ambitie is om vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld te creëren. Het eigen karakter van het centrum wordt opgezocht en versterkt.

#### 'Bebouwingsschil 1900 – 1955'

De bebouwingsschil 1900-1955 bestaat uit gemengde stadswijken en woonwijken direct aansluitend op de historische centra en binnensteden. Op sommige plaatsen liggen (voormalige) grootschalige fabriekscomplexen direct aansluitend aan woonwijken. Deze stadswijken kennen een gesloten, compacte vorm (bouwblokken) en zijn veelal opdeelbaar in wijken met eigen karakter. De wijken worden van elkaar gescheiden door doorgaande lanen, singels en stadsstraten. Als herstructurering, inbreiding en toevoeging van bebouwing plaats vinden in de individueel ontwikkelde stadswijken van de bebouwingsschil 1900 - 1955, dan



dragen deze bij aan behoud, versterking en vernieuwing van de individuele bebouwing met een eigen karakter en uitstraling. Ontwikkelingen voegen zich in maat, schaal en ritme naar de omliggende bebouwing.

#### *Toetsing van het initiatief aan de ‘Stedelijke laag’*

Zowel vanuit ruimtelijk als functioneel oogpunt is er sprake van een gewenste ontwikkeling. Op welke wijze de herontwikkeling past binnen de omgeving wordt beschreven in de Ontwikkelingsvisie. Geconcludeerd wordt dat het plan past binnen de uitgangspunten van de ‘Stedelijke laag’.

### **4.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid**

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

## **4.3 Gemeentelijk beleid**

### **4.3.1 Structuurvisie Dedemsvaart Centrum**

#### *4.3.1.1 Algemeen*

De Structuurvisie Dedemsvaart Centrum (februari 2010) vormt de vertaling van de Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart (van januari 2009) in een structuurvisie. Het geeft de ruimtelijke visie weer voor het centrum van Dedemsvaart tot 2020. De structuurvisie vormt daarmee het belangrijkste kader voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen het centrum.

#### *4.3.1.1 Uitgangspunten*

Het stedenbouwkundige plan voor het centrumgebied, zoals dat vorm heeft gekregen in de Strategische Visie (van januari 2009), is gebaseerd op een groot aantal uitgangspunten.

Hierna volgt een selectie van de uitgangspunten, die van belang zijn voor voorliggend bestemmingsplan:

- vergroten van de wervingskracht van Dedemsvaart door het creëren van een compleet, compact en comfortabel winkelcentrum (comfortabel wil zeggen: sfeervol, gezellig, goede routing en goede parkeervoorzieningen);
- ontwikkelen van het kernwinkelgebied in het zuidelijke deel van het centrum (Julianastraat-zuid, Markt en Marktstraat), om de compactheid te versterken;
- prioriteit geven aan schaalvergroting/verplaatsing van supermarkten;
- koersen op duurzaamheid, waarbij op stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig vlak bewust wordt omgegaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water en materialisatie
- creëren van voldoende parkeercapaciteit op strategische locaties;

#### *4.3.1.3 Ontwikkellocaties*

De wensen om enerzijds tot een compacter centrum en anderzijds tot een functioneler en herbergzamer marktplein te komen, zijn in de centrumvisie gecombineerd door op drie locaties aan de Markt (noord-, west- en zuidzijde) nieuwe bouwvolumes toe te voegen. Deze volumes bestaan uit een commerciële plint op de begane grond met daarboven en eventueel ook erachter woningen in twee of drie lagen. De commerciële plint biedt ruimte voor supermarkten die op hun huidige locatie met uitbreidingsproblemen kampen, voor andere commerciële functies en ook voor horeca.

Behalve deze nieuwe bouwvolumes wordt gestreefd naar de herontwikkeling van een deel van de bestaande bebouwing aan de oostzijde van de Markt. De toevoeging van woningen rond de Markt en op andere locaties in het centrumgebied betekent tegelijkertijd extra draagvlak voor de winkels in met name de dagelijkse sector. Daarnaast wordt door het toevoegen van woningen de sociale veiligheid vergroot.

Zodra de verplaatsing van de supermarkten in de Julianastraat-noord naar het kernwinkelgebied wordt gerealiseerd, worden de vrijkomende gronden, samen met het parkeerterrein aan de achterzijde, ingevuld met woningen. Aan de voorzijde (Julianastraat) ontstaat ruimte voor commerciële functies, kantoren, wonen en dienstverlening. Het herstel van het fijnkorrelige bebouwingslint van de Julianastraat vormt hierbij een architectonisch uitgangspunt.

#### 4.3.1.4 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Dedemsvaart Centrum

Zoals bedoeld in de Structuurvisie leent de locatie zich goed voor woningbouw. Het plan voorziet in een goede stedenbouwkundige invulling van de ‘vrijkomende’ gronden en zorgt voor extra draagvlak van de detailhandel in de directe nabijheid. Voorliggend plan voorziet in de juridisch-planologische uitwerking van de plannen in de Structuurvisie.

De uitgangspunten die zijn opgenomen in het Stedenbouwkundig plan vanuit de Structuurvisie met betrekking tot het plangebied zijn verder uitgewerkt in het Schetsontwerp, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting. De afwijkingen komen deels voort uit het feit dat de ALDI supermarkt (met bijbehorende parkeerbehoefte) gehandhaafd is. Daarnaast zijn de locaties van de voormalige bibliotheek en politiekantoor toegevoegd aan het plangebied van dit bestemmingsplan. De ontwikkeling is in overeenstemming met de ‘Structuurvisie Dedemsvaart Centrum’.

### 4.3.2 Toekomstvisie gemeente Hardenberg 2013-2023

#### 4.3.2.1 Algemeen

De toekomstvisie voor de gemeente Hardenberg is vastgesteld door de gemeenteraad van Hardenberg op 23 april 2013. Dit plan kent drie doelstellingen:

- samenhang in diverse gemeentelijke beleidsvelden ondersteunen;
- een helder profiel naar buiten toe creëren;
- strategische politieke keuzes maken.

Het resultaat is een visie met strategische keuzes die een duidelijke ontwikkelingsrichting geeft. De toekomstvisie is een levend document dat de gemeente geregeld zal bijstellen om in te kunnen spelen op nieuwe kansen en mogelijkheden. Het biedt houvast voor de langetermijnkoers van de gemeente.

#### 4.3.2.2 Programmalijn: Wonen

De mensen waarderen de leefbare woonomgeving van de gemeente Hardenberg. Voorzieningen en de fysieke leefomgeving spelen daarbij een belangrijke rol. Om vitale kernen te houden, is het nodig dat alle leeftijdsgroepen kunnen blijven wonen. Vanwege demografische ontwikkelingen (kleinere huishoudens, vergrijzing) moet er anders gebouwd worden. Daarnaast zijn extra starterswoningen nodig. De gemeente wil naar behoefte bouwen, waarbij het zwaartepunt ligt op de kernen Hardenberg en Dedemsvaart.

De centrale voorzieningen hebben een functie voor alle inwoners van de gemeente en voor de regio Noord-Oost Overijssel. Kwaliteit kan voor deze voorzieningen alleen met een groot draagvlak en via centralisatie gerealiseerd worden. Het publieke belang dat de gemeente hierbij heeft, is verbeteren van het ondernemersklimaat en het woonklimaat voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente Hardenberg en de regio.

Deze voorzieningen zijn in eerste instantie in de kern Hardenberg aanwezig, zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis, het theater, voortgezet en MBO onderwijs en het winkelgebied. Het kan hierbij ook om extra zorgvoorzieningen en bijzondere sportactiviteiten gaan, of om een aantrekkelijk centrum met leuke plekken om uit te gaan en een prominente rol voor de Vecht. In Dedemsvaart gaat het om aanvullende voorzieningen, zoals het voortgezet onderwijs, zorginstellingen en het winkelgebied dat op kopen gericht is, terwijl het winkelgebied in de kern Hardenberg meer de functie heeft van recreatief winkelen. De gemeente wil deze centrale voorzieningen versterken.

Doelstellingen Programmalijn Wonen:

- Bouwen op basis van behoefte
- Bouwen voor doelgroepen
- Duurzaam bouwen
- Bieden van een ontmoetingsplek op basis van draagvlak en versterken sociale cohesie
- Zorg voor kwetsbare groepen en onderlinge hulp
- Verbeteren kwaliteit van onderwijs en zorg, voor zover dat een wettelijke taak is
- Verbeteren woon- en ondernemersklimaat
- Bevorderen van een veilige en leefbare woonomgeving
- Bevorderen zelfredzaamheid van de samenleving
- Verminderen regels en deze strikter handhaven

#### 4.3.2.4 Toetsing van het initiatief aan de Toekomstvisie gemeente Hardenberg 2013-2023

De ontwikkeling past goed binnen de programmalijnen ‘wonen’. De woningen kunnen vraaggestuurd worden gebouwd. De ontwikkeling draagt daarmee bij aan de sociaal-economische vitaliteit van de kern Dedemsvaart. Daarbij komt dat verouderde leegstaande detailhandelsvestiging (deels) wordt gesaneerd en uit het aanbod wordt gehaald. Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de Toekomstvisie gemeente Hardenberg.

### 4.3.3 Woonvisie Hardenberg 2013-2020

#### 4.3.3.1 Algemeen

De woonvisie verwoordt de visie van de gemeente Hardenberg op haar woonbeleid. In de woonvisie komt naar voren welke ambities de gemeente Hardenberg heeft op de korte termijn (komende twee jaren) en op de lange termijn tot 2020. De woonvisie is op 4 februari 2014 vastgesteld door de raad van de gemeente Hardenberg. In de woonvisie zijn de uitgangspunten van het voorgaande woonplan gehandhaafd: prioriteit, draagvlak en meerjarenbeleid. De woonvisie sluit aan bij de toekomstvisie (zie 4.3.2).

#### 4.3.3.2 Visie

Op basis van de diverse trends in de woningmarkt heeft de gemeente haar vertrekpunt bepaald. Dit vertrekpunt is vastgelegd in de volgende woonmissie:

*‘De gemeente Hardenberg wil een landelijke en groene gemeente blijven waar het duurzaam en veilig wonen is in een woonomgeving die heel, schoon, veilig en toegankelijk is. Zij vervult een belangrijke regionale functie op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Zij biedt allereerst aan de eigen inwoners voldoende woonmogelijkheden, waarbij de aandacht vooral uitgaat naar jongeren, hulpbehoevenden en mensen met een laag inkomen. Daarnaast biedt de gemeente Hardenberg voldoende woningen voor mensen van buiten Hardenberg die hier willen komen wonen/werken/recreëren. De gemeente streeft er naar om zoveel mogelijk een energieneutrale gemeente te zijn, de woningvoorraad vormt hierbij een belangrijke factor. Daarom zal zij hierin het voortouw nemen.’*

#### 4.3.3.3 Doelgroepen

De gemeente Hardenberg richt zich op diverse doelgroepen. Zo is het voor mensen met een laag inkomen belangrijk dat er in Hardenberg voldoende passende woningen beschikbaar zijn tegen een betaalbare huurprijs. Voor de jongeren die wel het ouderlijk huis willen verlaten, maar een laag inkomen hebben, wil de gemeente zich ook inzetten om tijdelijk extra woningen en naar behoefte andere woonvormen te realiseren.

Senioren zijn ook een groep waarvoor de gemeente aandacht heeft: zij zullen immers een steeds groter deel van de bevolking zijn. De veranderingen in de zorg betekenen dat zij zo lang mogelijk zelfstandig moeten kunnen wonen. Een passende woning is daarvoor een voorwaarde, ook voor senioren die aangewezen zijn op een sociale huurwoning.

Voor mensen die zelf wel voldoende middelen hebben om in hun huisvesting te kunnen voorzien, biedt Hardenberg nu al een veelheid aan verschillende typen woningen. Niet iedereen woont echter in een goed passende woning: zo zullen bijvoorbeeld sommigen te klein wonen en anderen te groot. Doorstromen, dus verhuizen, is daarom gewenst of simpelweg noodzakelijk.

Daarnaast blijft nieuwbouw nodig om in de behoefte te voorzien; de voorraad aan bestaande woningen voldoet niet altijd in kwantitatief of kwalitatief opzicht. Met nieuwbouw kan ingespeeld worden op de veranderende wooncarrière en afnemende doorstroming. De gemeente wil dat de benodigde nieuwbouw vraaggestuurd gerealiseerd wordt: de koper staat centraal.

#### 4.3.3.4 Woningbouwprogramma kern Dedemsvaart

Voor nieuwbouw in de gemeente Hardenberg is een meerjarig programma opgesteld waarbij ingespeeld zal worden op deze dynamische vraag. In het meerjarig programma is de woningbouwprogrammering voor de komende jaren vastgelegd. Realisatie van nieuwbouw wil de gemeente met name doen via kleinschalige ontwikkelingen. Het woningbouwprogramma voor de kern Dedemsvaart tot 2020 wordt weergegeven in de onderstaande tabel. Opgemerkt wordt dat het uitgevoerde woningbouwprogramma loopt tot 2026 en verder en uitgaat van een dynamische vraag naar woningen.

	Totaal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dedemsvaart regulier (gemeentelijk)	223	10	20	24	42	12	13	16	16
Dedemsvaart regulier (particulier)	162	12	53	54	4	12	10	2	2
Dedemsvaart Centrumplan (gemeentelijk)	65	31	0	17	17	0	0	0	0
Dedemsvaart Centrumplan (particulier)	0								
<b>Subtotaal Dedemsvaart</b>	<b>450</b>	<b>53</b>	<b>73</b>	<b>95</b>	<b>63</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>18</b>

#### 4.3.3.5 Toetsing van het initiatief aan de 'Woonvisie Hardenberg 2013-2020'

In dit geval is sprake van een ontwikkeling waarmee wordt voorzien in een toevoeging van 30 woningen. De planprocedure voor deze woningbouwontwikkeling vindt voornamelijk plaats in 2017. Waarschijnlijk wordt in 2018 aangevangen met de daadwerkelijke herontwikkelingen van het gebied.

Ten aanzien van de doelgroepen wordt opgemerkt dat er vraaggestuurd gebouwd kan gaan worden. Daarom wordt geconcludeerd dat ook voor wat betreft de kwalitatieve behoefte wordt voldaan aan de 'Woonvisie Hardenberg 2013-2020'.

### 4.3.4 Welstandsnota 'Visie op beeldkwaliteit'

#### 4.3.4.1 Algemeen

De welstandsnota 'Visie op beeldkwaliteit' is door de raad van de gemeente Hardenberg vastgesteld op 29 november 2011. Doelstelling van de Welstandsnota is een duidelijk en toetsbaar gemeentelijk welstandsbeleid.

De welstandsnota heeft vrijwel uitsluitend betrekking op de kernen en overige bebouwingsconcentraties. Locaties die niet binnen de grenzen van de welstandsnota zijn gelegen, veelal locaties in het buitengebied, dienen te worden getoetst aan de 'Welstandsnota Buitengebied' (vastgesteld op 3 december 2013).

De ambitie van de welstandsnota voor de kernen en overige bebouwingsconcentraties is een kwaliteitsontwikkeling in gang te zetten waarbij elk project bijdraagt aan de versterking van de beeldkwaliteit van de leefomgeving. Daarmee zullen de verschillende kernen zich meer onderscheiden en krijgt elke kern haar eigen kleur (terug).

De gemeente wil meer vrijheid voor burgers creëren. Dit wordt bereikt door kaders te stellen 'waar het er toe doet' en andere delen van de gemeente welstandsvrij te maken. Een en ander komt tot uiting in de toekenning van drie niveaus (zie onder). Op de belangrijke plekken wordt door middel van welstand en bestemmingsplan gestuurd. De laag gewaardeerde plekken zijn welstandsvrij. Voor deze gebieden is het bestemmingsplan (of de beheersverordening) maatgevend.

#### 4.3.4.2 Niveaus van welstand

Binnen de gemeente worden drie niveaus van welstand onderscheiden, dit betreffen:

##### **Niveau 0 (laag):**

Onder dit niveau vallen alle gebieden waarvoor het beleid gericht is op het handhaven van de aanwezige basiskwaliteit. Er is hierbij veel vrijheid voor de aanvrager zodanig dat het totaalbeeld van de woongebieden voor een ieder acceptabel blijft. Deze kwaliteiten worden niet meer door welstandbeleid beschermd maar door het bestemmingsplan en aanverwante instrumenten. De kwaliteiten van het openbaar gebied beïnvloeden met name de ruimtelijke kwaliteit. Deze gebieden zijn dus welstandsvrij. Er vindt geen welstandsbegeleiding of beoordeling plaats.

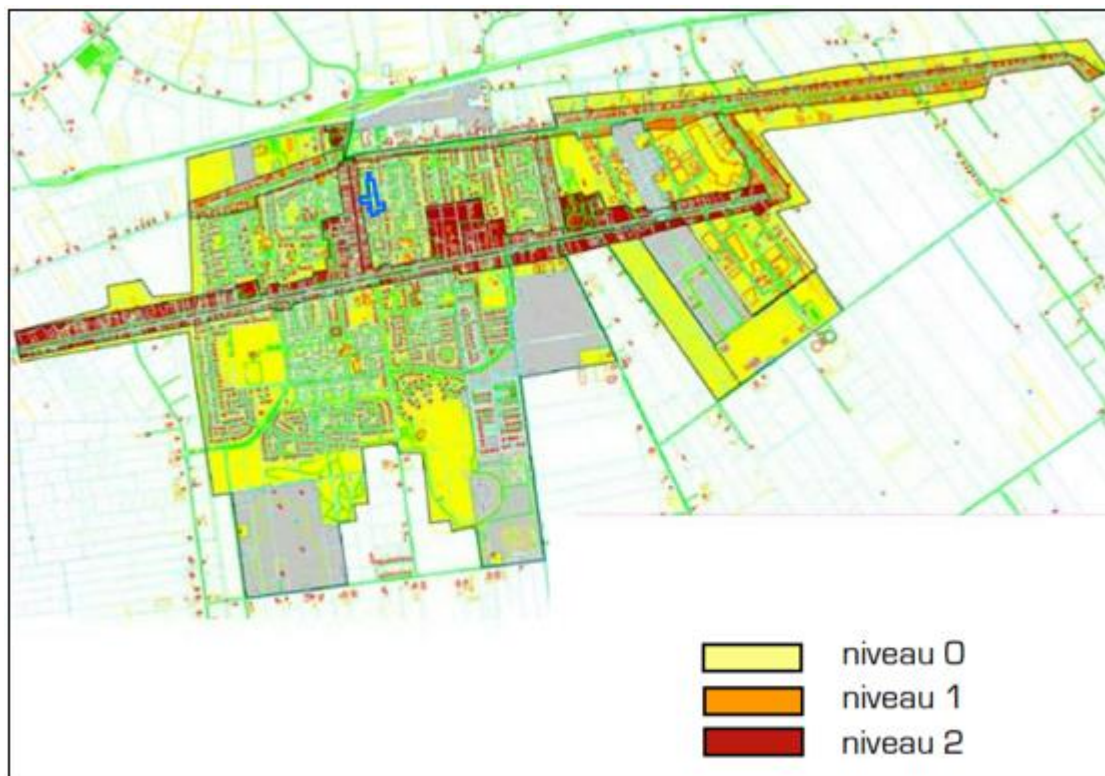
##### **Niveau 1 (midden):**

Onder dit niveau vallen alle gebieden die om een zorgvuldige beoordeling van de bouwkundige ingrepen vragen. Het accent ligt hier op het handhaven en respecteren van kenmerkende karakteristieken. De beoordeling is dan vooral gericht op het handhaven en versterken van de specifieke gebiedskwaliteiten.

##### **Niveau 2 (hoog):**

Dit niveau past bij gebieden die van grote betekenis zijn voor het totaalbeeld van de stad en het landschap. Deze gebieden hebben bijzondere cultuurhistorische, landschappelijke, stedenbouwkundige of architectonische karakteristieken. Nieuwe ingrepen zullen met extra aandacht en zorg worden beoordeeld. Het beleid is er op gericht om dit beeld te handhaven en te versterken. Alle beoordelingsaspecten tot in het detail maken onderdeel uit van de advisering.

Het plangebied is, zoals blijkt uit figuur 4.4, gelegen binnen gebieden waar de welstandsniveaus 2 en 0 van toepassing zijn.



Figuur 4.4 Ligging plangebied binnen de te onderscheiden welstandsgebieden (Bron: gemeente Hardenberg)

#### 4.3.4.3 Dedemsvaart

Ter plaatse van de bebouwing langs de Julianastraat is welstandsniveau 2 van toepassing. Voor het overige deel van het plangebied geldt welstandsniveau 0.

##### **Welstandsniveau 2:**

De Julianastraat en directe omgeving, tussen de Langwijk en de Hoofdvaart is uitgegroeid tot hoofdwinkelstraat en vormt een duidelijke straatwand. Dit belangrijke economische hart van Dedemsvaart wordt opgewaarderd door vernieuwing in de openbare ruimte en delen van de bebouwing.

In het gebied met niveau 2 betreft de ambitie:

- Behoud en versterking van de (cultuurhistorische) structuur en het kanaalprofiel met bijbehorende bebouwingskarakteristieken.
- Behoud en versterking van de verscheidenheid in architectuur in relatie tot het kanaal.
- Aandacht voor een heldere architectonische relatie tussen de begane grond en de verdiepingen aan de Julianastraat, waarbij er extra aandacht is voor de (winkel)puien, bijpassende reclame, zorgvuldige detaillering en materiaaltoepassing.
- Behoud en versterking van de inrichting van de openbare ruimte ter ondersteuning van de (cultuurhistorische) kwaliteit van de kern.

##### **Welstandsniveau 0:**

De gebieden tussen de kern en de belangrijke invalswegen zijn niet typerend voor Dedemsvaart. De kwaliteit van de bebouwing varieert en vormt een doorsnede van de Nederlandse architectuur. Deze gebieden zijn daarom op dat aspect laag gewaardeerd.

In het gebied met niveau 0 betreft de ambitie:

- Het handhaven van de basis structuur met de bijbehorende bebouwingskarakteristiek.

#### 4.3.4.4 *Toetsing van het initiatief aan de Welstandsnota*

Ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning zal het bouwplan getoetst worden aan de Welstandsnota.

#### **4.3.5 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid**

Geconcludeerd wordt dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid zoals verwoord in de in deze paragraaf aan bod gekomen beleidsdocumenten.

## HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

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

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie, Besluit milieueffectrapportage en water.

### 5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

#### 5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

#### 5.1.2 Situatie plangebied

In het plangebied is sprake van toevoeging van geluidsgevoelige objecten, namelijk de woningen.

##### 5.1.2.1 Wegverkeerslawaai

Adviesbureau VOBRU heeft een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Hierna worden de resultaten beschreven. In bijlage 4 van deze toelichting is de gehele rapportage opgenomen.

#### Kader

In artikel 74 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte afhankelijk is van het aantal rijstroken en van de ligging van het plangebied (binnenstedelijk gebied of buitenstedelijk gebied). De hiervoor genoemde zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2).

In kader van de bestemmingsplanwijziging heeft het bevoegd gezag een akoestisch onderzoek verlangd voor het inzichtelijk maken van de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen t.g.v. de verkeerswegen; Julianastraat, Zwiersstraat, Hortensiastraat en Gentiaanstraat.

Op alle verkeerswegen is een snelheidsregime van toepassing van 30 km/u en valt derhalve buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder, maar zijn gezien de verkeersintensiteit en de afstand van bouwplan tot de verkeerswegen in kader van een goede ruimtelijke ordening nader onderzocht.

#### Onderzoekresultaten

De geluidbelasting inclusief aftrek art. 110g voor de Zwiersstraat en Gentiaanstraat hoger dan de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den}$  48 dB. Voor de Zwiesstraat draagt de hoogst berekende geluidbelasting  $L_{den}$  59 dB (rekenpunt 055 en 056) en voor de Gentiaanstraat  $L_{den}$  52 dB (rekenpunt 035 en 049). De berekende geluidbelasting is hiermee hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Zoals aangegeven vallen verkeerswegen met een snelheidsregime van 30 km/u buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder en behoort het vaststellen van een hogere grenswaarde niet tot de mogelijkheden.



Uit tabel 4.2 uit het onderzoek blijkt dat in kader van een goede ruimtelijke ordening bij de in figuur 6 uit het onderzoek gemarkeerde woningen aangegeven op basis van de cumulatieve geluidbelasting geen sprake is van aanwezigheid van een geluidluwe gevel.

De bepaalde cumulatieve geluidbelasting  $\geq L_{den} 53$  dB exclusief aftrek 110g, is aangegeven in tabel 4.2 uit het onderzoek. In het kader van de omgevingsvergunning moet worden aangetoond middels gevelwering berekeningen dat de binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten is gewaarborgd. Dit is vastgelegd in de regels (art. 3.4.3) van dit plan.

#### 5.1.2.2 Industrielawaai

In de nabijheid van het plangebied zijn geen gezoneerde bedrijventerreinen aanwezig. Het aspect Industrielawaai als bedoeld in de Wgh vormt derhalve geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling. Opgemerkt wordt dat de geluidsbelasting van individuele bedrijvigheid in paragraaf 5.5 (Milieuzonering) aan bod komt.

#### 5.1.2.3 Railverkeerslawaai

In de nabijheid van het plangebied zijn geen spoorlijnen aanwezig. Het aspect railverkeerslawaai vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

### 5.1.3 Conclusie

Het aspect geluid in het kader van de Wgh vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan, met inachtneming dat bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden aangetoond dat de karakteristieke gevelwering voldoende is.

## 5.2 Bodemkwaliteit

### 5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

Eco Reest BV heeft in 2016 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage die is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

### 5.2.2 Onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er in de bovengrond en het grondwater overschrijdingen van de achtergrond- en streefwaarden uit de Wet bodembescherming zijn aangetoond. De overschrijding in het grondwater wordt beschouwd als zijnde een achtergrondconcentratie.

De onderzoekshypothese, zijnde een onverdachte locatie, is gelet op gemeten verhoogde concentratie aan lood in de bovengrond formeel verworpen.

Gezien de aard en de concentraties van de aangetoonde parameters in relatie tot de bestemming van het terrein, wordt geconcludeerd dat verhoogde risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu op basis van de aangetoonde milieuhygiënische bodemkwaliteit, niet te verwachten zijn. De resultaten van het onderzoek vormen dan ook geen aanleiding tot nader onderzoek en zijn geen milieuhygiënische belemmering in relatie tot de woonbestemming van het terrein.

Toepassing van eventueel vrijkomende de grond op het terrein zelf wordt milieuhygiënisch verantwoord geacht. Toepassing van eventueel vrijkomende grond elders kan eventueel plaats vinden binnen een gemeentelijke bodemkwaliteitskaart of met een aanvullend AP-04 onderzoek.

### 5.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

## 5.3 Luchtkwaliteit

### 5.3.1 Beoordelingskader

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

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Op grond van de Wet milieubeheer, gelet op artikel 5.16 lid 4 Wet Milieubeheer geldende de volgende regelingen:

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

#### 5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate

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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

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

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

#### 5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

### 5.3.2 Situatie plangebied

Gelet op de aard en omvang van dit project, in verhouding tot categorieën van gevallen zoals beschreven in paragraaf 5.3.1.1 kan worden gesteld dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de

luchtverontreiniging. Tevens wordt opgemerkt dat de functie (wonen) niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

### 5.3.3 Conclusie

Gezien het vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

## 5.4 Externe veiligheid

### 5.4.1 Algemeen

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

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de ‘Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen’ (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen, per buisleiding of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

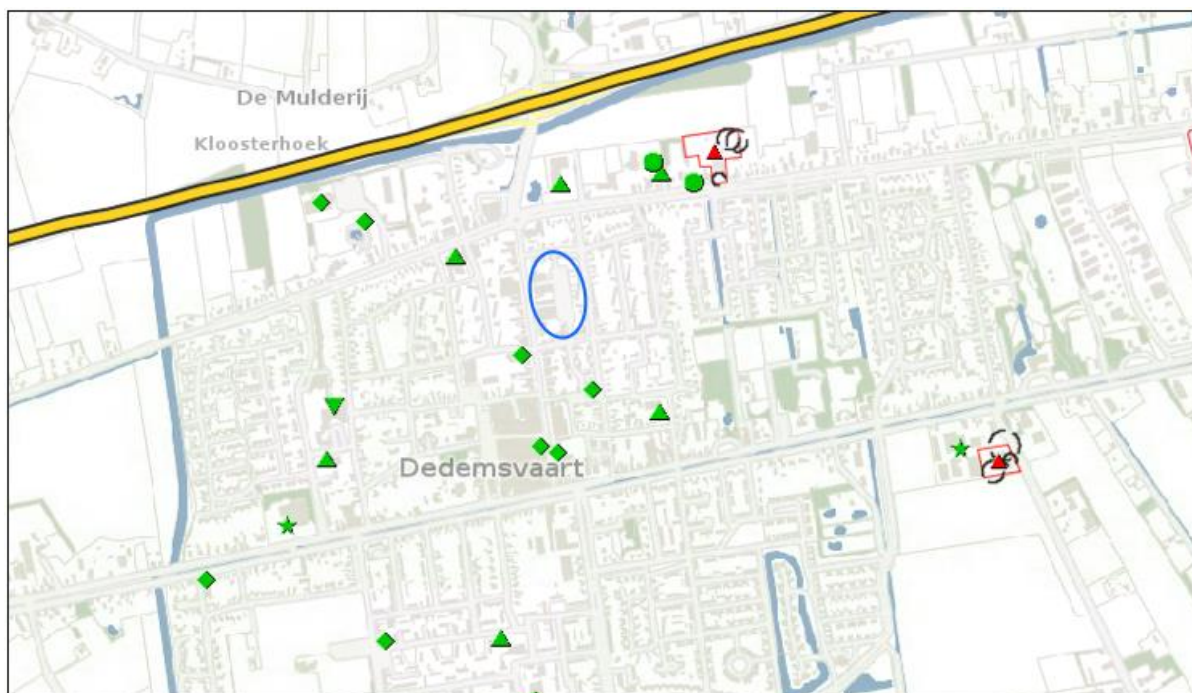
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

De regelgeving omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleiding is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

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

### 5.4.2 Situatie plangebied

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 de volgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (blauwe cirkel) en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1 Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat de locatie:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt in 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.

#### 5.4.3 Conclusie

Het project is in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

## 5.5 Milieuzonering

### 5.5.1 Algemeen

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

Hoewel de richtafstanden in 'Bedrijven en milieuzonering' indicatief zijn, worden deze afstanden wel als harde eis gezien door de Raad van State bij de beoordeling of bedrijven op een passende afstand van milieugevoelige objecten worden gesitueerd.

### 5.5.2 Gebiedstypen

Afstemming van bestaande en nieuwe functies gebeurt door het aanhouden van zogenaamde richtafstanden. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering'. Bij deze richtafstanden wordt rekening gehouden met de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar zoals gesteld in de 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Hierbij wordt uitgegaan van het principe van functiescheiding, waarbij twee gebiedstypen te onderscheiden zijn, namelijk: 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'.

Het plangebied is gelegen in een gebied dat wordt gekenmerkt door diverse centrumfuncties. Door deze functiemenging is het projectgebied aan te merken als omgevingstype 'gemengd gebied'.

Voor gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), kunnen de gebieden worden aangemerkt als 'functiemengingsgebied'. Bij 'functiemengingsgebieden' moet gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De 'Staat van Bedrijven (SvB) - functiemenging' bevat geen richtafstanden, maar categorieën A, B en C, die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijke relevante milieucategorieën:

*Categorie A:* Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze in pandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

*Categorie B:* Activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

*Categorie C:* De activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

### 5.5.3 Situatie plangebied

#### 5.5.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' geeft inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Zoals reeds hiervoor genoemd wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

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

### 5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

Ten aanzien van de reguliere woonfunctie wordt opgemerkt dat dit wordt beschouwd als een niet milieubelastende functie voor de omgeving. Er is daarom geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

### 5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies (in de omgeving). De woningen zijn aan te merken als milieugevoelige objecten.

Omdat in dit geval sprake is van een 'functiemengingsgebied', vanwege de ligging van het plangebied in/aangrenzend aan de centrumgebied van Dedemsvaart, wordt getoetst aan de 'SvB - functiemenging'.

Met uitzondering van de Aldi supermarkt zijn de aanwezige centrumvoorzieningen beperkt milieubelastend voor de omgeving, zodat deze inpandig dan wel bouwkundig afgescheiden aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend. Ten opzichte van deze functies in de omgeving zijn de woningen bouwkundig afgescheiden.

Daarmee wordt voldaan aan het gestelde in de 'SvB - functiemenging'.

### **Geluidbelasting van de supermarkt Aldi**

Adviesbureau VOBRU heeft een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. Hierna worden de resultaten beschreven. In bijlage 6 van deze toelichting is de gehele rapportage opgenomen. In kader van de bestemmingsplanwijziging heeft het bevoegd gezag een akoestisch onderzoek verlangd voor het inzichtelijk maken van de geluidbelasting van de supermarkt Aldi op de gevels van de toekomstige woningen. De optredende geluidniveaus van de relevante bronnen (representatieve bedrijfssituatie) van de supermarkt Aldi zijn bepaald en getoetst.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting van het maatgevende bedrijf Aldi supermarkt op de toekomstige woningen bepaald en mede getoetst aan de systematiek van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering, editie 2009". Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' dient voldaan te worden aan de volgende richtwaarden:

- 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau
- 70 dB(A) etmaalwaarde voor het maximaal geluidniveau (piekgeluiden)
- 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Overeenkomstig de systematiek van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" is voor de Aldi supermarkt een richtafstand van 10 meter van toepassing. De afstand van het bouwplan tot de Aldi supermarkt bedraagt circa 24 meter en ligt daarmee ver buiten de richtafstand van 10 meter. Indien de richtafstand niet wordt overschreden kan een verdere beoordeling van geluid in beginsel achterwege blijven.

In kader van een goede ruimtelijke ordening is de situatie van de Aldi supermarkt t.o.v. het bouwplan nader beschouwd. Aan Aldi is verzocht om inzicht te geven in het aantal klanthandelingen in relatie tot gebruik winkelwagentjes en bevoorrading middels vrachtwagen(s), zodat met deze exacte bedrijfsgegevens de geluidbelasting kan worden bepaald. Deze gevraagde gegevens zijn niet aangeleverd.

Wegens het ontbreken van de exacte bedrijfsgegevens is de geluidbelasting van de relevante bronnen op basis van inschatting, waarbij met toestemming geluidmetingen in 2016 zijn uitgevoerd aan de dakcondensators.

**Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau:** Uit de rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat de directe hinder t.g.v. de Aldi supermarkt het langtijdgemiddelde geluidsniveau in de dag- en avondperiode ruimschoots lager is dan de norm voor een gemengd gebied van 50 dB(A), zoals vermeld in de VNG-publicatie "Bedrijven en

milieuzonering". De hoogste geluidbelasting treed op bij rekenpunt 004Z en bedraagt 43 dB(A), 33 dB(A) en 28 dB(A) voor respectievelijk de dag, avond- en nachtperiode.

Maximale geluidniveau: De optredende maximale geluidniveaus geldend voor een gemengd gebied t.g.v. de directe hinder van de Aldi supermarkt zijn ruimschoots lager dan de maximale grenswaarden van 70-65-60 dB voor respectievelijk de dag, avond- en nachtperiode. De hoogste geluidbelasting treed op bij rekenpunt 004Z en bedraagt 65 dB(A), 55 dB(A) en 25 dB(A) voor respectievelijk de dag, avond- en nachtperiode.

Activiteitenbesluit: De bepaalde geluidniveaus op de toekomstige woningen zijn ruim lager dan de norm van 50-45-40 dB zoals gesteld in het activiteitenbesluit. De toekomstige woningen zijn voor de Aldi supermarkt niet belemmerend, daar de bedrijfssituatie reeds wordt belemmerd door de bestaande woningen aan de noordzijde. In kader van het activiteitenbesluit zijn in de dagperiode de maximale geluidniveaus uitgesloten van toetsing. Gesteld kan worden dat de Aldi supermarkt ter plaatse van de toekomstige woningen voldoet aan het besluit.

Aantrekkende verkeersbewegingen (indirecte hinder): De optredende geluidbelasting ten gevolge van de aantrekkende verkeersbewegingen en overig bedrijf is berekend op de bestaande en toekomstige woningen. Ter plaatse van de toekomstige woningen wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Bij de bestaande woningen (rekenpunt 011 en 012) wordt in de avondperiode (rekenhoogte 5 meter) de norm met respectievelijk 1 en 3 dB overschreden. De maatgevende bron is route 008, personenwagens. De optredende geluidniveaus t.g.v. de voertuigbewegingen is een bestaande situatie en zijn inherent aan de activiteit, waarbij in binnenstedelijke situatie een overdrachtsmaatregel (geluidscherm) stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard en verkeersveiligheid.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat in kader van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering, editie 2009", ter plaatse van de toekomstige woningen wordt voldaan aan goede ruimtelijk ordening, sprake is van een goed woon en leefklimaat en geen belemmering aanwezig is voor realisatie van het bouwplan.

#### 5.5.4 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

## 5.6 Ecologie

### 5.6.1 Algemeen

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

Bugel Hajema heeft een Advies natuurwaarden uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn verwerkt in deze paragraaf. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportages welke zijn opgenomen in bijlage 7 bij deze toelichting.

### 5.6.2 Gebiedsbescherming

#### 5.6.2.1 Algemeen

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

### 5.6.2.2 *Situatie plangebied*

#### **Natura 2000-gebied**

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het ‘Vechten Beneden-Reggegebied’ op een afstand van circa 7 kilometer.

Ondanks de ruime onderlinge afstand is sprake van een ontwikkeling waarbij gedurende de gebruiks- en aanlegfase stikstof wordt uitgestoten, zoals bij de verbranding van fossiele brandstof, welke kan neerslaan in kwetsbare natuur.

Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor alle beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn. Per soort of habitat is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is, danwel of uitbreiding of een verbetering nodig is. Niet alleen activiteiten binnen een Natura 2000-gebied maar ook activiteiten buiten een Natura 2000-gebied kunnen de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. Dit wordt externe werking genoemd. Gezien de mogelijke externe werking van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied, is het van belang om te toetsen of de realisatie van de beoogde ontwikkeling conflicteert met de waarden waarvoor dit gebied is aangewezen. Hiervoor is in elk geval een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Veel Natura2000-gebieden gebieden zijn kwetsbaar voor stikstofdepositie; stikstofdepositie vormt een bedreiging voor verschillende Habitattypen en de leefomgeving van verschillende Habitatsoorten.

Om het effect van deze emissie te onderzoeken heeft Natuurbank Overijssel een zogenaamde Aeriusberekening uitgevoerd voor zowel de bouwfase (tijdelijk karakter) en de gebruiksfase. Hieronder wordt de belangrijkste conclusie weergegeven. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 8 van deze plandoelichting.

De emissie leidt niet tot een meetbare depositie NOx in Natura2000-gebied. Er hoeft geen melding gedaan te worden en er hoeft geen Wet natuurbescherming-vergunning aangevraagd te worden.

#### **Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)**

Het plangebied niet gelegen binnen de begrenzing van het NNN. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangemerkt als NNN zijn gelegen op meer dan 780 meter afstand van het plangebied. Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten het NNN en gezien de aard en omvang van dit plan wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

### **5.6.3 Soortenbescherming**

#### *5.6.3.1 Algemeen*

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

#### *5.6.3.2 Quickscan natuurwaardenonderzoek*

Uit het onderzoek komt naar voren dat het onderzoeksgebied een beperkte natuurwaarde kent. Wanneer bij het uitvoeren van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels worden, behalve voor vleermuizen, geen verbodsbepalingen overtreden.

Voor de aanwezige licht beschermde soorten geldt een vrijstelling van de verboden in het geval van ruimtelijke ontwikkelingen. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Wel blijft de zorgplicht van toepassing.

Voor vleermuizen heeft nader onderzoek plaatsgevonden. Op basis van de veldbezoeken en de geraadpleegde bronnen is een voldoende beeld van de soortengroep vleermuizen ontstaan. Alle vleermuissoorten, alsmede



hun vaste verblijfplaatsen zijn streng beschermd. Door sloop van het voormalig politiebureau gaan twee verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis verloren. Bij het onzorgvuldig uitvoeren van de werkzaamheden kunnen tevens individuen van gewone dwergvleermuis worden verwond en/of gedood. Het verwonden en/of doden van individuen is in strijd met de Wnb.

Ten behoeve van de ontwikkelingen worden met betrekking tot de overige bebouwing geen verbodsovertredingen ten aanzien van vleermuizen verwacht. In het kader van de sloop van het voormalig politiebureau is ten aanzien van de verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis een ontheffing benodigd. Deze ontheffing (kenmerk FF/75C/2015/0171) is op 11 september 2015 verleend en is geldig tot 1 juli 2020.

#### **5.6.4 Conclusie**

Met inachtneming van de verkregen ontheffing ten aanzien van vleermuizen, vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

### **5.7 Archeologie & Cultuurhistorie**

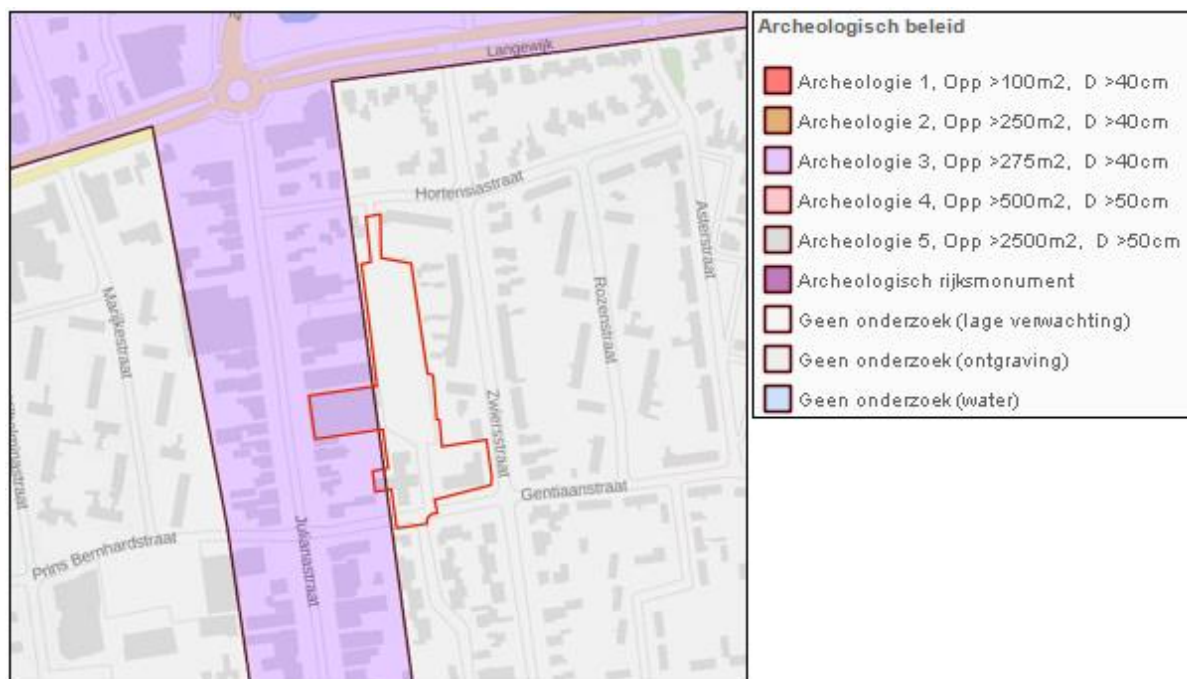
#### **5.7.1 Archeologie**

##### *5.7.1.1 Algemeen*

De Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

##### *5.7.1.2 Situatie plangebied*

De gemeente beschikt over een archeologische beleidskaart. Een uitsnede van deze kaart is in figuur 5.2 weergegeven.



Figuur 5.2 Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Hardenberg (Bron: gemeente Hardenberg)

Gebleken is dat het overgrote deel is gelegen in een gebied waarvoor geen onderzoek is benodigd vanwege ontgraving. Een klein deel is gelegen in een gebied waarvoor 'Archeologie 3' geldt. Een archeologisch onderzoek is benodigd indien bodemingrepen een groter oppervlakte dan 275 m<sup>2</sup> bedragen en dieper bedragen dan 40 cm.

Opgemerkt wordt dat de bodem ter plaatse 'Archeologie 3' reeds geroerd door de realisatie van het bestaande bedrijfsgebouw. Een archeologisch onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

## 5.7.2 Cultuurhistorie

### 5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan "een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden" dient te bevatten.

### 5.7.2.2 Situatie plangebied

Uit de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Overijssel blijkt dat in het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied geen sprake is van cultuurhistorische gebiedswaarden. Tevens bevinden zich in de nabijheid van de locatie geen monumenten.

## 5.7.3 Conclusie

Nader archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk. Van belemmeringen van cultuurhistorische waarden is geen sprake.

## 5.8 Besluit milieueffectrapportage

### 5.8.1 Algemeen

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);

Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.

- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);  
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);  
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van ‘kaderstellend voor’ en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevaldefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

### 5.8.2 Situatie plangebied

#### 5.8.2.1 Artikel 2.8, lid 1 van de Wet natuurbescherming

In paragraaf 5.6.2.2 van deze plandoelstelling is eerder op basis van een door Natuurbank Overijssel uitgevoerde Aeries-berekening al geconcludeerd dat er met betrekking tot voorliggende ontwikkeling geen sprake is van enige vorm van aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied.

Een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk.

#### 5.8.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

In dit geval is sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. Dit bestemmingsplan is daarom niet direct m.e.r.-plichtig. Op basis van onderdeel D kan de in dit plan besloten ontwikkeling worden aangemerkt als: *‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen’*.

Hierbij wordt zowel ‘het bestemmingsplan’ zowel genoemd in kolom 3 (plannen) als kolom 4 (besluiten). Doordat dit bestemmingsplan voorziet in directe eindbestemmingen voor wat betreft de binnen het plangebied geplande ontwikkeling, wordt voldaan aan de definitie van een ‘besluit’ als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dit betekent dat dit bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is indien activiteiten worden

mogelijk gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden.

Zoals in het voorgaande aangegeven is in dit geval sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. Dit bestemmingsplan is daarom niet direct m.e.r.-plichtig. De ontwikkeling in dit bestemmingsplan is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de volgende drempelwaarden worden overschreden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Gezien de drempelwaarden kan worden geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht aangezien de drempelwaarden niet worden overschreden. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Zo kent het plangebied een beperkte oppervlakte en voorziet dit bestemmingsplan in een toename van maximaal 30 woningen terwijl pas bij 2000 woningen of meer sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

### 5.8.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.(beoordelings)-plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

## 5.9 Wateraspecten

### 5.9.1 Vigerend beleid

#### 5.9.1.1 Europees beleid

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

#### 5.9.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), het Bestuursakkoord Water (2011) en de Waterwet (2009).

### 5.9.1.3 Provinciaal beleid

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

### 5.9.1.4 Waterschap Vechtstromen

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en Veluwe, Drents Overijsselse Delta, en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van het waterschap Vechtstromen heeft in de vergadering van 7 oktober 2015 het ‘Waterbeheerplan 2016-2021’ vastgesteld.

In het Waterbeheerplan is aangegeven hoe het waterschap zijn taken de komende jaren (2016 tot 2021) wil uitvoeren. In het plan zijn doelen en maatregelen gesteld voor de thema’s waterveiligheid, voldoende water, schoon water en het zuiveren van afvalwater. Deze zijn gericht op het:

- voorkomen of beperken van overstromingen, wateroverlast en droogte;
- beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater en het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem.
- het effectief en efficiënt behandelen van afvalwater in de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

## 5.9.2 Waterparagraaf

### 5.9.2.1 Watertoets

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

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

### 5.9.2.2 Watertoetsproces

#### 5.9.2.2.1 Algemeen

Het waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de ‘normale procedure’ van de watertoets van toepassing is. Het waterschap is daarom om een reactie gevraagd. Hieronder wordt eerst ingegaan op de relevante waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied. Vervolgens wordt ingegaan op de reactie van het waterschap op het plan. Het volledige watertoetsresultaat is opgenomen als bijlage 9 bij deze plandoelichting.

Hierna wordt ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied.

### **5.9.2.2.2 Waterhuishoudkundige aspecten plangebied**

#### *Algemeen*

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van Dedemsvaart. De locatie bevindt zich niet binnen een grondwaterbeschermings-, intrek- of waterwingebied.

#### *Grondwater*

Binnen het plangebied zijn geen gevallen van grondwateroverlast bekend.

#### *Oppervlaktewater*

In de huidige situatie is geen oppervlaktewater aanwezig en het plan voorziet niet in de aanleg van nieuw oppervlaktewater.

#### *Hemelwater*

Het schoonhemelwater wordt (bovengronds) afgekoppeld en via hemelwaterriool aangeboden.

#### *Afvalwater*

Het afvalwater wordt afgevoerd net als in de huidige situatie afgevoerd naar de riolering. Het rioolstelsel wordt dusdanig uitgevoerd dat het afvalwater van het toekomstige aantal vervuilingseenheden kan worden afgevoerd.

### **5.9.2.3 Reactie waterschap Vechtstromen**

Het waterschap Vechtstromen heeft op dinsdag 4 juni 2019 als volgt gereageerd op voorliggend plan:

*"Het plan omvat een deel van het binnenstedelijk gebied "Julianastraat-Noord". Per saldo neemt het verhard oppervlak niet toe. Omdat er geen grondwateroverlast is en de ondergrond vermoedelijke zandig is, wordt geadviseerd om met de volgende punten rekening te houden:*

- Er ligt formeel geen waterbergingsopgave, maar omdat het een binnenstedelijk gebied is, is het wel gewenst om waar mogelijk de snelle waterafvoer te vertragen door creëren van waterberging. De mogelijkheden zijn weliswaar beperkt, maar door een uitgekiend ontwerp van de nieuwe groenvoorzieningen zijn daar wadi's mogelijk.*
- Gebruik bij voorkeur waterdoorlatende verharding.*
- Hemelwaterafvoer van de bebouwing zoveel mogelijk bovengronds via goten e.d. verzamelen. Daarmee maak je de burger bewust van de afvoer en verklein je de kans op verkeerde aansluitingen.*
- Het verzamelde hemelwater in de ondergrond, afvoeren via een IT-riool.*
- Bouwpeil hanteren van minimaal 20 cm, doch bij voorkeur 30 cm boven straatpeil."*

### **5.9.3 Conclusie**

Het waterschap Vechtstromen heeft, met inachtneming van haar adviezen, geen bezwaren tegen de voorgenomen ontwikkeling. Het aspect 'water' vormt dan ook geen belemmering voor voorliggend plan.

## HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

### 6.1 Inleiding

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

### 6.2 Opzet van de regels

#### 6.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

#### 6.2.2 Inleidende regels

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

- *Begrippen (Artikel 1)*  
In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.
- *Wijze van meten (Artikel 2)*  
Dit artikel geeft op een eenduidige manier aan op welke wijze afstanden, dakhellingen en oppervlakten moeten worden gemeten en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

### 6.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in:

- *Bestemmingsomschrijving:*  
Hierin is de omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming opgenomen. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.
- *Bouwregels:*  
In deze regels zijn eisen opgenomen waaraan de binnen de bestemming voorkomende bebouwing aan moet voldoen. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd is hierin vastgelegd.
- *Afwijken van de bouwregels:*  
Op basis van deze regels hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels in het plan.
- *Specifieke gebruiksregels:*  
In de specifiek gebruiksregels is bepaald welk gebruik van gronden en opstallen in elk geval strijdig is met of onder voorwaarden wordt toegestaan binnen deze bestemming.
- *Afwijken van de gebruiksregels:*  
Deze afwijking geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om met omgevingsvergunning af te wijken van het plan in het kader van zorgwoningen.

### 6.2.4 Algemene regels

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

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 4)*  
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich bijvoorbeeld voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 5)*  
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.
- *Algemene wijzigingsregels (Artikel 6)*  
In dit artikel worden de algemene wijzigingsregels beschreven. Deze regels geven burgemeester en wethouders onder andere de bevoegdheid om het plan te wijzigen ten behoeve van ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan.
- *Overige regels (Artikel 7)*  
In dit artikel is een regel opgenomen ten aanzien van de afstemming van de regels van dit bestemmingsplan met de welstandscriteria en de APV. Tevens zijn bepalingen ten aanzien van parkeren en laad- en losmogelijkheden opgenomen.



### 6.2.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

## 6.3 Verantwoording van de regels

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

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

### ‘Woongebied’ (Artikel 3)

Om vraaggestuurd te kunnen ontwikkelen is gekozen voor een flexibele regeling binnen de bestemming ‘Woongebied’. Binnen de bestemming zijn de gronden bestemd voor het wonen en tevens voor aan huis gebonden beroepen, verkeers- en verblijfvoorzieningen, parkeervoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding ‘parkeerterrein’ zijn geen woningen toegestaan.

Voor de bouwregels is onderscheidt gemaakt in:

- Hoofdgebouwen
- Bijgebouwen en overkappingen
- Gebouwen en overkappingen voor openbare nutsvoorzieningen en verkeer en verblijf
- Bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde

Het aantal woningen mag niet meer dan 33 bedragen. De bouwhoogte van de hoofdgebouwen (woningen/woongebouwen) bedraagt maximaal 10 meter. Woongebouwen (met appartementen) zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld'. Er is een afwijking opgenomen om tevens woongebouwen buiten de aanduiding toe te staan. Grondgebonden woningen zijn bij recht zowel binnen als buiten de aanduiding toegestaan. Daarnaast zijn er nog enkele afwijkingmogelijkheden opgenomen.

Tevens geldt een voorwaardelijke verplichting voor het bouwen van nieuwe bebouwing. Hiervoor geldt dat ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet worden aangetoond dat aan de maximale binnenwaarde van 33 dB voor geluidgevoelige ruimten wordt voldaan.

## HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

In dit geval wordt een koop- en realisatieovereenkomst (ontwikkelovereenkomst) gesloten tussen initiatiefnemer(s) en de gemeente. Er zijn afspraken gemaakt over de planontwikkeling, planschade en de kostenverhaal van de planologische procedure. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

## HOOFDSTUK 8 VOOROVERLEG & INSpraak

### 8.1 Vooroverleg

#### 8.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

#### 8.1.2 Provincie Overijssel

Voorliggend plan is in het kader van vooroverleg voorgelegd aan de provincie Overijssel. De provincie Overijssel is akkoord met voorliggend plan.

#### 8.1.3 Waterschap Vechtstromen

In het kader van de watertoets heeft er een digitale watertoets plaatsgevonden via de website [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). De uitkomsten van deze watertoets hebben ertoe geleid dat de zogenoemde ‘normale procedure’ van toepassing is op de in dit plan voorgenomen ontwikkeling. Het waterschap is om een reactie gevraagd welke is verwerkt in deze plantoelichting. Voor het watertoetsresultaat wordt verwezen naar de bij deze toelichting bijgevoegde bijlage 8.

### 8.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. Vanaf woensdag 24 mei 2017 heeft het voorontwerpbestemmingsplan Dedemsvaart, Julianastraat Noord gedurende zes weken ter inzage gelegen. De laatste dag van de termijn was dinsdag 4 juli 2017. Er zijn 4 inspraakreacties ontvangen. 3 van deze inspraakreacties zijn niet overgenomen. Eén van de inspraakreacties is gedeeltelijk overgenomen. Het bestemmingsplan is aangepast op de in de bijbehorende gemeentelijke reactie aangegeven wijze waarvoor wordt verwezen naar bijlage 10 bij deze toelichting.

### 8.3 Zienswijzen

Het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan heeft vanaf woensdag 10 oktober 2018 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er in totaal 9 zienswijzen aan de gemeenteraad kenbaar gemaakt. Deze zienswijzen hebben tot enkele wijzigingen in het bestemmingsplan geleid. In de bij dit bestemmingsplan gevoegde zienswijzennota zijn de tegen het plan ingediende zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien. Tevens is te lezen op welke punten het bestemmingsplan is aangepast.

## **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING**

- Bijlage 1      Schetsontwerp**
  
- Bijlage 2      Parkeerdrukonderzoek parkeerterrein Gentiaanstraat Dedemsvaart**
  
- Bijlage 3      Parkeeronderzoek centrumgebied Dedemsvaart**
  
- Bijlage 4      Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï**
  
- Bijlage 5      Verkennend bodemonderzoek**
  
- Bijlage 6      Akoestisch onderzoek industrielawaaï**
  
- Bijlage 7      Advies natuurwaarden**
  
- Bijlage 8      Aeries-berekening**
  
- Bijlage 9      Watertoetsresultaat**
  
- Bijlage 10     Inspraakverslag**