

Uitbreiding en revitalisering bedrijfspand Timmerman Transporten

Bedrijventerrein, partiële herziening Wethouder Klompstraat 4, 7951 te Staphorst.
(vastgesteld 24 september 2019)



Plancode: NL.IMRO.0180.6102019002-VS01



Inhoud

H1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Vigerende Planologische Situatie:	7
1.4 Strijdheden met het vigerende bestemmingsplan	8
 H2 Historisch-geografisch beschrijving plangebied en omgeving	 12
2.1 Bestaande situatie	12
2.2 Ontstaansgeschiedenis	13
2.3 Hydrologie	13
2.4 Landschaps- en natuurwaarden	13
2.5 Archeologie en cultuurhistorie	14
2.6 Stedenbouwkundige waarden	14
 H3 Door gemeente meegegeven randvoorwaarden aan initiatief	 15
3.1 Beeldkwaliteitseisen	15
3.2 Ruimtelijke en landschappelijke inpassing	15
3.3 Doorvertaling randvoorwaarden aan het initiatief:	15
 H4 Verbetering ruimtelijke kwaliteit als gevolg van het initiatief	 16
4.1 Gebruikswaarde	16
4.1.1 Bedrijfseconomische gebruikswaarde	16
4.1.2. Gebruikswaarde logistiek en verkeersveiligheid	18
4.2 Belevingswaarde	19
4.3 Toekomstwaarde (Duurzaamheid)	21
4.4 Conclusie	24
 H5 Beleid	 24
5.1 Rijksbeleid	24
5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	24
5.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	25
5.1.3 Toetsing aan het Rijksbeleid	26
5.2 Provinciaal Beleid	28
5.2.1 Omgevingsvisie 2017	28
5.2.1.1 Actuele ontwikkelingen opgaven en kansen	28
5.2.1.2 Rode draden en beleidsambities	29
5.2.1.3 Toetsing aan het uitvoeringsmodel	31
5.3 Gemeentelijk beleid	40
5.3.1 Omgevingsvisie "Staphorst voor elkaar"	40
5.4.1.1 Ondernemend Staphorst	41
5.4.1.2 Bereikbaarheid langs alle wegen	42
5.3.2. Bedrijventerreinenvisie Staphorst	42
5.3.3 Geluidsbeleid in het kader van de wet geluidhinder	42
5.3.4 Ruimtelijke Atlas en Welstand	43
H6 Omgevingsaspecten	43
6.1 Brandveiligheid	43

6.2 Milieueffectrapportage	43
6.3 Duurzaamheid	45
6.4. Bodem	46
6.5 Geluid	47
6.5.1 Geluidssituatie Plangebied	47
6.5.2 conclusie	48
6.6 Luchtkwaliteit	49
6.6.1 Conclusie	49
6.7 Geur	49
6.8 Bedrijven en milieuzonering (VNG)	49
6.8.1 Situatie Plangebied: externe en interne werking	50
6.8.2 Conclusie	50
6.9 Externe Veiligheid	50
6.9.1 inrichtingen	51
6.9.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en via buisleidingen	52
6.9.3 Conclusie	52
6.10 Water	54
6.10.1 Standaard waterparagraaf korte procedure	54
6.10.2 Overstromingsrisicoparagraaf	56
6.11 Klimaatadaptatie	59
6.12 Archeologie/cultuurhistorie	61
6.12.1 Archeologische waarden	61
6.12.2 Cultuurhistorische waarden	63
6.12.3 Conclusie	63
6.13 Flora en Fauna (Ecologie)	63
6.13.1 Ecologische Quickscan	63
6.13.2 Doorwerking ruimtelijke ontwikkeling uitbreiding Timmerman Transporten	64
6.14 Verkeer	64
6.14.1 Parkeren	64
6.14.2 In-en uitritten	65
6.15 Verlichting	66
6.16 Gezondheid	66
6.17 Relatie met andere toestemmingsvereisten.	66
Hoofdstuk 7 Sociale Component	67
7.1 Sociale veiligheid (inrichting openbare ruimte)	67
7.2 Zorg	67
7.3 Maatschappelijke functies	67
7.4 Sociale woningbouw	67
H8 Uitvoerbaarheid	67
8.1 Economische Uitvoerbaarheid	67
8.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid	67
8.3 Burgerparticipatie	67
8.4 Inspraak en Vooroverleg	68
8.5 Recht van overpad	68
8.6 Kabels en leidingen	68
8.7 Bereikbaarheid (hulpdiensten, huisvuildiensten, tijdens bouw)	68
8.8 Tijdelijke opslag grond	68

H9 Juridische aspecten planregels	68
H10 Handhaafbaarheid	69
H11 Bijlagen	70

H1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijf Timmerman Transporten Staphorst b.v. is gesitueerd aan de Weth. Klompstraat 4 te Staphorst op bedrijventerrein De Esch. Timmerman is 1920 opgericht in Staphorst en heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een middelgroot transport bedrijf dat internationaal opereert. Het bedrijf is inmiddels stevig geworteld in Staphorst en omgeving en kent een grote lokale en regionale klantenkring. Om te kunnen blijven groeien wil het bedrijf graag uitbreiden en moderniseren op de huidige locatie in Staphorst.

Het plan:

De uitbreiding bestaat uit het plaatsen van een nieuwe bedrijfshal achter het bestaande pand. Deze wordt ingericht als crossdock, om efficiënter te kunnen werken in de toekomst en meer ritten/lading te kunnen afhandelen. Verder wordt de kantoorfunctie aan de voorkant gerevitaliseerd om het gebouw weer een representatief uiterlijk te geven en tegelijkertijd de beeldkwaliteit van het bedrijf en omgeving te vergroten.

Aan de achterkant wordt een nieuwe bedrijfshal geplaatst met de mogelijkheid voor cross-docking: Cross-Docking is een methode waarbij de goederen niet worden opgeslagen maar direct worden verdeeld naar de afnemers en gereed gemaakt voor verzending. Op deze manier is er minder opslagruimte nodig en kan er sneller en efficiënter gewerkt worden.

Om deze nieuwe ontwikkeling te bewerkstelligen is er extra ruimte nodig voor nieuwe docks en meer ruimte voor vrachtwagens om te rangeren. Er zijn nieuwe percelen aangekocht om de benodigde extra ruimte te kunnen inzetten.

Het crossdock zal gebouwd worden op het huidige perceel waar Timmerman Transporten b.v. gevestigd (4317) is en op percelen 4311, 4312 en 4313. De percelen liggen aan elkaar vast. Verder liggen de A28 en de afslag Staphorst op nog geen 500 m afstand.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gesitueerd aan de Noordzijde van het bedrijventerrein “De Esch” in Staphorst en wordt omsloten door de Wethouder Klompstraat en de Wethouder Ohmannstraat. Op 200 m afstand bevindt zich de autosnelweg A28; de belangrijkste verkeersader die Noord(Oost) Nederland verbindt met de Randstad en de rest van het land. Op de afbeeldingen op de volgende pagina is het plangebied op de bovenste afbeelding aangegeven met een rode sterfiguur. Op de afbeelding eronder is een luchtfoto te zien met rood omlijnd het plangebied. Het plangebied bestaat uit de kadastrale percelen 4311, 4312, 4313 en 4317.



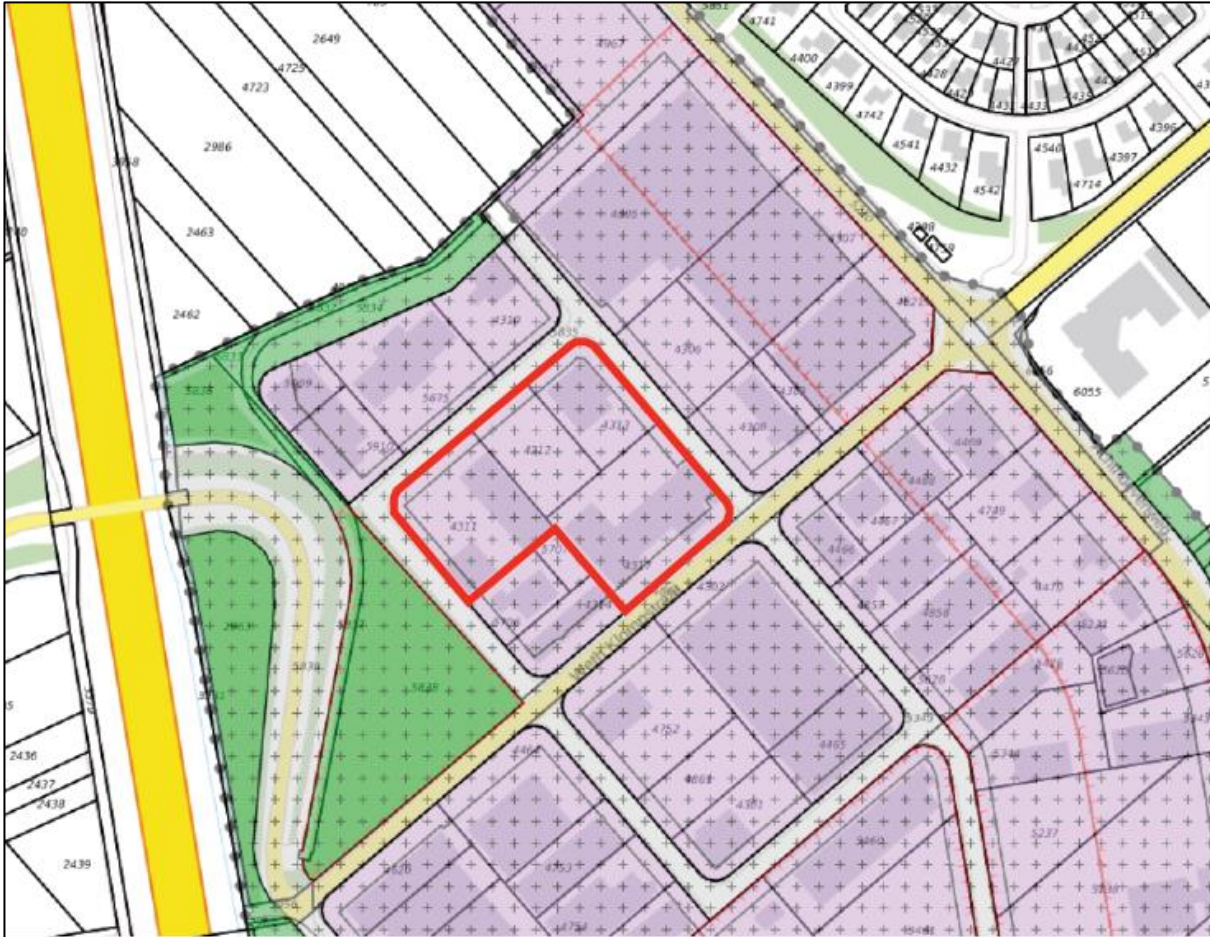
Figuur 1: locatie plangebied in Staphorst. De rode ster geeft de locatie aan van Timmerman.



Figuur 2: Luchtfoto plangebied. Kadastrale percelen zijn binnen het rode kader zichtbaar met het bijbehorende nummer.

1.3 Vigerende Planologische Situatie:

Het geldende bestemmingsplan voor het plangebied is het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Staphorst”, vastgesteld op 11 juni 2013. Hieronder een afbeelding van de uitsnede van het bestemmingsplan met rood omrand het plangebied.



Figuur 3: uitsnede vigerende Bestemmingsplan. Roodomrand is het plangebied. (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

In het bestemmingsplan wordt per locatie aparte plekinfo afgebeeld. Deze info geeft aan wat op een specifieke locatie mag en niet mag in een beknopt overzicht.

Hiernaast zijn voor de betreffende locatie van Timmerman Transport de relevante regels afgebeeld:

enkelbestemming: bedrijventerrein		maatvoering: maximum bouwhoogte:	
dubbelbestemming: waarde - archeologie		maatvoering: maximum oppervlakte:	
bouwwak		10000 m2	
functieaanduiding: bedrijf tot en met categorie 3.2		maatvoering: minimum bebouwd oppervlak: 500 m2	
functieaanduiding: detailhandel		maatvoering: minimum oppervlakte:	
functieaanduiding: kantoor		1500 m2	
bouwaanduiding: specifieke bouwaanduiding afwijkende maatvoering			

Figuur 4: Plekinfo voor de planlocatie (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

1.4 Strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan

Het plan wijkt op de volgende punten af van het vigerende bestemmingsplan:

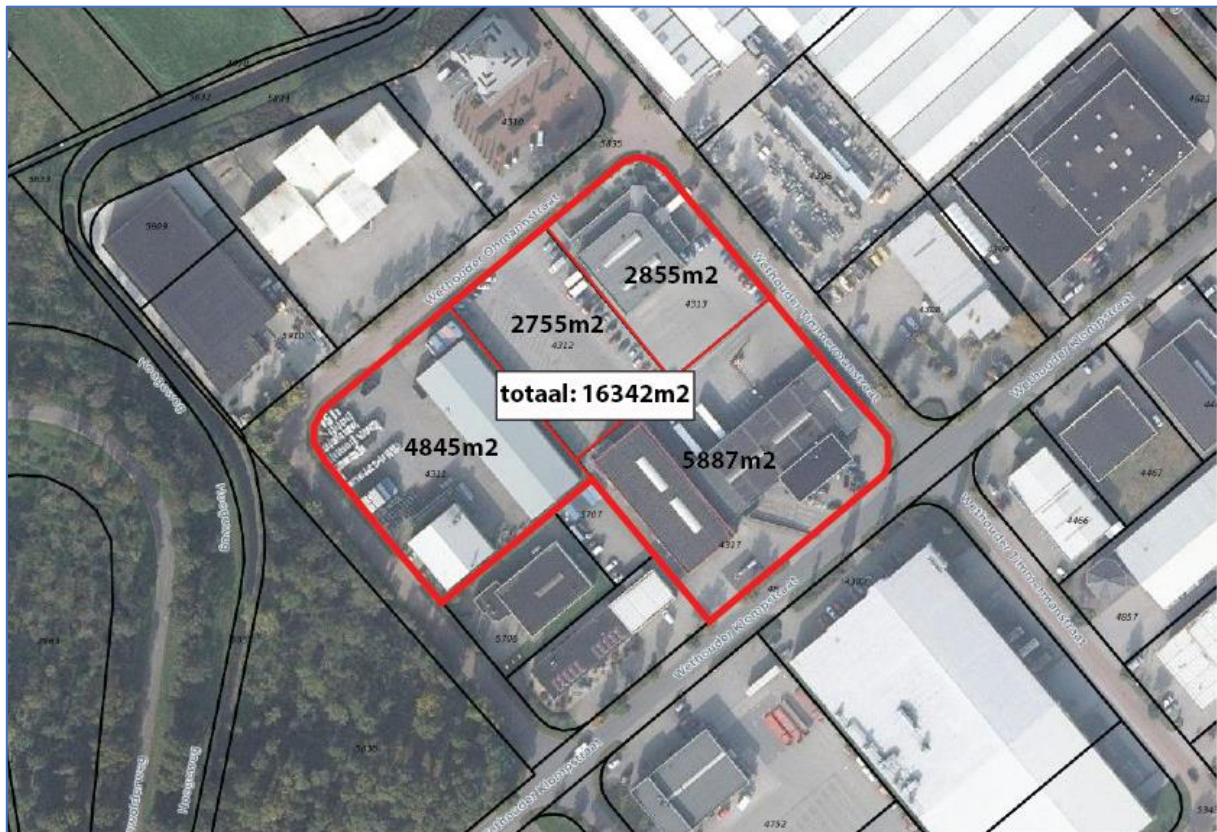
1: Maximum Grootte Bouwperceel

In de nieuwe situatie zal de nieuw te bouwen hal verdeeld zijn over meerdere percelen. De oppervlakte van de 4 kadastrale percelen tezamen is echter 16342m2, wat betekent dat de maximum oppervlakte van 10.000 m2 zoals aangegeven in het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Staphorst" wordt overschreden, er van uit gaande dat het bouwperceel hier ook hetzelfde is als de 4 kadastrale percelen tezamen.

Ook wordt hiermee de oppervlakte van 15000m2, die met een binnenplanse afwijking zou worden goedgekeurd, overschreden.

In het bestemmingsplan staat in artikel 4, lid 1 onder s: "ter plaatse van de aanduiding 'maximum oppervlakte (m²)' mag de oppervlakte van een bouwperceel niet meer bedragen dan de aangegeven oppervlakte;"
In dit geval is dat 10.000 m2.

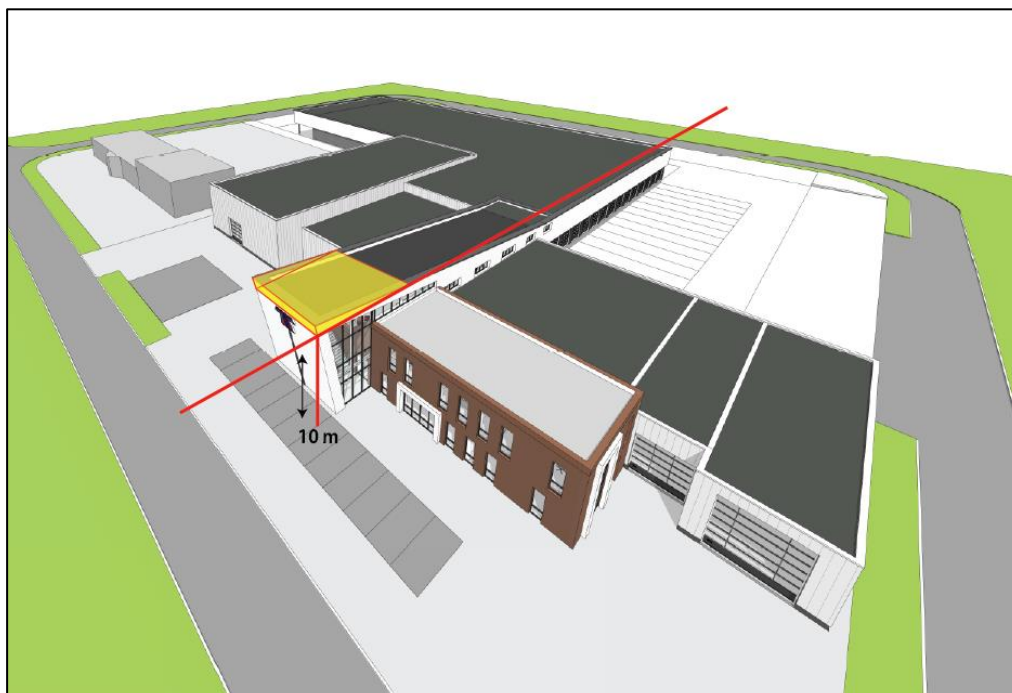
Hieronder is de situatie afgebeeld waar de 4 percelen samengevoegd worden tot 1 perceel van 16342 m².



Figuur 5: de 4 percelen samengevoegd: totaal oppervlakte wordt > 15.000m²

2: Maatvoering: Maximum Bouwhoogte: 10m.

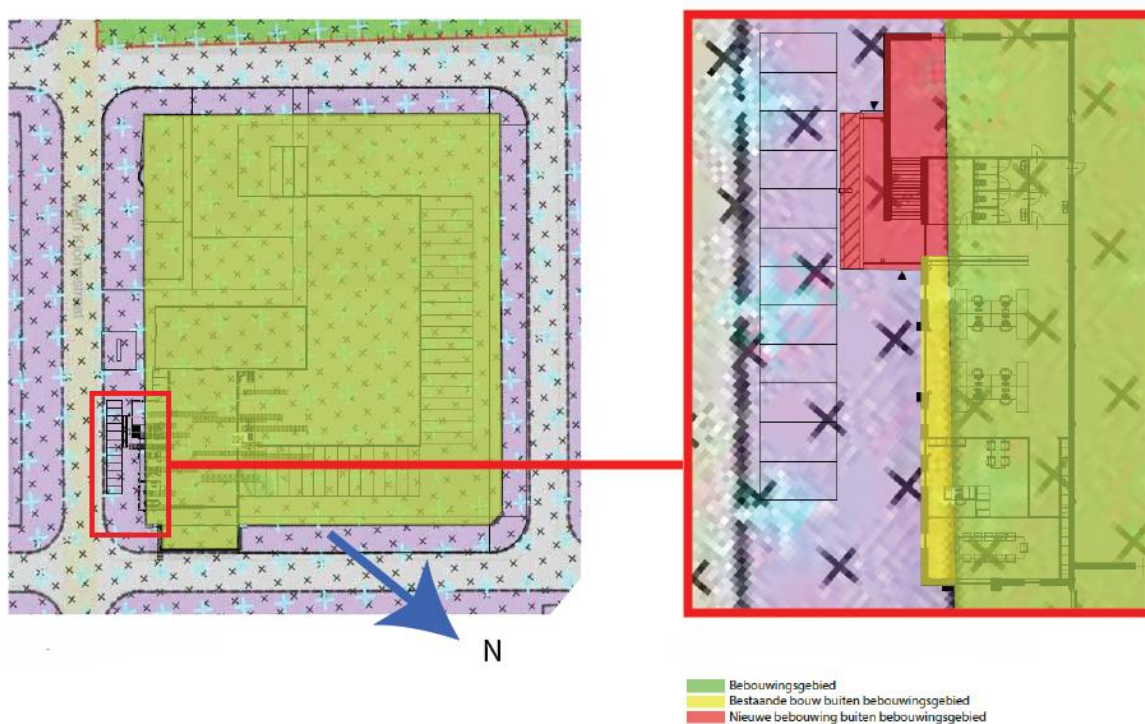
Om het ontwerp een representatief uiterlijk te geven, wordt er een nieuwe voorgevel aan het kantoor toegevoegd: deze loopt schuin omhoog richting de Weth. Klompstraat. De maximale bouwhoogte is hier 10 meter. De voorzijde van de gevel is in het nieuwe ontwerp 11,3 m hoog en overschrijdt dus het maximum met 1,3 m, zoals hieronder afgebeeld:



Figuur 6:
overschrijding
maximale
bouwhoogte (in
geel afgebeeld)

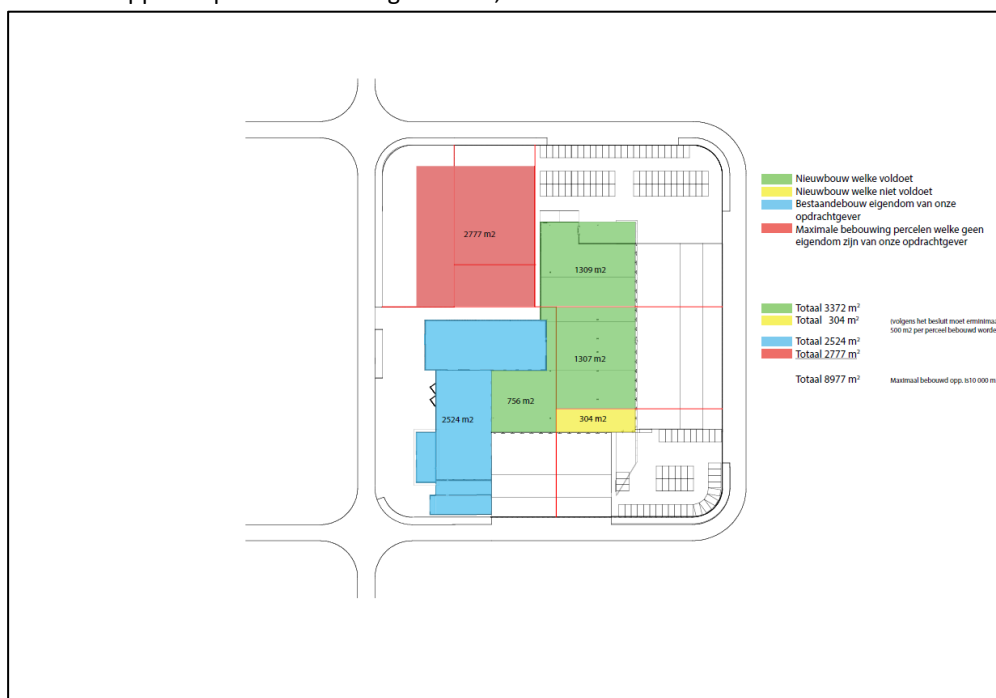
3: Overschrijding Bouwvlak: uitbreiding hoofdgebouw.

In het nieuwe plan wordt het bouwvlak aan de voorzijde overschreden door de uitbreiding van het hoofdgebouw (Kantoorgedeelte). Hieronder is verbeeld hoe dit zich manifesteert.



Figuur 7: Overschrijding bouwvlak.

wanneer het perceel niet kadastraal aangepast wordt, geldt: minimaal bebouwd oppervlak: 500m², dan is het bebouwd opp. van perceel 4313 ong. 300m², zie onder:



Figuur 8: oppervlakte per perceel

Procedure:

Wat betreft de gevraagde planologische procedure (s) is het volgende belangrijk:

Er vanuit gaande dat om het plan zoals het er nu ligt uit te voeren, gaan we uit van de situatie van de 4 kadastrale percelen samengevoegd tot 1 perceel.

In het deel over de afwijkingen van de regels uit het bestemmingsplan is naar voren gekomen dat op meerdere punten het plan niet voldoet aan de regels, zoals genoemd in het bestemmingsplan. Omdat voor punt 2: *overschrijding van de maximale grootte van een bouwperceel* (> 10000 en hier ook groter dan > 15000m²) een **partiële herziening** van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd, worden meteen alle eerder genoemde afwijkingen meegenomen in de herziening.

In de partiële herziening van het bestemmingsplan wordt een maatwerkoplossing voor de volgende afwijkingen van het bestemmingsplan gevraagd:

- Maximum grootte bouwperceel: in de nieuwe situatie is deze 16342 m² en overschrijdt deze de 10000m² hiermee (ruim).
- Maximum bouwhoogte: de maximum bouwhoogte wordt aan de voorzijde met 1,3 m overschreden: in de regels wordt gewenst een maximum van 12 meter te hanteren ipv 10 meter.
- Overschrijding bouwvlak: in de nieuwe situatie wordt het bouwvlak aan de voorzijde overschreden. Het bouwvlak wordt hierop aangepast, zodat het gebouw in de nieuwe situatie binnen het bouwvlak ligt.
- Minimaal bebouwd oppervlak perceel: in de nieuwe situatie wordt perceel 4313 met 300m² bebouwd oppervlak gevuld. Er van uitgaan dat de 4 huidige percelen 1 nieuw perceel worden, geldt dit overigens dan niet meer.

Voor wat betreft de maatvoering die afwijkt van de regels uit het moederplan wordt in het nieuwe plan dit weergegeven met een specifieke bouwaanduiding: afwijkende maatvoering.

roodomrand het huidige bedrijfspand van Timmerman met vooraan de kantoorfunctie en daarachter de op- en overslaghal met rangeerterrein.

Zoals op de luchtfoto te zien is, is het terrein aan Noord-, Oost-, en Zuidzijde omsloten door bedrijfsbebouwing. Ten Westen bevindt zich een klein perceel met bomen, waar het talud van het viaduct waar de Middenwolderweg doorheen loopt.

Dichtstbijzijnde bebouwing met woonfunctie is de nieuwbouwwijk van het dorp Staphorst, ten Noordoosten van bedrijventerrein De Esch. Deze bebouwing ligt op hemelsbreed zo'n 300 meter vanaf het bedrijfspand.

Aan de Zuidwestzijde achter het talud grenst het bedrijventerrein aan de A28. Deze is te bereiken via de Wethouder Klompstraat en de Achthoevenweg, die het knooppunt in het centrum van het dorp verbindt met het bedrijventerrein.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de relevante aspecten van de ontstaansgeschiedenis van het plangebied.

Staphorst is één van de meest karakteristieke lintdorpen in Nederland, landelijk bekend om haar kerkelijke karakter, maar regionaal en ook daarbuiten ook vanwege de harde werkers-mentaliteit en ondernemerschap.

Staphorst is vanouds een voornamelijk agrarisch dorp en ook nu nog heeft het dorp een grotendeels agrarisch karakter, al zijn de meeste agrarische bedrijven verplaatst van De Streek (Het oude dorpslint) naar locaties in het buitengebied.

In de jaren '80 en '90 heeft het ondernemende karakter van de Staphorsters zich vertaald in de snelle ontwikkeling van bedrijfslocaties ten zuiden en zuidoosten van de dorpskern. Het eerste bedrijventerrein was De Baarge, parallel aan de spoorlijn Zwolle-Meppel. Vervolgens is het bedrijventerrein De Esch ontwikkeld, pal aan de A28.

Timmerman Transporten is sinds 1993 gesitueerd op dit bedrijventerrein. De Esch is een bedrijventerrein geschikt voor bedrijven van verschillende typering en bedrijfscategorieën. De ligging aan de snelweg en de connectie hiermee zorgt ervoor dat het bedrijventerrein een zeer geschikte locatie is voor een transportbedrijf wat regionaal maar ook steeds meer (inter) nationaal opereert.

2.3 Hydrologie

Het plangebied is gesitueerd net westen van een scheidslijn van veen en zandgrond; het plangebied ligt zelf op een dekzandvlakte, gemiddeld 1 m boven zeeniveau. Dekzand is een goed doorlatende laag voor wat betreft afwatering van het gebied. Het plangebied is gesitueerd op bedrijventerrein De Esch, wat deels afwatert op een lokaal oppervlaktewatersysteem en deels op een systeem van rioleringen en persleidingen. Het gebied kent geen grondwateroverlast. Er zijn geen grote waterlopen of grote waterlichamen in de nabije omgeving.

2.4 Landschaps- en natuurwaarden

Het voorliggende plan is een uitbreiding op een bestaand bedrijventerrein, midden in stedelijk gebied. Het oorspronkelijke landschap is een veenontginningslandschap, waar dekzand aan de oppervlakte komt. Het landschap heeft sinds de ontginning een agrarische gebruiksvorm gehad, tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Aangezien het plangebied al sinds lange tijd onderdeel is van stedelijk gebied is het oorspronkelijke landschap vrijwel niet meer terug te zien.

Natuurwaarden kunnen hier ook grotendeels buiten beschouwing worden gelaten. Vermeldenswaardig is wellicht de bosschage tussen de A28 en het bedrijventerrein met daarin het voorgenoemde talud.

2.5 Archeologie en cultuurhistorie

De gronden waarop het plangebied zich bevindt zijn van oorsprong agrarisch. Op het plangebied ligt een dubbelbestemming met de waarde : *archeologie*. Het moederplan (Bedrijventerreinen Staphorst) zegt hierover het volgende:

De voor ' Waarde - Archeologie ' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de (verwachte) archeologische waarden, waarbij geldt dat deze bestemming ten opzichte van andere daar voorkomende bestemmingen van primaire betekenis is.

De archeologische verwachtingswaarde is vrij laag. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein in de jaren '90 van de vorige eeuw is de grond al eens geroerd. Dit maakt dat de archeologische verwachtingswaarde verder daalt. Ook is er in het verre verleden en in de prehistorie geen bebouwing op de locatie aanwezig geweest. De ontwikkeling van het dorp Staphorst is stapsgewijs van west naar oost geweest, waarbij bebouwingslinten omgeven werden door langgerekte percelen. In vroeger tijden heeft zich op de planlocatie geen lint ontwikkeld. Verder is de bodem hier pas in de 19^e eeuw ontgonnen, dit in tegenstelling tot het aangrenzende slagenlandschap ten westen van het dorp.

2.6 Stedenbouwkundige waarden

Het plangebied en haar directe omgeving hebben in zoverre stedenbouwkundige waarde dat de huidige bebouwing kan worden omschreven als voornamelijk functionele bebouwing, waarbij rechthoekige massa's de boventoon voeren, afgewisseld door bedrijfshallen met puntdaken. Het gebied is verkaveld in typische blokverkaveling, waarbij een groot gedeelte van de terreinen verhard zijn. De blokverkaveling is sterk contrasterend met de strokenverkaveling die zich typeert voor het Lintdorp Staphorst.

De infrastructurele laag kenmerkt zich door de nabijheid van de Rijksweg A28, die het dorp in tweeën snijdt. Niet ver ten noorden van de planlocatie ligt de afslag Staphorst, waarlangs het meeste transport zijn weg vindt naar de bedrijven op het terrein, waaronder ook Timmerman. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door klinkerbestrating rondom de bedrijfspercelen en een geasfalteerde ontsluitingsweg (Achthoevenweg) die het terrein met de rest van Staphorst, de A28 en het verdere achterland verbindt. De aanwezigheid van deze belangrijke verbinding maakt dat het bedrijventerrein en het dorp Staphorst via de weg zeer goed ontsloten is voor wegverkeer en de locatie zeer aantrekkelijk maakt voor transport en logistiek.

Openbare groenvoorzieningen uiten zich vooral door met gras beplante bermen en hier en daar laanbeplanting (Achthoevenweg). Er is voor de rest relatief weinig particulier groen, afgezien van wat tuinen en kleine perkjes rondom de bedrijven.

H3 Door gemeente meegegeven randvoorwaarden aan initiatief

3.1 Beeldkwaliteitseisen

In de bedrijventerreinenvisie uit 2011 wordt aangegeven dat beeldkwaliteit een hoge prioriteit kent.

Het gebied waar Timmerman Transporten is gesitueerd is welstandsvrij: dit betekent dat voor dit gebied geen beoordeling (meer) geldt door de welstandsc commissie. Ook geldt voor dit gebied geen Beeldkwaliteitsplan.

3.2 Ruimtelijke en landschappelijke inpassing

Belangrijkste ambities en doelstellingen die worden geformuleerd in het bedrijventerreinenplan zijn het *versterken van de lokale economie* en het *koesteren van de aanwezige bedrijvigheid*. Naast de hoofdami tie: het voldoende kunnen aanbieden van bedrijventerreinen, zullen duurzaamheid en kwaliteit als beleidsuitgangspunten worden gehanteerd. De gemeente Staphorst zet nadrukkelijk in op het toekomst-vast maken van de bestaande bedrijventerreinen door middel van herstructureren. Bedoeling is zoveel mogelijk inbreiding op bestaande locaties, om het tekort aan kavels enigszins op te kunnen vangen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. De nadruk ligt hier op het herstructureren van bedrijventerrein De Baarge, parallel aan het spoor, ten oosten van De Esch en het oudste bedrijventerrein van Staphorst. Voor de Esch III, ten zuiden van de locatie van Timmerman Transporten is een beeldkwaliteitsplan vastgesteld. Voor het gedeelte waar Timmerman is gesitueerd, is zoals hier boven vermeld geen beeldkwaliteitsplan en is het gebied welstandsvrij.

Ondanks dat er voor het plangebied geen beeldkwaliteitsplan bestaat, geldt in het algemeen voor alle bedrijventerreinen: bij de aanleg van nieuw terrein, of de herstructurering van oude terreinen (zoals in het geval van het voorliggende bestemmingsplan) wordt waar mogelijk ingezet op inpassing in het landschap. Dit betekent dat zoveel mogelijk ingezet wordt op behoud van de bestaande landschappelijke elementen, zoals de verkavelingsrichting, waterlopen en groenstructuren. Daarnaast wordt geprobeerd om de overgang tussen landschappelijke omgeving en bedrijventerrein soepel te laten verlopen. Bijvoorbeeld door de lichtere bedrijvigheid, vaak woonwerk-gerelateerd aan de buitenkanten van terreinen te plaatsen en de zwaardere bedrijvigheid te clusteren en af te scherm en. Ook wordt op terreinen zoveel mogelijk geprobeerd bestaande groenvoorzieningen te handhaven en uit te breiden en meer samenhang te creëren tussen de groenstructuren.

3.3 Doorvertaling randvoorwaarden aan het initiatief:

In de vorige paragraaf werd al duidelijk dat voor het plangebied geen beeldkwaliteitsplan is opgesteld en dat het gebied ook welstandsvrij is. Echter beginnen ook op dit deel van bedrijventerrein "De Esch" de jaren te tellen.

Voorliggende herziening houdt rekening met een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing. De huidige ruimtelijke structuur wordt behouden en de verrommeling op het terrein wordt grotendeels teniet gedaan door het slopen van de gebouwen aan de Noordzijde van het terrein en het daarvoor terugplaatsen van een grote, state-of-the-art, bedrijfshal die als crossdock ingezet kan worden.

Aan de voorzijde wordt een fikse bijdrage geleverd aan het verbeteren van het straat- en gevelbeeld door de revitalisering van het kantoorgedeelte. De revitalisering van het pand past op deze manier goed in de herstructurerings- en inbreidingsdoelstellingen die de gemeente Staphorst nastreeft.

H4 Verbetering ruimtelijke kwaliteit als gevolg van het initiatief

4.1 Gebruikswaarde

Hoofddoel van de uitbreiding is zonder meer het toekomstbestendig maken van het bedrijf Timmerman Transporten. Daarbij is het van belang dat de uitbreiding niet op zichzelf staat, maar ook toegevoegde waarde heeft voor de lokale ruimtelijke kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt in dit hoofdstuk onderverdeeld in de *gebruikswaarde* (zowel bedrijfsmatig, als de gebruikswaarde van de nabije omgeving), de *belevingswaarde* (uiterlijk van het pand en omgeving, ruimtelijke inpasbaarheid) en de *toekomstwaarde en duurzaamheid* (hoe draagt het plan bij aan een duurzamere omgeving in de toekomst?)

4.1.1 Bedrijfseconomische gebruikswaarde

De uitbreiding van de bedrijfsruimte moet worden gerealiseerd in de vorm van een magazijn geschikt voor cross-docking. Cross-docking is een logistiek proces waarbij inkomende goederen direct bij het lossen worden ingeladen bij uitgaande goederen. Op deze manier is er minder opslagruimte nodig en kunnen er meer ritten op een dag worden bediend in dezelfde ruimte. Het is kosten- en ruimte-efficiënt. Om dit proces zo soepel en efficiënt mogelijk te laten verlopen is een hal ontworpen waarbij aan 3 kanten vrachtwagen kunnen worden aangedocked. De vrachtwagens hebben minimaal 34 m ruimte nodig in het verlengde van de docks om veilig te kunnen laden, lossen en weer weg te rijden.

Om deze uitbreiding te bewerkstelligen heeft Timmerman meer ruimte nodig: in de huidige situatie gebruikt het bedrijf 3 kavels (4317, 4313, 4312) zoals te zien in de 1e afbeelding hieronder. Om uit te breiden heeft Timmerman 2 extra kavels nodig. (Gedeelte 4313, 4311 volledig) Zoals is te zien op de 2e afbeelding hieronder:



Figuur 11: huidig gebruik kavels



Figuur 12: toekomstig gebruik kavels

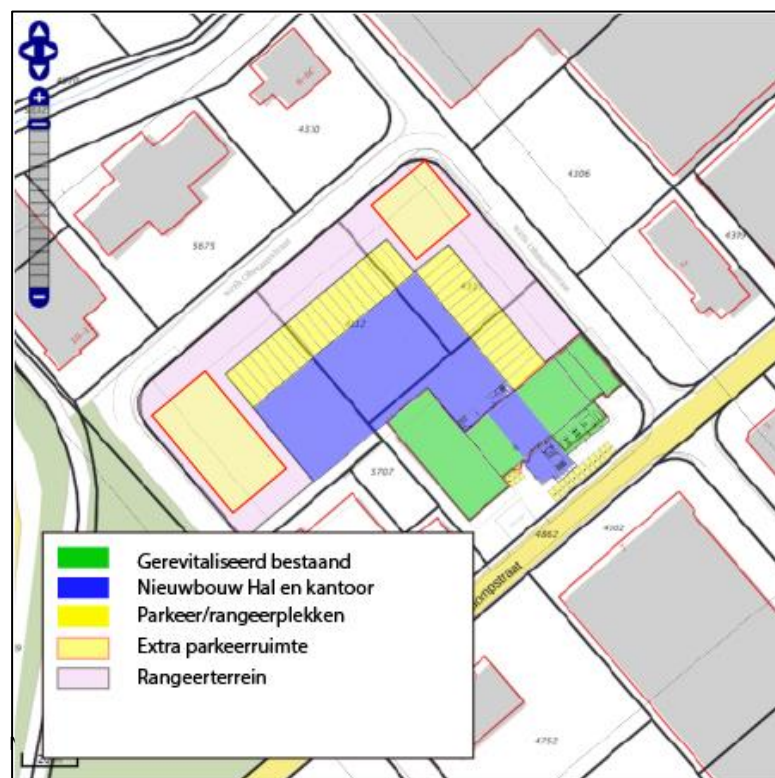
Timmerman heeft een groeiambitie, en de visie dat het voor het voortbestaan noodzakelijk is om een transportbedrijf van enige omvang te blijven.

Door te weinig bedrijfsruimte gaat er veel tijd en geld verloren door het continu verplaatsen van goederen van de ene naar de andere locatie. Dit zorgt weer voor wachtende vrachtwagens en een vol rangeerterrein, wat oorspronkelijk is bedoeld voor bewegingen, niet als parkeerruimte. Regelmatig moeten er zelfs tijdelijk goederen buiten worden opgeslagen wegens ruimtegebrek.

In de nieuwe situatie zal er een nieuwe hal worden bijgeplaatst, verdeeld over de 4 kavels. De gebouwen op kavel 4313 en 4311 zullen daarvoor worden gesloopt. Zie ook de volgende twee afbeeldingen:



figuur 13: huidige situatie: revitalisatie en sloop bestaande bouw



figuur 14: gewenste situatie met de nieuwe bedrijfshal en kantoor. Omliggend is een aaneengesloten rangeerterrein om het vrachtverkeer goed te kunnen verwerken. Dit vlak kan ook deels ingericht worden als parkeerruimte.

4.1.2. Gebruikswaarde logistiek en verkeersveiligheid

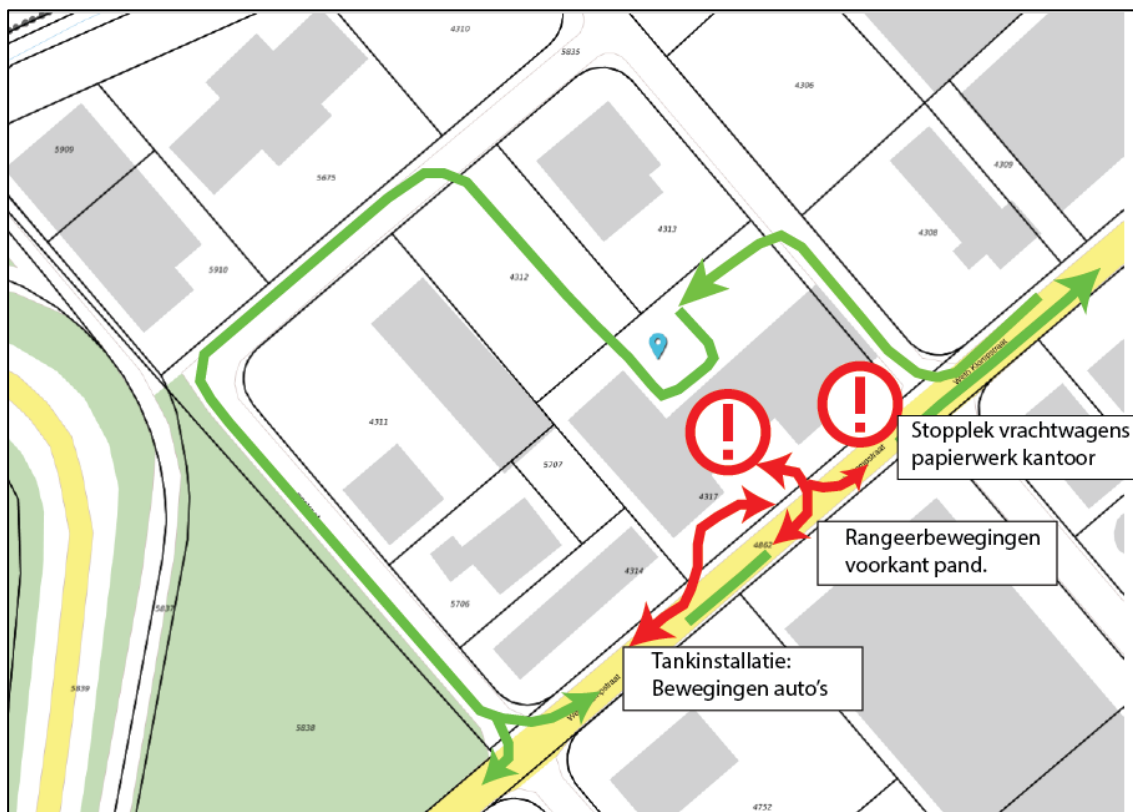
De huidige afwikkeling van het transportverkeer is niet optimaal voor het bedrijf; vaak moeten vrachtwagens verplaatst worden van het ene naar het andere dock omdat er te weinig op- en overslagruimte is binnen. Ook heeft het vrachtverkeer relatief weinig ruimte om te manoeuvreren.

Timmerman kent op dit moment het probleem dat er veel wachtende vrachtwagens staan door gebrek aan voldoende docks. Vanwege ruimtegebrek moeten de vrachtwagens in de huidige situatie op de openbare weg staan wachten. Wachtende vrachtwagens zijn daarnaast een dure kostenpost en het is dan ook van vitaal belang dat Timmerman haar bedrijfspanden kan uitbreiden.

De docks aan de voorzijde zorgen op dit moment voor rangeerbewegingen op de rijbaan (Weth. Klompstraat). Ook dit kan de verkeersdoorstroming belemmeren.

Het is de bedoeling om aan de voorkant de huidige docks te verwijderen zodat de logistieke bewegingen verplaatst worden naar de achterzijde op het rangeerterrein. Dit bevordert niet alleen de bedrijfsefficiëntie, maar ook de verkeersveiligheid en doorstroming op de Wethouder Klompstraat en de omliggende Weth. Ohmannstraat.

Op de volgende twee afbeeldingen is te zien hoe de huidige transportbewegingen zich manifesteren en hoe ze in de toekomstige situatie zullen zijn. Ook zijn in de eerste afbeelding de belangrijkste knelpunten afgebeeld.



Figuur 15: huidige situatie: transportbewegingen en belangrijkste knelpunten



Figuur 16: toekomstige situatie met nieuwe hal en groter rangeerterrein. De knelpunten aan de voorzijde zijn verdwenen.

Op afbeelding 15 is te zien dat het vrachtverkeer in de huidige situatie via de inrit aan de oostzijde van het terrein naar binnen rijdt. Vervolgens moeten ze over een vrij krap rangeerterrein manoeuvreren om te laden en te lossen om vervolgens aan de noordzijde het terrein te verlaten.

In de geplande situatie op afbeelding 16 is het rangeerterrein een stuk groter geworden doordat de gebouwen op perceel 4311 en 4313 gesloopt zijn. De vrachtwagens kunnen via de Weth. Ohmannstraat gemakkelijk het terrein oprijden en op het dock blijven staan, zonder onnodige verplaatsingen, omdat binnen in het crossdock alle logistieke processen worden afgehandeld. De vrachtwagen lost, laadt direct weer en kan weer op weg.

Het papierwerk zal ook afgehandeld worden via een ingang aan de achterzijde van het pand; zo hoeven chauffeurs niet te parkeren op de rijbaan en is er geen sprake van verkeer belemmerende werking.

4.2 Belevingswaarde

Naast een verbetering in de gebruikswaarde zal ook de belevingswaarde van het plangebied op positieve wijze veranderen. Het huidige pand voldoet bedrijfstechnisch niet meer; het bedrijf is uit zijn jasje gegroeid. Maar ook is het gevelbeeld niet meer representatief voor een modern bedrijf met groeiambities. De indeling van de parkeerplaatsen aan de voorzijde helpen hier niet aan mee, en ook zijn de docks aan de voorzijde niet doelmatig en zorgen ze voor een ietwat rommelige aanblik.

Op de volgende afbeeldingen is een impressie van het straat- en bebouwingsbeeld te zien in de huidige situatie en zoals het eruit zou moeten gaan zien in de gewenste nieuwe situatie.



Figuur 17: gevelbeeld huidige situatie, Weth. Klompstraat, kijkend richting het Noordwesten



Figuur 18: beoogde situatie: Weth. Klompstraat, kijkend richting NW.



Figuur 19: luchtfoto huidige situatie



Figuur 20: beoogde situatie in vogelvlucht

4.3 Toekomstwaarde (Duurzaamheid)

Timmerman Transporten heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. De transportsector staat niet stil en steeds meer wordt gekeken naar schone en duurzame oplossingen voor vrachtvervoer. Stilstand is wat het thema duurzaamheid betreft achteruitgang. In het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen wordt van

steeds meer bedrijven verwacht dat duurzaamheid één van de belangrijkste uitgangspunten is als het gaat om bedrijfsvoering, maar ook externe effecten zoals geur, lawaai en uitstoot van broeikasgassen.

Ruimtelijk gezien is de uitbreiding en revitalisatie van het bedrijfspand van Timmerman al een hele verbetering als het gaat om duurzaamheid en daarmee ook toekomstwaarde; bij het ontwerp van het pand is rekening gehouden met een duurzame en efficiënte inrichting van het terrein en binnen zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met besparende maatregelen.

Een substantieel deel van de productaanvoer komt uit en is bedoeld voor(de regio) Staphorst. Een verplaatsing naar een andere locatie (bijv. Zwolle), zou betekenen dat er veel extra kilometers gereden moeten worden, wat een toename zou betekenen van de co2 uitstoot. Timmerman is juist bezig om die te reduceren.

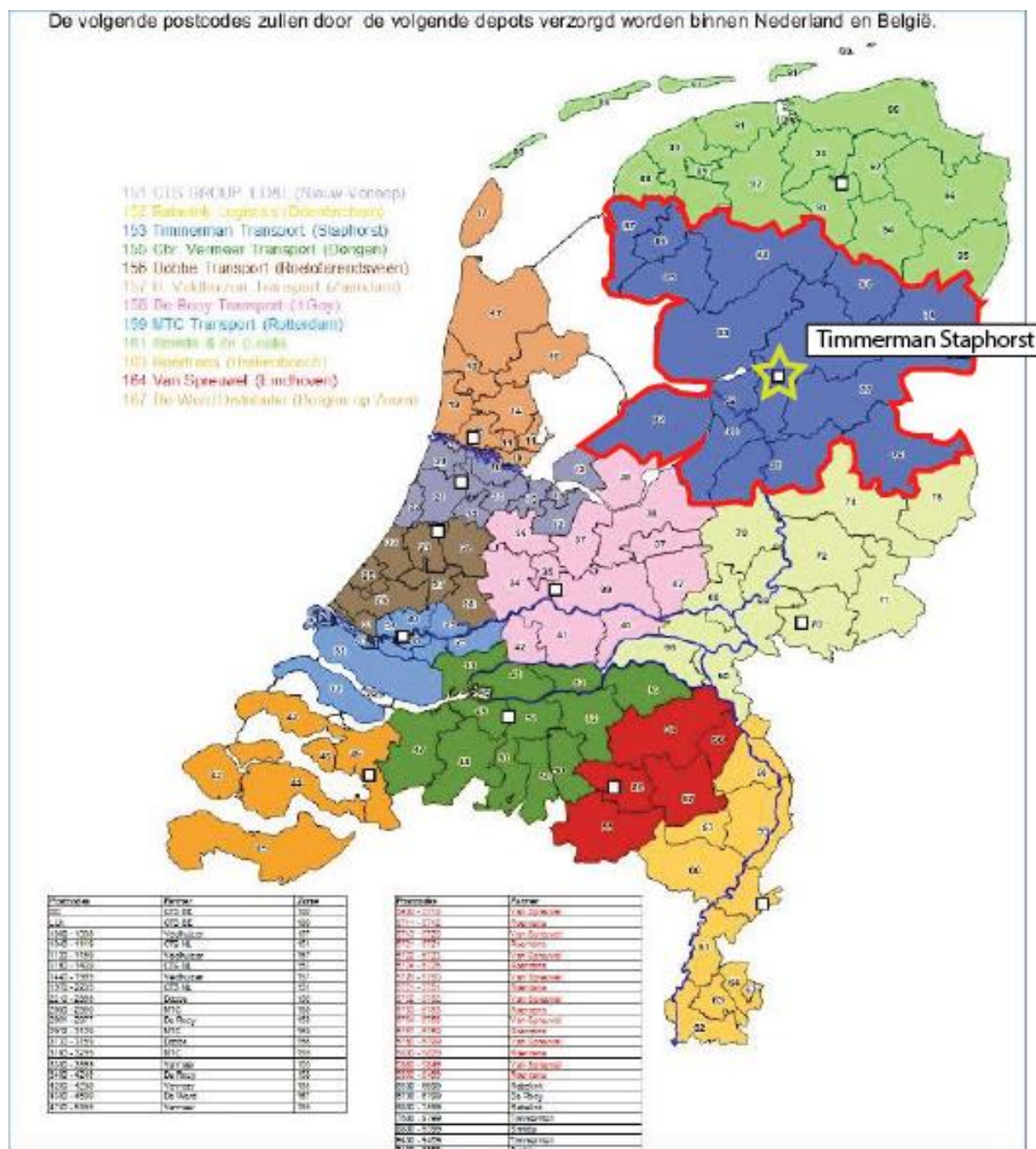
Timmerman Transporten wil zoveel mogelijk met zijn tijd mee gaan; het bedrijf levert diensten voor zo'n 20 (lokale, regionale, internationale) leveranciers in de vorm van opslag, handling, orderpicken (volgens het relatief nieuwe Milk-run principe, een efficiëntere methode waarbij de orderpicker voortdurend rondes maakt door het magazijn en onderweg producten oppikt en die aan het eind van elke ronde bij het verzamelpunt aflaadt), verzamelen en transporteren.

Timmerman Transporten wil nadrukkelijk in gaan zetten op de reductie van CO2 en andere vormen van uitstoot. Op dit moment is er sprake van een enorme groei in het vervoer van pakketten. Deze groei brengt ook extra uitstoot met zich mee door de inzet van kleine vrachtwagens en busjes die deze pakketten vervoeren. Timmerman wil in de nabije toekomst ook voor de herverdeling van pakketten een HUB-functie gaan vervullen in (en rond) Staphorst waarbij de pakketten centraal verzameld worden bij Timmerman d.m.v. van schoon elektrisch vervoer verdeeld worden in regio/dorp/buurt. Ook wil Timmerman op deze manier helpen om het aantal transportbewegingen te verminderen. Timmerman wil zo een voorbeeldfunctie uitstralen als het gaat om de verduurzaming van transport in dorp en regio.

Timmerman fungeert als een regionale transport-hub in een netwerk van partners. Dit netwerk heet Netwerk Benelux. De voordelen van dit hub-systeem zijn

1. Voorkomt onnodige extra vervoersbewegingen ('lege' kilometers)
2. Hoge beladingsgraad: kostenefficiëntie
3. Ontlasting van het milieu en het wegennet: overdracht buiten spijstijden
4. Een snelle en efficiënte oplossing voor tijd kritische zendingen buiten de regio

De methode met Hubs zorgt voor een reductie in brandstofgebruik en dus ook uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. Hieronder is een kaart te zien met de verschillende verzorgingsgebieden binnen Netwerk Benelux.



Figuur 21: onderverdeling van Nederland met de regionale transport-hubs van Netwerk Benelux waar Timmerman deel van uit maakt. Timmerman fungeert als hub voor een aanzienlijk deel van Noord-Nederland.

4.4 Conclusie

Samengevat kan worden gesteld dat de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door de herontwikkeling van het bedrijfspand van Timmerman Transporten zich op de volgende manieren manifesteert:

De gebruikswaarde, belevingswaarde en duurzaamheid van pand, perceel en nabije omgeving worden door middel van de onderstaande maatregelen aanzienlijk vergroot:

1. ***Uitbreiding bedrijfshal met mogelijk tot cross-docking:***
2. ***Sloop bestaande bedrijfspanden op kadastrale percelen 4311 en 4313:***
3. ***Herinrichting rangeerterrein en parkeerplaatsen:***
4. ***Overslag op kleinschaliger elektrisch vervoer en implementeren duurzame brandstoffen***

De uitbreiding van Timmerman Transporten kan worden gezien als een volwaardige herstructurering van een stuk bedrijventerrein in Staphorst en draagt zo op meerdere manieren bij aan zowel het verbeteren van de lokale ruimtelijke kwaliteit door een meer representatief uiterlijk en ruimtelijk-efficiënte bedrijfsvoering en indeling van het bedrijfsperceel, als een veiligere bedrijfsomgeving en een duurzamere manier van transport in de toekomst.

H5 Beleid

In dit hoofdstuk wordt het initiatief getoetst aan het meest recente en voor het plan relevante beleid op Rijks-, Provinciaal en Gemeentelijk niveau. Naast de belangrijkste algemene beleidskaders worden de uitgangspunten die specifiek voor dit plan gelden beschreven.

5.1 Rijksbeleid

5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, geeft een totaalbeeld van het beleid wat betreft ruimte en mobiliteit op rijksniveau. In deze structuurvisie worden de ontwikkelingen, doelstellingen en de daarbij behorende uitdagingen tot 2040 behandeld.

In de SVIR worden 3 rijksdoelen gesteld om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken in de toekomst:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen 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 deze 3 Rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang genoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor zij verantwoordelijk is en waarop zij resultaat wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben de decentrale overheden beleidsvrijheid. De 13 onderwerpen staan hieronder beschreven:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;

9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

5.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is sinds 1 oktober 2012 opgenomen als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Bro.

Opbouw ladder

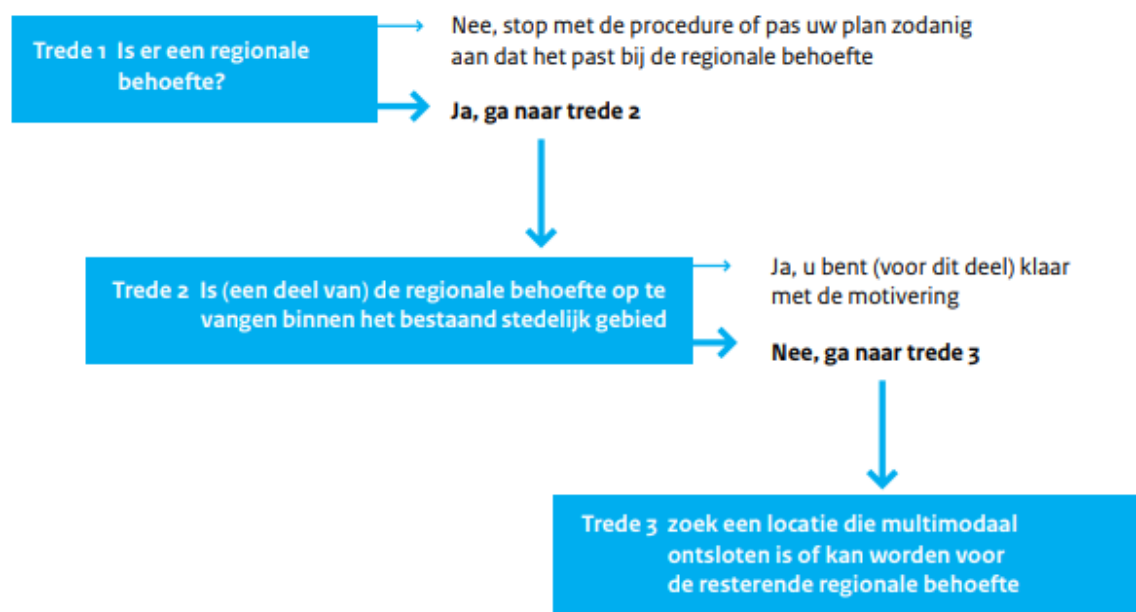
De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.

Motiveringsplicht en resultaat

Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

Wettelijk kader

De ladder voor duurzame verstedelijking is het kader voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Hieronder vallen het bestemmingsplan, het inpassingsplan en de provinciale verordening, die een locatie voor stedelijke ontwikkeling aanwijst.



Figuur 22: De drie treden van de ladder schematisch weergegeven.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

Tredensysteem:

Trede 1 Bepalen regionale vraag naar ruimte

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties, binnenstedelijke herstructurering of leegstand dienen te worden meegenomen in de bepaling van de vraag naar nieuwe verstedelijkingsruimte. Kort gezegd is de vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen én in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Met de regionale ruimtevraag in beeld kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Trede 2 Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. De motivering vraagt om te inventariseren wat de potentiële ontwikkelingslocaties zijn waar in de behoefte kan worden voorzien en om een inschatting van de (financiële) haalbaarheid daarvan. Kan de vraag volledig opgevangen worden binnen bestaand gebied dan is de ladder succesvol doorlopen en is de motivering na de afronding van deze stap klaar. Wanneer de regionale ruimtevraag niet of niet geheel binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen kan worden, is trede 3 aan de orde.

Trede 3 Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied

Trede 3 is in dit geval niet aan de orde: er wordt uitgebreid binnen stedelijk gebied.

5.1.3 Toetsing aan het Rijksbeleid

De rijksdoelen gesteld zoals hierboven werken door in het provinciale en gemeentelijke beleid. Beleid van decentrale overheden is een instrument om de doelen van de Rijksoverheid te helpen bereiken. Het initiatief raakt niet direct rijksbelangen. De doelen vanuit de rijksoverheid zijn voornamelijk gesteld om initiatieven zoals het voorliggende plan mogelijk te maken. Daarnaast draagt uitbreiding en verduurzaming van de transportsector indirect ook bij aan doelen zoals het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland als geheel en het verbeteren van de bereikbaarheid en infrastructuur. Immers, het groeien van de transportsector dwingt extra investeringen in bereikbaarheid en infrastructuur af.

Wat betreft de ladder voor duurzame verstedelijking moet beoordeeld worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

In het geval van de uitbreiding van Timmerman geldt het laatste: er zal in het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk worden gemaakt dan op grond van het geldende bestemmingsplan aanwezig is of kan worden gerealiseerd; in het geldende bestemmingsplan mag het bebouwingsperceel maximaal 10.000 m² groot zijn met 60 % bebouwing en met een afwijking van het bestemmingsplan mag dit maximaal 15.000 m² zijn met 70 % bebouwing. In dit geval wordt het perceel 16300 m² groot. Dat betekent dat in ieder geval dat in het nieuwe regime meer bebouwing mogelijk is dan voorheen kon worden gerealiseerd.

Het huidige ruimtebeslag is circa 5200 m² op 16400 m². Dat is het huidige gebouw en te slopen bebouwing op de toegevoegde kavels. Het toekomstige ruimtebeslag wordt circa 6200m² op dezelfde oppervlakte. Dit betekent een toevoeging van 1046m² wat boven de ondergrens van 500m² bruto vloeroppervlakte ruim overschrijdt.

Er dient dus getoetst te worden aan de ladder van duurzame verstedelijking:

Trede 1: is er regionale behoefte?

Timmerman Transporten is een Staphorster familiebedrijf opgericht in 1920. In de loop der jaren heeft het bedrijf zich ontwikkeld tot een middelgroot distributiebedrijf wat regionaal, nationaal en internationaal opereert. Om haar bestaansrecht te behouden moet het bedrijf haar bedrijfsgebouwen gaan uitbreiden. Hierbij wil Timmerman een nieuwe representatieve voorgevel bouwen die het straatbeeld aanzienlijk zal verbeteren. Omdat Timmerman al bijna geruime tijd een begrip is in Staphorst en ook wil blijven in de toekomst, is er een wens om te kunnen uitbreiden op de huidige locatie in de gemeente Staphorst.

Hieronder wordt puntsgewijs het belang van Timmerman voor de regio beschreven:

- Timmerman heeft een groeiambitie, en de visie dat het voor het voortbestaan noodzakelijk is om een transportbedrijf van enige omvang te blijven.
- Timmerman Transporten wil zoveel mogelijk met zijn tijd mee gaan; het bedrijf levert diensten voor zo'n 20 (lokale, regionale, internationale) leveranciers in de vorm van opslag, handling, orderpicken (volgens het relatief nieuwe Milk-run principe, een efficiëntere methode waarbij de orderpicker voortdurend rondes maakt door het magazijn en onderweg producten oppikt en die aan het eind van elke ronde bij het verzamelpunt aflaadt), verzamelen en transporteren.
- De meeste medewerkers werkzaam bij Timmerman wonen in de regio Staphorst of Staphorst zelf. De Staphorster cultuur wordt gewaardeerd vanwege haar arbeidsethos en betrouwbaarheid. (zie bijlage: te zien is dat het grootste deel uit Rouveen of Staphorst komt of anders uit de nabije omgeving)
- Timmerman is een gevestigd onderdeel van een transportnetwerk in de Benelux, waarbij Timmerman voor regionale maar ook steeds meer (inter)nationale partners het vervoer, opslag handling en transport verzorgt.
- Het bedrijf heeft een duidelijke regiofunctie en heeft daarnaast een belangrijke Hub-functie voor Noord-Nederland. Vrijwel alle Staphorster bedrijven met pallet-vervoer maakt gebruik van de logistieke diensten van Timmerman.
- Een substantieel deel van de aanvoer komt uit (de regio) Staphorst. Een verplaatsing naar een andere locatie (bijv. Zwolle), zou betekenen dat er veel extra kilometers gereden moeten worden, wat een toename zou betekenen van de co₂ uitstoot. Timmerman is juist bezig om die te reduceren.
- Staphorst is voor Timmerman en haar samenwerkingspartners een ideale locatie. Logistiek gezien is de positie aan de A28 zeer gunstig. Het is de corridor van Noord Nederland naar de rest van het land. Timmerman fungeert voor haar partners als zgn. Logistiek Ontkoppel Punt (LOP)

Verder is de herontwikkeling op de huidige locatie gunstig voor de ruimtebehoefte van andere regionale bedrijven; er is in de regio Staphorst en dan vooral in Staphorst zelf een nijpend tekort aan ruimte voor (grote) bedrijven. Inbreiding op een bestaande locatie zorgt in ieder geval niet voor extra druk op de kavelmarkt voor bedrijven. Ook zijn in de regio afspraken gemaakt over de verdeling van de uitgifte van bedrijventerreinen in de Regionale Programmering Bedrijventerreinen West-Overijssel. In het volgende hoofdstuk over provinciaal beleid wordt hier verder op in gegaan.

Met het bovenstaande verhaal is de 2^e trede van de ladder al deels behandeld:

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?

De behoefte om uit te breiden komt grotendeels voort uit de groeiende vraag naar logistieke diensten die direct en indirect gebruik maken van de bedrijfsruimte van Timmerman Transport. Timmerman Transport heeft onderzocht of er een mogelijkheid was om in Staphorst op een andere locatie uit te breiden, maar daar was op korte termijn geen ruimte voor beschikbaar.

Om die reden is gekozen om uit te breiden op de huidige locatie door het opkopen van 2 aansluitende kavels. Vervolgens is een ontwerp gemaakt voor een grote centrale bedrijfshal met mogelijkheid voor cross-docking. De grootte van de hal is gebaseerd op het voldoende kunnen faciliteren van de regionale vraag alsmede de toenemende vraag vanuit het landelijke en internationale netwerk waar Timmerman deel van uit maakt.

Op deze manier kan de vraag volledig opgevangen worden op het bestaande terrein door middel van herstructurering en is de ladder voor stedelijke vernieuwing succesvol doorlopen.

5.2 Provinciaal Beleid

Voor dit plan zijn 2 provinciale beleidsstukken relevant:

- De Omgevingsvisie Overijssel (2017), waarin de beleidsambities en doelstellingen staan die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel.
- De Regionale Programmering Bedrijventerreinen West-Overijssel,

5.2.1 Omgevingsvisie 2017

De *Omgevingsvisie Overijssel* is de provinciale visie voor de fysieke leefomgeving van Overijssel en heeft een wettelijke basis in het omgevingsrecht (straks: de Omgevingswet). In de omgevingsvisie worden onderwerpen behandeld als ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en vervoer, ondergrond en natuur in samenhang voor een duurzame ontwikkeling van onze leefomgeving. Het beleid voor de fysieke leefomgeving staat primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling van Overijssel. Ontwikkeling die nodig is om Overijssel toekomstbestendig te houden.

5.2.1.1 Actuele ontwikkelingen opgaven en kansen

De provincie zet in op drie actuele maatschappelijke ontwikkelingen die (grote) gevolgen hebben voor het gebruik van de ruimte. De thema's *klimaat*, *energie*, *regionale economie* en *natuur* voeren hier de hoofdmoot.

Hieronder zijn enkele van de opgaven en kansen geformuleerd die van belang zijn voor het plan Timmerman;

Klimaat:

Stedelijke herstructurering en transformatie bieden kansen om in de stad ruimte te maken voor wateropvang en groen, en zo wateroverlast, hittestress en de gevolgen van overstromingen te beperken. Dat geeft tegelijk kansen om de kwaliteit en veiligheid van de woonomgeving te verbeteren.

Energie en milieu:

Er is een transitie noodzakelijk naar (vooral ook) decentrale opwekking van hernieuwbare energie, hergebruik van grondstoffen en energie-efficiëntie. De provincie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke keuzen die samenhangen met de opwekking van hernieuwbare energie en het bij elkaar brengen van partijen.

Herstructurerings- en transformatieopgaven kunnen hand in hand gaan met energieopgaven en kansen bieden voor het zuinig(er) en zorgvuldiger gebruik van energie en grondstoffen.

Energiebesparing en CO₂-reductie in het openbaar vervoer, onder andere door zero emissie busvervoer.

Regionale Economie:

Stimulering van de economie en zorg voor werkgelegenheid is een belangrijke opgave. Overijssel heeft een goede uitgangspositie in de nationale topsectoren hightech, chemie, energie, agro&food en life sciences/health. En in de regionale sectoren: vrijetijdseconomie en de bouw. Verder liggen er kansen voor de logistieke sector: Overijssel heeft qua ligging, infrastructuur, ondernemerschap en kennis belangrijke troeven in handen om een sterkere positie in te nemen in het (inter)nationale logistieke netwerk. Dit biedt mogelijkheden voor nieuwe werkgelegenheid voor zowel laag, middelbaar als hoog opgeleiden.

Herstel van de balans tussen vraag en aanbod van woon- en werklocaties (zowel kwantitatief als kwalitatief) is een belangrijke opgave. Daarnaast noodzaakt afname van de ruimtedruk tot het kwalitatief op peil houden en herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Regionaal is een stimuleringsbeleid en een actieve (re)programmering op bovenlokale ontwikkelingen voor woningbouw en werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en detailhandel) noodzakelijk. Het feit dat in Overijssel krimp en groei naast elkaar bestaan, vraagt om specifiek maatwerk dat rekening houdt met deze verschillen.

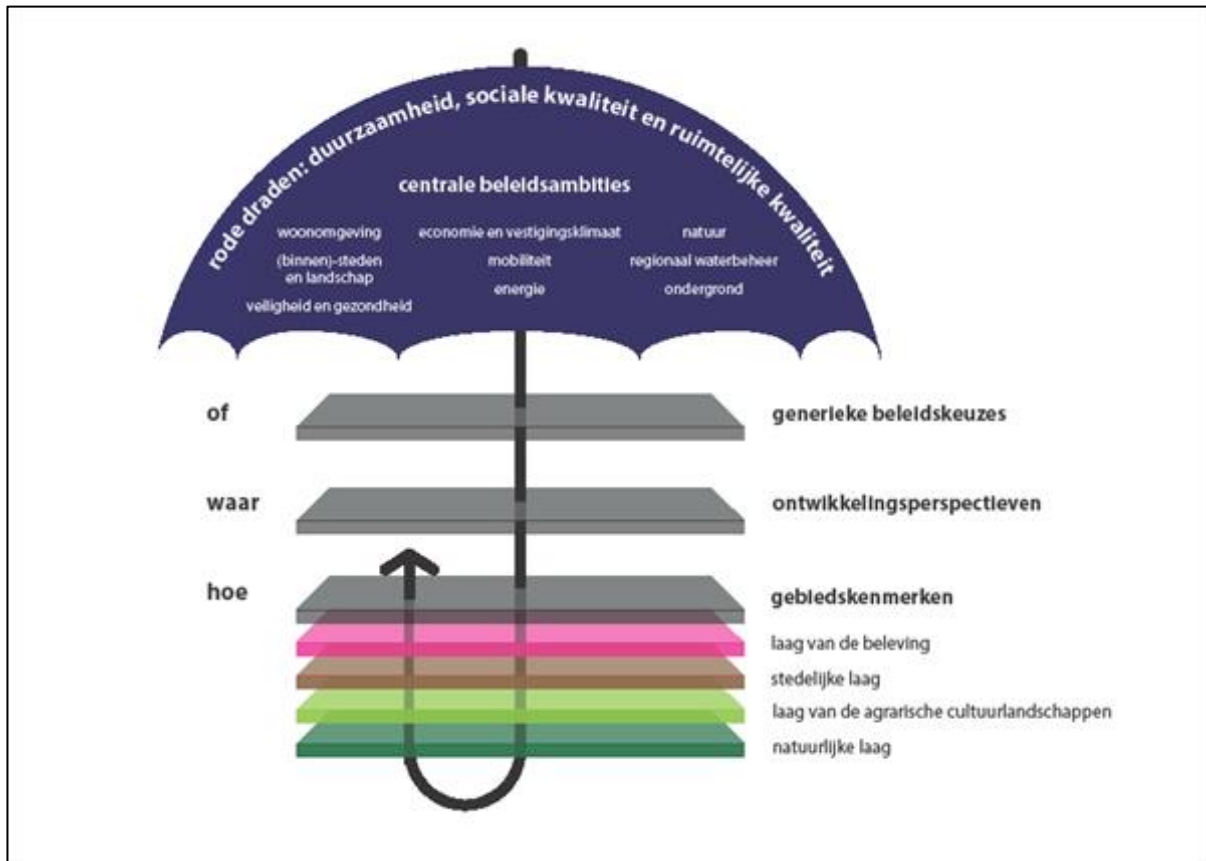
5.2.1.2 Rode draden en beleidsambities

De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat zijn vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Deze worden benaderd vanuit overkoepelende rode draden: duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit waarvoor weer thema-overstijgende kwaliteitsambities zijn geformuleerd.

Om de beleidsambities ook daadwerkelijk in de praktijk uit te kunnen voeren is er een uitvoeringsmodel opgenomen in de omgevingsvisie aan de hand waarvan stapsgewijs initiatieven kunnen worden getoetst en uitgevoerd.

Het model is gebaseerd op drie niveaus: (zie ook de volgende afbeelding)

1. Of- generieke beleidskeuzes
2. Waar- Ontwikkelingsperspectieven
3. Hoe- gebiedskenmerken



Figuur 23: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel; overkoepelend de 3 thema's duurzaamheid, sociale kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit over de 9 centrale beleidsambities, daaronder de toetsingslagen Of-, Waar en Hoe.

De drie niveaus worden hier verder toegelicht en vervolgens zal het voorliggende plan worden getoetst aan het uitvoeringsmodel van de Provincie.

1. Of- Generieke Beleidskeuzes

Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van Europa, Rijk of provincie. Dit zijn bijvoorbeeld beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Maar ook aan beleidskeuzes om overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantorenlocaties – en daarmee grote financiële en maatschappelijke kosten – te voorkomen.

In heel Overijssel is een aantal beleidskeuzes van toepassing op nagenoeg alle thema's en locaties, te weten:

- integraliteit
- toekomstbestendigheid
- concentratiebeleid
- (boven)regionale afstemming
- zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Deze beleidskeuzes tezamen vormen de invulling Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking; een nadere aanvulling aan de stappen die gemeenten ter onderbouwing van nieuwe stedelijke ontwikkeling op grond van de Ladder voor duurzame verstedelijking uit het Rijksbeleid (art. 3.1.6. Bor) moeten doorlopen. De Overijsselse ladder geeft nadere invulling aan de vraag hoe de behoefte moet worden bepaald, zowel in stedelijke als in groene omgeving, en op welke manier regionale afstemming moet worden vormgegeven.

2. *Waar- ontwikkelingsperspectieven*

De volgende stap in het uitvoeringsmodel, nadat na toetsing aan generieke beleidskeuzes blijkt dat het voorgenomen plan te aanvaarden is, is een toets aan de ontwikkelingsperspectieven. De Provincie Overijssel onderscheidt zes ontwikkelingsperspectieven; drie voor de Groene Omgeving en drie voor de Stedelijke Omgeving. De ontwikkelingsperspectieven helpen mee richting te geven wat *waar* ontwikkeld zou kunnen worden.

3. *Hoe- Gebiedskenmerken*

Doel is nieuwe ruimtelijke opgaven te verbinden met bestaande gebiedskenmerken. De gebiedskenmerken spelen zo een belangrijke rol bij de vraag *hoe* een initiatief invulling kan krijgen. Met gebiedskenmerken worden de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype bedoeld die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype.

De provincie heeft de gebiedskenmerken onderscheiden in 4 lagen:

- De natuurlijke laag
- De laag van het agrarisch cultuurlandschap
- De stedelijke laag
- De laag van de beleving

Deze lagen zijn zo onderscheiden omdat de ingrepen in de fysieke leefomgeving in elke laag volgens eigen principes en processen verlopen. Ze staan niet los van elkaar, ze zijn altijd met elkaar verbonden. Immers, plekken die eerst natuurlijk waren, zijn nu bebouwd en in een enkel geval andersom. Vaak liggen ze over elkaar heen en heb zijn er op één plek kenmerken van verschillende lagen aanwezig, terwijl op andere plekken 1 laag duidelijk dominant is.

5.2.1.3 *Toetsing aan het uitvoeringsmodel*

In dit stuk wordt het plan getoetst aan het bovengenoemde uitvoeringsmodel en de bijbehorende bepalingen uit de Omgevingsverordening Overijssel.

Of-Generieke beleidskeuzes: hier wordt het plan getoetst aan generieke beleidskeuzes uit de Provinciale Omgevingsverordening. Voor het eerst niveau uit het model zijn de volgende punten uit de Omgevingsverordening van belang:

Uit: hoofdstuk 2: Ruimtelijke Verordening. Titel 2.1 *Sturen op ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en sociale kwaliteit.*

Artikel 2.1.2 Principe van Concentratie

Lid 1

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in woningbouw, aanleg van bedrijventerreinen voor lokaal gewortelde bedrijvigheid en het realiseren van stedelijke voorzieningen, met bijbehorende infrastructuur en groenvoorzieningen om te voldoen aan de lokale behoefte en de behoefte van bijzondere doelgroepen.

Toetsing aan artikel 2.1.2:

De uitbreiding van Timmerman Transporten voorziet in een regionale behoefte zoals benoemd in de toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking uit het Rijksbeleid in hoofdstuk 5.1.3 uit dit bestemmingsplan, toetsing aan trede 1 van de Ladder.

Samengevat:

- Timmerman heeft een stevige groeiambitie
- Is lokaal stevig geworteld; al vele jaren een begrip in Staphorst.
- Levert diensten aan 20 lokale, regionale en internationale klanten: Substantieel deel transportbehoefte komt uit regio Staphorst.
- Meeste medewerkers komen uit Staphorst of nabije omgeving
- Belangrijke regiofunctie en transport-hub voor Noord-Nederland
- Onderdeel van een (inter)nationaal duurzaam opererend transportnetwerk
- Huidige locatie aan A28 logistiek zeer gunstig gesitueerd. Ook met oog op internationale ambities.

Concluderend kan worden gezegd dat de uitbreiding van Timmerman Transport de lokaal gewortelde bedrijvigheid en lokale behoefte tegemoet komt.

Artikel 2.1.4. Toekomstbestendigheid

In de toelichting op bestemmingsplannen waarin provinciale belangen in het geding zijn wordt aannemelijk gemaakt dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt en die niet bedoeld zijn voor tijdelijk gebruik, toekomstbestendig zijn en dus:

- de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien niet in gevaar brengen;
- duurzaam en evenwichtig bijdragen aan het welzijn van mensen, economische welvaart en het beheer van natuurlijke voorraden;
- ook op lange termijn toegevoegde waarde hebben.

Toetsing aan artikel 2.1.4:

De toekomstbestendigheid en het daaraan onlosmakelijk verbonden thema duurzaamheid is reeds behandeld in hoofdstuk 4.3 van dit bestemmingsplan. De belangrijkste punten die bijdragen aan de toekomstbestendigheid van bedrijf, nabije omgeving en regio:

- Vergroting capaciteit bedrijf om aan de groeiende logistieke vraag te kunnen blijven voldoen nu en in de toekomst
- Cross-docking voor een betere bedrijfsefficiëntie. Cross-docking betekent de mogelijkheid om flexibel te kunnen voldoen aan een groeiende transportvraag.
- Transport/overslag hub voor overslag van groot transport naar kleinere elektrische transportmiddelen in de toekomst. Op deze manier wordt bijgedragen aan een schonere transportsector.
- Reductie brandstofgebruik door zo efficiënt mogelijke inzet transportmiddelen; Timmerman werkt samen binnen Netwerk Benelux waarbinnen de inzet van verschillende transporthubs er voor zorgt dat transportmiddelen altijd een zo hoog mogelijke beladingsgraad hebben. Timmerman is een belangrijke speler in Noord-Oost Nederland en wil in de toekomst ook meer (inter)nationaal gaan opereren.
- Er wordt zoveel mogelijk overdracht van goederen gepland buiten spijtstijden.

Concluderend kan gezegd worden dat de groei van Timmerman op de bestaande locatie bijdraagt aan meer economische welvaart door creatie van arbeidsplaatsen en het kunnen voldoen aan een groeiende vraag uit de regio. Verwacht wordt dat het aantal arbeidsplaatsen bij Timmerman Transporten met minimaal 25 % zal stijgen. Ook draagt het bedrijf bij aan regionale toekomstbestendigheid en duurzaamheid door de inzet van duurzame transportmiddelen in de toekomst. Dit heeft op lange termijn een toegevoegde waarde, zodanig dat het regionale transport schoner en efficiënter wordt.

Artikel 2.1.5 Ruimtelijke kwaliteit

Lid 1

In de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken.

Lid 2

In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze toepassing is gegeven aan het Uitvoeringsmodel (OF-, WAAR- en HOE-benadering) die in de Omgevingsvisie Overijssel is neergelegd.

Lid 3

In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief die in de Omgevingsvisie Overijssel voor het gebied is neergelegd.

Lid 5

In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze toepassing is gegeven aan de vier-lagenbenadering die onderdeel uitmaakt van het Uitvoeringsmodel en op welke wijze de Catalogus Gebiedskenmerken is gebruikt bij de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Toetsing aan artikel 2.1.5:

In de komende paragraaf wordt onderbouwd hoe het plan bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit aan de hand van de inpassing in het geldende ontwikkelingsgebied, en de Catalogus Gebiedskenmerken Overijssel, waarbij de lagenbenadering uit het uitvoeringsmodel wordt gebruikt.

Artikel 2.18 Externe veiligheid

Voor wat betreft toetsing aan de externe veiligheid wordt verwezen naar hoofdstuk 6.8 in dit plan. Provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen wordt door de ontwikkeling niet belemmerd. Provinciale routes zijn niet in de nabijheid. De Rijksweg A28 is hier wel een transportroute van belang. Hier wordt in hoofdstuk 6.8 uitgebreid op in gegaan.

Artikel 2.19 Mobiliteit

In de provinciale omgevingsverordening 2017 staat het volgende in artikel 2.19.2:

“In de toelichting op bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe grootschalige ontwikkelingen die bovenlokale verkeersbewegingen met zich meebrengen of effecten hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdinfrastructuur, wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het uitgangspunt dat ontwikkelingen die mobiliteit oproepen worden geprojecteerd nabij aansluitingen op hoofdinfrastructuur, hoofd fietsverbindingen en multimodale knooppunten.”

Door uitbreiding van bedrijf en daarmee de logistieke opslag- en handlingcapaciteit zal extra vervoersbewegingen met zich meebrengen. De huidige infrastructuur is lokaal (de wegen rondom het bedrijf) geschikt voor. De aanvoerroute via de Achthoevenweg en vooral via het knooppunt Staphorst is echter al tijdens een flessenhals. Een nieuwe afslag/knooppunt ten zuiden van De Esch is daarom ook voor Timmerman Transporten een welkome toevoeging op de infrastructurele kwaliteit van het gebied. De bereikbaarheid en aantrekkingskracht van het plangebied zal hiermee nog verder toenemen.

Toetsing aan artikel 2.19.2

De nieuwe ontwikkeling zorgt ervoor dat lokaal het vrachtverkeer sneller, efficiënter en veiliger kan worden afgehandeld door herinrichting van het rangeerterrein, herplaatsen van parkeerplekken en het verwijderen van enkele laadstations aan de voorzijde van het pand, zodat de belangrijkste toegangsweg niet meer wordt gebruikt voor rangeerbewegingen.

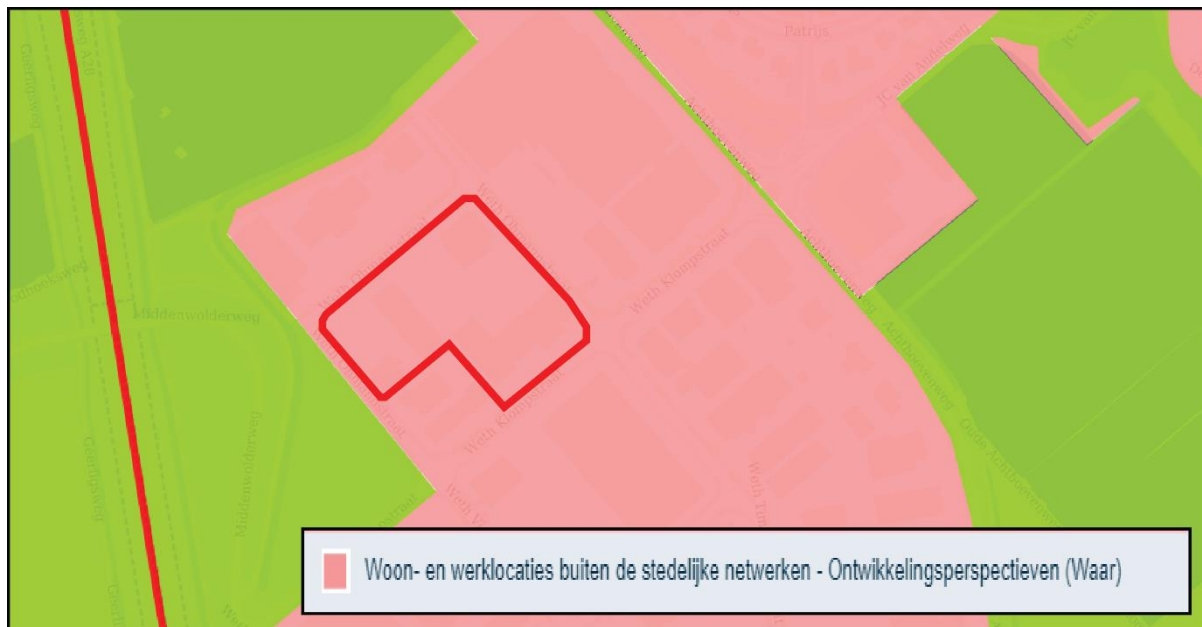
Verdere details zijn uitgewerkt in hoofdstuk 6.14: verkeer.

Daarin wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van Timmerman Transporten lokaal voor een snellere afhandeling zorgt. Door extra vervoersbewegingen zal het bestaande wegennet mogelijk extra belast worden. Significante overlast voor de nabije woonomgeving wordt echter niet verwacht: de nabijheid van de A28 zorgt ervoor dat het vrachtverkeer relatief snel uit de bewoonde omgeving verdwijnt na de lokale logistieke handelingen.

Waar- Ontwikkelingsperspectieven

Het omgevingsperspectief uit de Omgevingsvisie wat geldt voor de planlocatie van Timmerman Transporten is *“Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken”*. Het ontwikkelingsperspectief wordt in de omgevingsvisie als volgt omschreven:

“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).”



Figuur 24: ontwikkelingsperspectieven: roodomrand is het plangebied

Het voorliggende plan voorziet in een herstructurering van het betreffende plangebied. Zoals al benoemd in de eerdere hoofdstukken is Timmerman lokaal stevig geworteld transportbedrijf en zijn veel lokale partijen afhankelijk van de logistieke dienstverlening die Timmerman levert. Het bijplaatsen van een meer centraal

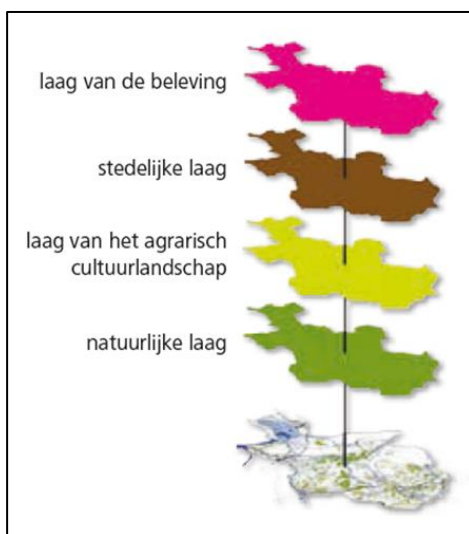
gelegen hal met een grotere capaciteit en mogelijk tot cross-docking draagt bij aan een efficiëntere bedrijfsvoering, minder transportbewegingen als geheel en daarbij ook bij aan een vermindering van schadelijke uitstoot. Er wordt in het plan ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals het plaatsen van zonnepanelen en het gebruik van duurzame brandstoffen. Ook wil Timmerman graag groot transport herverdelen over kleinere elektrisch aangedreven transportvoertuigen om in de groeiende regionale vraag te voorzien en tegelijkertijd te voorzien in schoner regionaal transport.

Conclusie: het plan draagt in grote mate bij aan het ontwikkelingsperspectief *“woon-en werklocaties buiten de stedelijke netwerken”*: Het plan voorziet in lokale herstructurering en revitalisatie van een deel van een bedrijventerrein, en draagt samen met een ruimtelijk efficiëntere inrichting van het plangebied daardoor bij aan de ruimtelijke kwaliteit.

Hoe- Gebiedskenmerken

Nieuwe ruimtelijke opgaven worden verbonden met bestaande gebiedskenmerken. Onder gebiedskenmerken verstaat de provincie Overijssel de ruimtelijke kenmerken van een gebied of een gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype.

De provincie Overijssel hanteert de Catalogus Gebiedskenmerken als leidraad voor de ruimtelijke kwaliteit in nieuwe ontwikkelingen. In de catalogus worden de gebiedskenmerken onderverdeeld in 4 lagen: de natuurlijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap, de stedelijke laag en de laag van de beleving. In de afbeelding hieronder zijn de lagen afgebeeld, beginnend onderaan bij de natuurlijke laag.



Figuur 25: De 4 lagenbenadering uit de Catalogus Gebiedskenmerken van de Provincie Overijssel.

De toelichting op de vier lagen en op de – per laag – onderscheiden gebiedstypen geeft een overzicht van de gebiedskenmerken waar de Provincie haar sturingsinstrumenten voor in wil zetten. Terugkerende elementen in dit provinciaal belang zijn beleefbaarheid, toegankelijkheid, zichtbaarheid, bruikbaarheid, en cultuurhistorische waarden van landschap en bebouwing(structuren) (waaronder archeologische en aardkundige waarden).

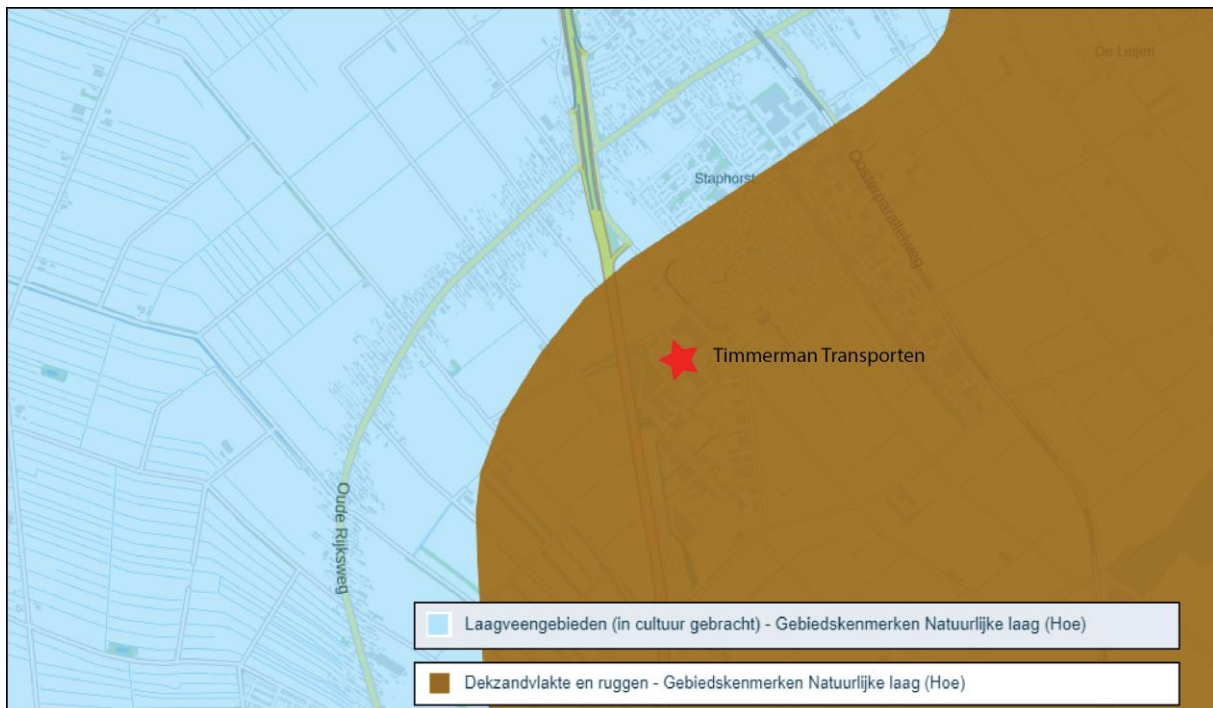
In de Catalogus Gebiedskenmerken wordt per gebiedstype beschreven:

- de **kenmerken** die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebiedstype
- de **ontwikkelingen** die spelen
- de **ambitie** en visie op de toekomst van het gebiedstype
- de **sturing** die realisatie van de visie mogelijk maakt

Hieronder wordt het voorliggende plan getoetst aan de hand van de relevante gebiedskenmerken. Bepaalde lagen of kenmerken zullen niet of minder van belang zijn voor het plan; immers het gaat hier om inbreiding op een reeds bestaand bedrijventerrein. Vele landschappelijke en natuurlijke waarden zullen hierbij buiten beschouwing gelaten worden. De stedelijke laag en de laag van de beleving zullen hier de boventoon voeren.

Natuurlijke laag

De locatie van Timmerman is gesitueerd op de natuurlijke laag van de *dekzandvlakte en ruggen* die het grootste deel van de provincie Overijssel beslaat. Vermeldenswaardig is dat Staphorst op de grens van de overgang van laagveen en dekzand is ontstaan. Het bedrijventerrein De Esch ligt volledig op de hogere dekzandgronden. Zie ook op de volgende afbeelding:



Figuur 26: de natuurlijke laag met links het veengebied en rechts het dekzandlandschap

Kenmerken en karakteristiek van dit landschap zijn in het plangebied niet of nauwelijks meer zichtbaar. Dit is omdat het plangebied grotendeels is verstedelijkt tot bedrijventerrein en nagenoeg geheel verhard is. De locatie was voordat het een bedrijvenlocatie was in gebruik als landbouwgrond. De ambities die de provincie heeft zijn veelal gericht op het in stand houden van reliëfliijnen en landschap als leidraad in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen.

De ambities uit de Catalogus zijn voor het plangebied dan ook verder niet van toepassing.

Van belang voor het plangebied kan nog zijn dat het hoogteverschil wat van oost naar west van hoog naar laag loopt invloed heeft op de afwatering. Met de afwatering zal ook rekening worden gehouden door middel van de infiltratiemogelijkheden van de lokale zandbodem en afwatering.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap

Het plangebied bevindt zich in de laag van het jonge heide-en broekontginningslandschap. Landschappelijke waarden worden in het plan verder buiten beschouwing gelaten; het plangebied bevindt zich op een locatie omgeven door industriële bebouwing en het oorspronkelijk landschap is op deze locatie ook niet meer terug te vinden.

Stedelijke laag

Voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling is dit veruit de belangrijkste laag. Het plan betreft immers een uitbreiding in het bestaande stedelijk gebied. Over de stedelijke laag zegt de Provincie Overijssel in de omgevingsvisie het volgende:

“De stedelijke laag is de laag van de steden, dorpen, verspreide bebouwing, wegen, spoorwegen en waterwegen. Het gaat in deze laag om de dynamiek van de steden en de grote infrastructurele verbindingen, maar ook om de rust van de dorpen en de landelijke wegen en paden.

De ligging van een stad of dorp in het landschap, op een kruispunt van infrastructuur of in de nabijheid van grondstoffen speelt een belangrijke rol in het functioneren ervan. Efficiëntie en bereikbaarheid zijn belangrijke vestigingsfactoren, maar daarbij wordt de kwaliteit, eigenheid en het onderscheidend vermogen van de regio steeds belangrijker.”

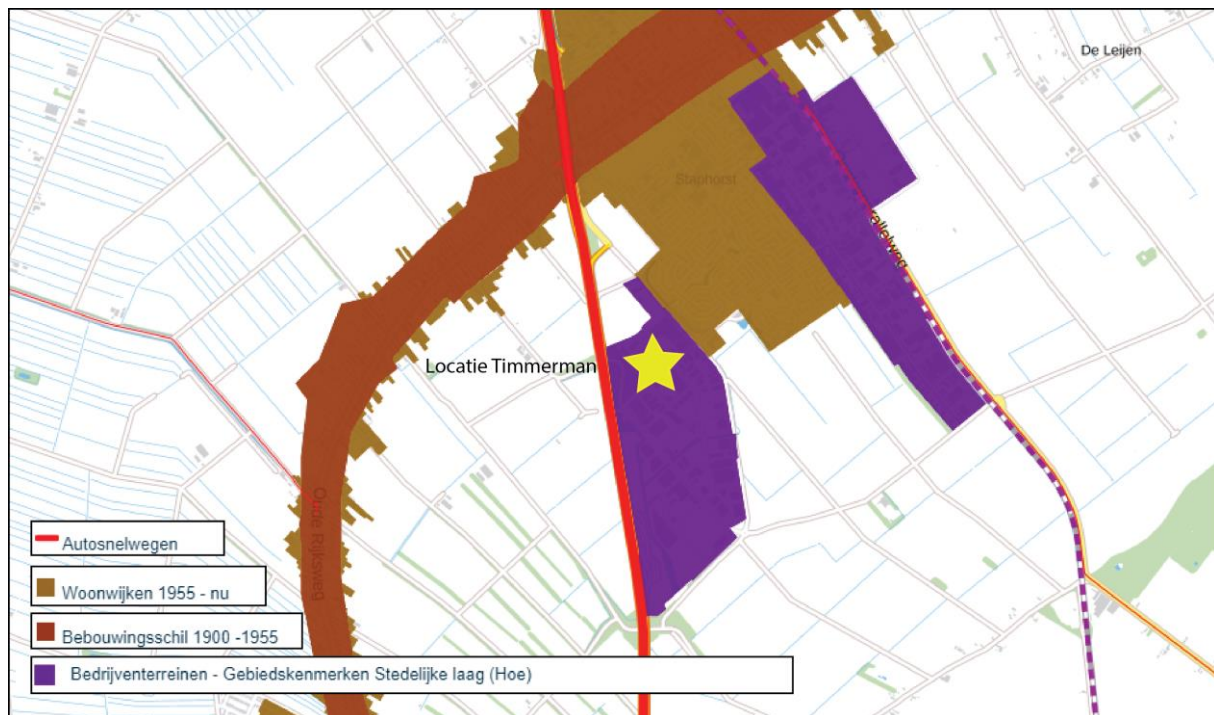
“De ontstaansgeschiedenis is medebepalend voor de huidige identiteit en terug te vinden in de ruimtelijke opbouw van de kernen, maar ook in de economische en sociale dynamiek. Daarnaast hebben door de tijd heen veranderende ideeën over de ideale vormgeving van de stad invloed gehad op de ruimtelijke opbouw. Cultuurhistorisch of architectonisch waardevolle gebouwen en structuren zijn hierbij vaak bepalend voor de stedelijke identiteit en de belevingswaarde voor bewoners en bezoekers. Zo is in Overijssel een rijk palet ontstaan aan onderscheidende steden en dorpen. Elk met een eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteit.”

De ruimtelijke kwaliteitsambities in de stedelijke laag zijn:

- Brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus: elk buurtschap, dorp en stad zijn eigen kleur
- Contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk

“Elke stad, elk dorp bouwt voort op zijn karakteristieke structuur en ligging in en aan het landschap. Als er ontwikkelingen plaatsvinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen die bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van bedrijventerrein, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie. Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van bestaande paden en routes; waar mogelijk worden ontbrekende schakels toegevoegd en nieuwe mogelijkheden benut. Het regionale en lokale wegenpatroon blijft zich voegen in de structuur van stad, dorp en landschap.”

Het gebiedstype in de stedelijke laag betreft in dit geval “bedrijventerreinen”. Op onderstaande afbeelding is de locatie van het plangebied met een gele ster afgebeeld. Het plangebied ligt op bedrijventerrein “De Esch” naast de uitbreidingswijk van Staphorst uit de jaren ’90 en duidelijk los van het historische bebouwingslint.



Figuur 27: Stedelijke laag: industrieterrein. Locatie Timmerman verbeeld met gele ster.

De Catalogus Gebiedskenmerken omschrijft de kenmerken van bedrijventerreinen als volgt:

“Bedrijventerreinen De bedrijventerreinen zijn georganiseerd op basis van uitgegeven kavels aan bedrijven. Het zijn meestal monofunctionele werkgebieden met een ‘no nonsense’ karakter en vaak krappe openbare ruimtes. De gebieden zijn ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. De terreinen zijn veelal volledig gericht op autobereikbaarheid en hermetisch van karakter en liggen los van de woonwijken en het buitengebied. Er zijn veel verschillen in uitstraling en ambitieniveau per terrein. De bebouwing is functioneel, vaak eenvoudig en eenvormig, soms karakteristiek en historisch.”

Bovenstaande typering geldt grotendeels ook voor bedrijventerrein De Esch, waar Timmerman is gesitueerd: Staphorst is bekend om haar karakteristieke historische lintbebouwing en strokenverkaveling; De Esch staat hier echter volledig los van. Bebouwing is grotendeels functioneel, met uitzondering van de uitstraling van de panden aan de snelweg A28: architectuur en uitstraling kennen hier een toenemende rol. De uitstraling van de huidige locatie van Timmerman is echter vooral functioneel te noemen. Openbare ruimtes zijn er niet of nauwelijks en ook hier is het terrein bijna volledig ingericht op auto- en transportbereikbaarheid.

Ambitie

De provincie ambieert een vernieuwings- en herstructureringsproces van bedrijventerreinen op gang brengen waardoor:

- de interne structuur verbetert; een multifunctionele route er doorheen kan het hermetische karakter opheffen.
- de aansluiting op het landschap en de omliggende wijken verbetert.
- verdichting en intensivering van grondgebruik plaats vindt, en nieuwe uitleg wordt vermeden (zuinig ruimtegebruik).
- duidelijke profilering en differentiatie van terreinen wordt verkregen
- de kwaliteit van de buitenruimte en de architectuur verbetert en meer samenhang krijgt.
- opwaardering van het beeld en verbetering levensvatbaarheid plaats vindt.
- eventuele culturele / historische waarden worden benut.

Sturing

Op de volgende manieren wil de provincie richting geven aan toekomstige ontwikkelingen en daarmee helpen de genoemde ambities te behalen:

Als ontwikkelingen plaats vinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen deze bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van bedrijventerreinen, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie, met respect voor het verstedelijkingspatroon. Verder wordt gestuurd op actieve kwaliteitsborging via beheer van bebouwing, uitgegeven (parkeer- en opslag-) terreinen en openbare ruimte en het benutten bestaande cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten op bedrijventerreinen. Als laatste kan het toepassen van parkmanagement (energie, parkeren, water, groen) een bijdrage leveren aan de versnelde verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Verbetering Ruimtelijke kwaliteit in de Stedelijke laag in het plan Timmerman

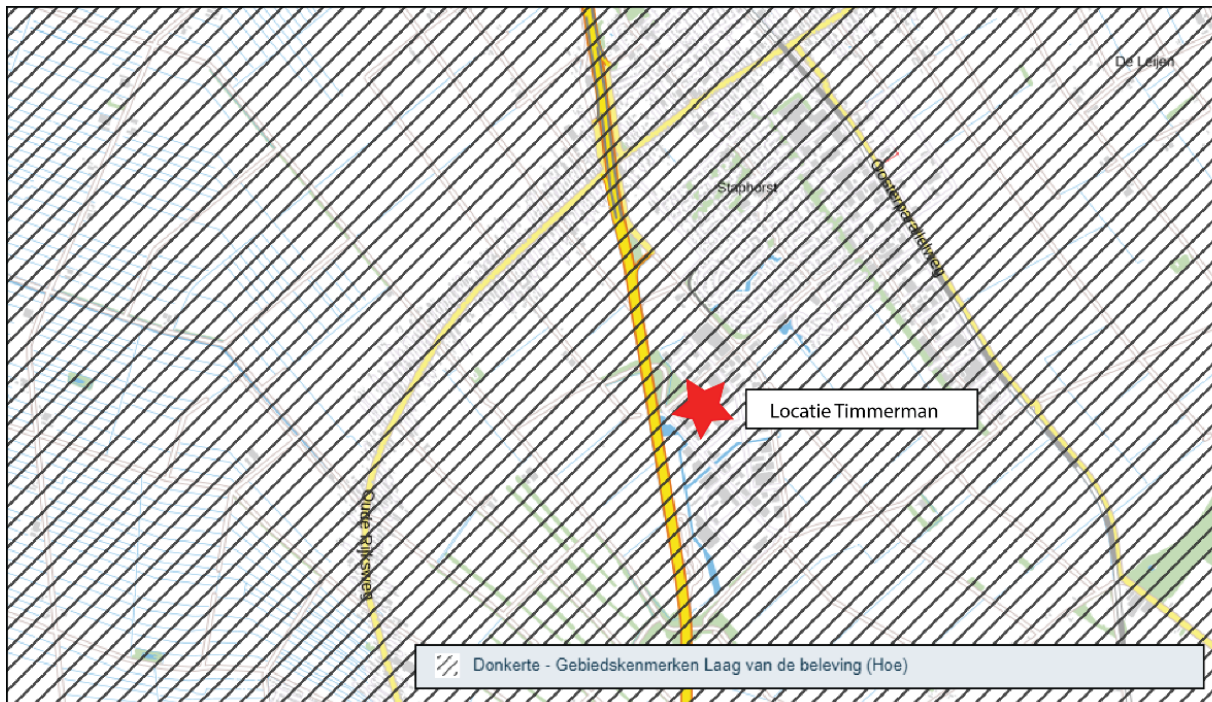
De Catalogus Gebiedskenmerken geeft in haar beschrijving van bedrijventerreinen als belangrijk gegeven aan dat de gebieden zijn ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. Voor het betreffende plangebied geldt geen beeldkwaliteitsplan en is het gebied welstandsvrij. Desondanks wil Timmerman met de uitbreiding van zijn bedrijfspand investeren in de Ruimtelijke Kwaliteit en de stedelijke structuur. Aan het halen van bovengenoemde ambities wordt op de volgende manieren een steentje bijgedragen:

- Het huidige terrein wordt efficiënter ingericht en worden de aanvoerwegen op een meer logische manier ingezet, waardoor plaatselijk de interne structuur verbetert.
- Een meer representatief uiterlijk zorgt voor een betere aansluiting op omliggende bedrijven (snelweglocatie) en landschap, voor zover er sprake is van een “landschap”.
- Verdichting en intensivering van het huidige perceel vindt plaats door het plaatsen van één centrale hal in plaats van meerdere verspreid gelegen bebouwing. Nieuwe uitleg wordt vermeden door middel van uitbreiding op een bestaande locatie.
- Door het revitalisering en het herinrichten en samenvoegen van terreinen die voorheen niet direct logistiek gerelateerd waren tot 1 terrein met als functie transport en logistieke dienstverlening wordt bijgedragen aan een duidelijker profilering van Timmerman als bedrijf, maar ook van de planlocatie.
- Kwaliteit van buitenruimte zal ruimschoots verbeteren aan de hand van de in hoofdstuk 4 eerder genoemde maatregelen. De nieuwe centrale bedrijfshal wordt aan 3 zijden goed bereikbaar via het omsluitende rangeerterrein en toegangswegen. Ook verdwijnen aan de voorzijde twee docks die voorheen voor verkeershinder zorgden. De architectuur verbetert zodanig dat nu ook kantoorfuncties duidelijk te onderscheiden zijn van de halfuncties. Het kantoor krijgt door de revitalisatie een representatief uiterlijk wat beter past bij een bedrijf met toekomstvisie en wat op diverse manieren wil bijdragen aan het verbeteren van de ruimtelijke en ook economische kwaliteit in de regio. Op deze manier wordt ook het straat-en gevelbeeld opgewaardeerd en krijgt de levensvatbaarheid van zowel bedrijf als het lokale plangebied een boost.
- Wat betreft culturele en historische waarden, is het zo dat Timmerman al bijna 100 jaar bestaat in Staphorst en stevig is geworteld in de regio. Met de nieuwe ontwikkeling zal de relatie met de regio blijven bestaan en verder kunnen worden uitgebouwd.

Laag van de beleving

Als laatste wordt het plan bekeken vanuit de laag van de beleving; niet zozeer een fysieke laag maar meer de laag die beschrijft hoe natuurlijke, functionele en sociale processen bij elkaar komen. Dit is de laag die gaat over de beleefbaarheid van ruimtelijke kwaliteit, identiteit en tijdsdiepte, van recreatieve gebruiksmogelijkheden die een belangrijke rol spelen bij de waardering van de leefomgeving. De laag van de beleving is de laag van de verbinding en het netwerk; tussen het stedelijke en het landelijke, de cultuur en de natuur, snel en traag, oud en nieuw, tussen nut en schoonheid. De laag van de beleving benut vooral de kwaliteiten van de andere drie lagen, maar voegt ook eigen kenmerken toe, zoals landgoederen, recreatieparken en recreatieve routes. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar en tot een belevenis.

Het plangebied ligt in een gebied met als gebiedskenmerk uit de laag van de beleving: “donkerte”. Zie de afbeelding hieronder.



Figuur 28: Laag van de Beleving: donkerte

Gebieden met “donkerte” als gebiedskenmerk zijn de gebieden waar het ’s nachts nog echt donker is. Waar je de sterrenhemel kunt waarnemen. Dit zijn gebieden die de provincie graag wil koesteren.

Het gebied waar het plangebied Timmerman is gesitueerd, is een bedrijventerrein. Op het perceel zelf bevinden zich lichtmasten ter verlichting van het terrein en het helpen rangeren van de vrachtwagens. In het toekomstige plan zullen er nog steeds lichtmasten geplaatst worden, maar dan op andere locaties. Om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan het “donkere” karakter van het gebied zullen de lichtmasten voorzien kunnen worden met sensoren die reageren op bewegingen van vrachtwagens.

Conclusie: uitgaande van de 4-lagenbenadering draagt het initiatief van Timmerman bij op verschillende manieren positief bij aan de ruimtelijke kwaliteitsambities van de Provincie Overijssel. De herstructurering van het plangebied zorgt voor een nieuwe impuls op gebied van beeldkwaliteit en representativiteit van het gebied.

5.3 Gemeentelijk beleid

Wat betreft het gemeentelijk beleid wordt het plan in dit hoofdstuk getoetst aan de voor het plan meest relevante gemeentelijke beleidsstukken.

5.3.1 Omgevingsvisie “Staphorst voor elkaar”

Als voorschot op de nieuwe omgevingswet heeft de gemeente Staphorst een omgevingsvisie opgesteld. De omgevingswet maakt tal van wetten en regelingen overbodig. Centraal in de omgevingswet staat kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De wet probeert deze kwaliteit te waarborgen en tegelijkertijd ontwikkelingen mogelijk te maken onder het motto “ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit.”

Eén van de zes kerninstrumenten uit de omgevingswet is de omgevingsvisie. In de omgevingswet staat dat iedere gemeente een gebiedsdekkende omgevingsvisie moet hebben. Dit is een integrale visie die de lange termijn-keuzes voor de leefomgeving laat zien en die de structuurvisie, het waterplan, het milieubeleidsplan, het

verkeers- en vervoersplan en de natuurvisie vervangt. De gemeente moet hierbij meer loslaten en de meer overlaten aan de samenleving.

De omgevingsvisie geeft de kaders voor initiatieven en nodigt inwoners en partijen uit met ontwikkelingen te komen die bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het gaat hierbij niet alleen om ruimtelijke kwaliteit, maar ook om kwaliteitsverbetering op bijvoorbeeld het gebied van recreatie, ecologie, leefbaarheid, zorg, duurzaamheid en economie.

5.3.1.1 Ondernemend Staphorst

Staphorst wil graag inzetten op een economisch gezonde en vitale gemeente, waardoor ook inwoners gezond en vitaal blijven. Een welvarende en goed opgeleide samenleving als voorwaarde voor een gezonde en dynamische samenleving. Ambitie is genoeg ruimte te bieden voor bedrijvigheid, zodat er voldoende banen zijn voor inwoners van Staphorst. Ook wordt actief de samenwerking gezocht met de omgeving, zodat Staphorst meer van betekenis kan zijn voor de regio, en de regio meer van betekenis kan zijn voor Staphorst. Staphorst kenmerkt zich in, maar ook samen met, de regio door zijn arbeidsethos en ondernemersgeest. Dit, gecombineerd met de excellente ligging aan de A28 maakt Staphorst een aantrekkelijke regio voor bedrijvigheid en een belangrijke schakel tussen West-, Oost- en Noord-Nederland.

Op het moment van het uitkomen van de omgevingsvisie (11 juli 2017) en ook op moment van dit schrijven in 2019 kent Staphorst een tekort aan uitgeefbare bedrijventerreinen en moet daarom ook vaak “nee” verkopen aan bedrijven die ruimte zoeken om te ontwikkelen in Staphorst. Verschil met 2017 is wel dat toenmalige zoekgebieden zoals de Oosterparallelweg inmiddels vol in ontwikkeling zijn. Maar nog steeds bestaat er ook een tekort aan uitgeefbare kavels.

In de omgevingsvisie wordt al gesproken over een zoekgebied voor nieuwe bedrijvenlocaties bij de A28, dichtbij een nieuw aan te leggen knooppunt ter hoogte van J.J. Gorterlaan. Deze ontwikkeling zou onder meer gericht zijn voor grotere bedrijven met veel transportbewegingen, zoals Timmerman Transporten. Deze ontwikkeling laat echter nog op zich wachten en daarom is een bedrijf zoals Timmerman aangewezen op het inbreiden op de huidige locatie. Omdat herstructurering en het duurzaam en toekomstbestendig maken van bestaande bedrijventerreinen ook een belangrijk uitgangspunt is in de omgevingsvisie, past een inbreiding en revitalisering van een bestaande locatie goed bij deze uitgangspunten.

5.3.1.2 Bereikbaarheid langs alle wegen

De bedrijvigheid en ondernemersgeest van Staphorst zijn een belangrijk fundament onder de samenleving. In de toekomst zal de verkeersdruk toenemen. De verkeersafwikkeling op met name de stovonde (knooppunt met A28) zal naar verwachting verslechteren. Omdat Timmerman een transportbedrijf is en graag op de bestaande locatie wil uitbreiden, is het bedrijf gebaat bij een goede verkeersontsluiting en infrastructuur.

Timmerman wil graag haar regionale logistieke functie behouden en uitbreiden, onder meer door inzetten op overslag van zwaar transport op lichtere, schonere elektrische transportmiddelen die regionaal ingezet kunnen worden. Met de nieuwe ontwikkeling op de huidige planlocatie is er sprake van een betere lokale verkeersafwikkeling in het plangebied, maar uiteindelijk moet dit verkeer ook weer de rijkswegen en regionale ontsluitingswegen op. Een betere ontsluiting met de A28 is voor toenemende transportactiviteiten en verkeersveiligheid dan ook noodzakelijk.

5.3.2. Bedrijventerreinenvisie Staphorst

Op 8 februari 2011 heeft de gemeente Staphorst een nieuwe bedrijventerreinenvisie opgesteld. Volgend op het toenmalige Rijks- en Provinciale beleid ligt de focus op het verbeteren van de kwaliteit en bestaande voorraad en zo min mogelijk op de uitleg op nieuwe locaties. Beeldkwaliteit kent hierbij een hoge prioriteit.

Inmiddels is het 2019 en is er nog steeds een grote vraag naar bedrijfskavels. Uit het document “Afspraken Regionale Bedrijventerreinen Programmering West Overijssel 2017-2020” blijkt dat in Staphorst sprake is van flinke onderprogrammering als het gaat om het uitgeven van bedrijventerreinen. Ten tijde van de uitgave van het document ging men uit van een vraag van 30 ha bij een hard planaanbod van 8 ha. Een tekort van 22 ha.

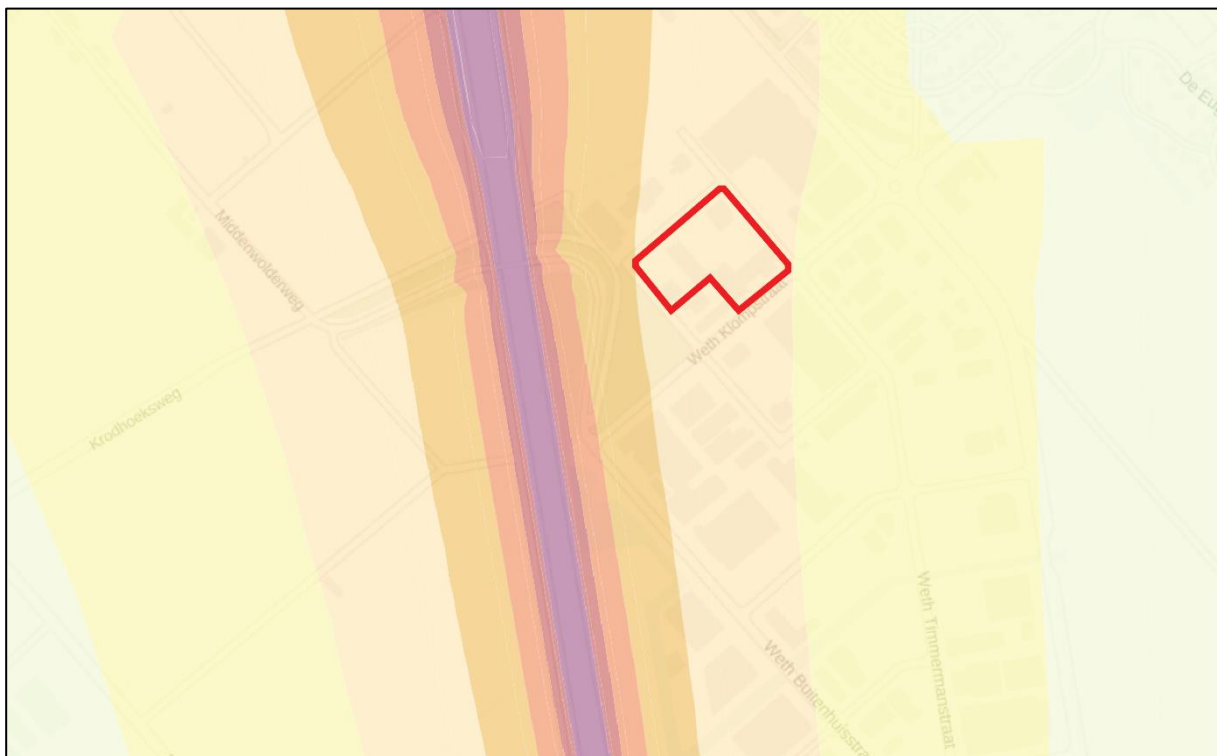
Ten tijde van het uitkomen van de laatste versie van de bedrijventerreinen visie zette Staphorst nadrukkelijk in op het toekomstvast maken van bestaande bedrijventerreinen door middel van herstructurering; zoveel mogelijk inbreiding op bestaande locaties om het tekort aan kavels enigszins op te vangen en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Dit is precies wat het plan Timmerman beoogt: lokale herstructurering van het bestaande plangebied door revitalisatie van het bestaande bedrijfspand en sloop van oude gebouwen en nieuwbouw van een centrale bedrijfshal. Daarnaast wordt het terrein “logischer” ingericht voor de logistieke functies. Het plan is gericht op groei van het bedrijf en zorgt meteen voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

5.3.3 Geluidsbeleid in het kader van de wet geluidhinder

Dit beleid wordt behandeld in hoofdstuk 6.5 “Geluid”.

Volgens de atlas van Overijssel is het bedrijventerrein niet gezoneerd. De uitbreiding zelf betreft geen geluidgevoelig object. Ook ligt het plangebied in de “lawaaizone” van de A28. Deze snelweg produceert zodanig veel geluid dat een uitbreiding van een bedrijfshal en de daarbij toenemende aantallen verkeersbewegingen in en om het plangebied qua geluid te verwaarlozen zijn. Zie afbeelding:



Figuur 29: geluidscontouren A28; rood omrand is het plangebied.

5.3.4 Ruimtelijke Atlas en Welstand

Voor het plangebied is geen beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het gebied is welstandsvrij. Dat betekent dat voor deze locatie geen strikte beeldkwaliteitseisen gelden.

Conclusie:

Concluderend kan worden gesteld dat het plan, wanneer getoetst aan het relevante beleid, geen belemmeringen ondervindt of opwerpt t.a.v. de beleidskaders.

H6 Omgevingsaspecten

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kan van invloed zijn op de (nabije) omgeving en tegelijkertijd kan de omgeving van invloed zijn op het nieuwe initiatief. In dit hoofdstuk wordt het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten.

6.1 Brandveiligheid

In dit deelhoofdstuk wordt onderbouwd dat het plan geen significante risico's met zich meebrengt voor de nabije omgeving als het gaat om brandveiligheidsrisico's. Ook wordt de bouwkundige brandveiligheid behandeld.

Het gebouw wordt volgens de eisen uit het bouwbesluit geconstrueerd. Voor wat betreft brandbare opslag wordt gebruik gemaakt van brandwerende muren en stellages. De afstand tot naburige panden is zodanig dat bij een brand er een minimaal risico is op brandoverslag naar buiten.

6.2 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval een bestemmingsplanprocedure. Een bestemmingsplan kan op drie manieren een m.e.r. 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 een *plan* uit kolom 3 of aan de definitie van een *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 een plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van een 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. Onder de nu geldende regeling moet een *motivering* worden gegeven. Deze toets is in dit geval een *vormvrije m.e.r.-beoordeling*:

Artikel 2.8, lid 1 Wet Natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Olde Maten) is gelegen op een afstand van zo'n 5,5 kilometer van het plangebied. Zoals in paragraaf 6.12 is geconcludeerd heeft de vaststelling van dit bestemmingsplan geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden tot gevolg. Een beoordeling op basis van artikel 2.8, lid 1 van de Wet Natuurbescherming is dan ook niet noodzakelijk. Daarom is geen sprake van een m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

Drempelwaarden Besluit m.e.r.

Bij het initiatief Timmerman Transporten is er sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. Dit bestemmingsplan is daarom niet m.e.r.-plichtig. Op basis van onderdeel D kan de ontwikkeling worden omschreven als:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.
- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein;

Hierbij wordt 'het bestemmingsplan' zowel genoemd in kolom 3 (plannen) als kolom 4 (besluiten). Doordat dit bestemmingsplan voorziet in 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.

Zie ook de onderstaande afbeelding; een uitsnede uit het Besluit milieueffectrapportage; afgebeeld zijn de punten uit onderdeel D die relevant zijn voor het plan Timmerman Transporten

Onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is				
Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	
Activiteiten	Gevalen	Plannen	Besluiten	
D 11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 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 ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	
D 11.3 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	

Figuur 30: uitsnede uit besluit milieueffectrapportage: relevante activiteiten

Omdat de ontwikkeling niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. is het zoals eerder aangegeven niet direct m.e.r.-plichtig. De ontwikkeling in dit bestemmingsplan is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de volgende drempelwaarden worden overschreden:

- Een activiteit met een bedrijfsvloeroppervlakte van 20 hectare of meer.
- Een activiteit die betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

De drempelwaarden worden in het plan niet overschreden; het nieuwe bedrijfsvloeroppervlak wordt ca. 6200 m² en het totaaloppervlak van het plangebied is ca. 16400 m²; ruimschoots onder de drempelwaarden. Het is echter zo dat, ook als de ontwikkeling de bovengenoemde drempelwaarden niet overschrijdt, het nog steeds zo is dat het bevoegd gezag er zeker van moet zijn dat het plan geen aanzienlijke milieugevolgen heeft.

In het vervolg van hoofdstuk 6 wordt aangetoond dat dit plan geen belangrijke nadelige milieu-effecten met zich mee zal brengen en dat het doorlopen van de daarvoor benodigde m.e.r.-procedure niet nodig is.

6.3 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een ruim begrip; maar tegenwoordig niet meer weg te denken als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen. Een veel gebruikt en algemeen erkende definitie is de volgende: “Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij de huidige wereldbevolking in haar behoeften voorziet zonder de komende generaties te beperken om in hun behoeften te voorzien.”

Bovenstaande definitie is erg ruim en alomvattend; als we deze definitie projecteren op een ruimtelijke ontwikkeling zoals die wordt omschreven in dit bestemmingsplan, waarbij de nadruk ligt op de ruimtelijke kwaliteit, zou het omschreven kunnen worden als:

“Een Ruimtelijk Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij een plan in haar eigen behoeften voorziet en daarbij een significante ruimtelijke kwaliteitsverbetering teweeg brengt, zonder daarbij de omgeving te belemmeren in het voorzien van haar behoeften, nu en in de toekomst”

Een bekend algemeen uitgangspunt uit de ruimtelijke ordening is “zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik”. De omgevingsverordening 2017 van de provincie Overijssel, al eerder behandeld in hoofdstuk 5, zegt het volgende over zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik in artikel 2.1.3, lid 1:

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharderen 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 het geval van het plan Timmerman wordt geen extra ruimtebeslag gelegd op de groene omgeving omdat het een herstructurering op bestaand verhard terrein buiten de groene omgeving betreft. Ook is in hoofdstuk 5 reeds getoetst aan het *principe van concentratie* (artikel 2.1.2 omgevingsverordening) en *toekomstbestendigheid* (artikel 2.1.4 omgevingsverordening).

Artikel 2.1.4. *toekomstbestendigheid* uit de omgevingsverordening dekt wat betreft duurzaamheid niet alleen de provinciale belangen, maar ook de lokale en regionale belangen. Toetsing aan de volgende drie punten maakt duidelijk hoe het plan een positieve bijdrage kan leveren aan de lokale toekomstbestendigheid en duurzaamheid:

In de toelichting van dit bestemmingsplan aannemelijk gemaakt dat de nieuwe ontwikkelingen:

- de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien niet in gevaar brengen;
- duurzaam en evenwichtig bijdragen aan het welzijn van mensen, economische welvaart en het beheer van natuurlijke voorraden;
- ook op lange termijn toegevoegde waarde hebben.

De ontwikkeling draagt bij aan de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien door:

- Het aanbod van Logistieke dienstverlening uit te breiden, gericht op de huidige vraag maar ook op de gestage groei van de lokale en regionale vraag in de toekomst.

De ontwikkeling draagt duurzaam en evenwichtig bij aan het welzijn van mensen, economische welvaart en beheer van natuurlijke voorraden:

- Timmerman draagt door uitbreiding van haar bedrijfsvoering direct en indirect bij aan de groei van de lokale werkgelegenheid en logistieke capaciteit.
- Timmerman kan door de uitbreiding in de toekomst flexibeler omgaan met de bewegingen in lokale en regionale vraag.
- Efficiëntere bedrijfsvoering door cross-docking en betere inrichting van het bedrijfsterrein zorgt voor minder onnodige bewegingen.
- Een zo hoog mogelijke beladingsgraad van de ritten zorgt voor een hoge brandstofefficiëntie per rit. Dit draagt bij aan de vermindering van uitstoot van schadelijke uitlaatgassen.
- In de toekomst is het de bedoeling om groot transport te verdelen over kleiner duurzamer, schoner (elektrisch) vervoer. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de omgeving.

Toegevoegde waarde op de lange termijn van de ontwikkeling:

- De ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid neemt toe door herstructurering van het plangebied.
- Inzetten op het gebruik van duurzame brandstoffen en elektrisch rijden zijn een voorschot op toekomstige ontwikkelingen in de energiemarkt.

6.4. Bodem

Bodem

In het plan dient aangegeven te worden wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied is. Tevens dient, op basis van de Mor (Ministeriële regeling omgevingsrecht), bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een rapportage van een recent uitgevoerd verkennend bodemonderzoek toegevoegd te worden. Voor verkennend bodemonderzoek op een locatie wordt de norm NEN 5740 gehanteerd (onderzoeksstrategie voor verkennend bodemonderzoek).

De bodemonderzoeksplicht geldt alleen voor bouwwerken waarvoor:

- een reguliere omgevingsvergunning is vereist;
- waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend (twee of meer uren per dag) mensen zullen verblijven;
- die de grond raken;
- waarvan het bestaande gebruik wijzigt (interne verbouwing);
- die niet naar aard en omvang gelijk zijn aan een bouwwerk genoemd in het Besluit bouwwerken;
- waarvan geen reeds bruikbare recente onderzoeksresultaten aanwezig zijn;
- die geen tijdelijk bouwwerk betreffen waarbij uit het vooronderzoek blijkt dat de locatie onverdacht is.

Voor het plan Timmerman geldt dat er (onder meer) een reguliere omgevingsvergunning is vereist, dat er voortdurend (twee of meer uren per dag) mensen zullen verblijven en dat het bouwwerk de grond raakt. Gebaseerd op meerdere gronden is verkennend bodemonderzoek dus verplicht;

Vooruitlopend op de gewenste planontwikkelingen heeft Timmerman Transporten een verkennend bodemonderzoek laten uitvoeren. Uitvoerder van het onderzoek is milieu adviesbureau EcoReest geweest. Het rapport dateert van 2 maart 2017. Titel van het rapport luidt: *“Verkennd Bodemonderzoek ter plaatse van: Wethouder Ohmannstraat 3 te Staphorst”* met als ondertitel het projectnummer 170041. Een exemplaar hiervan is bijgevoegd bij dit plan.

De onderzoeken hebben plaatsgevonden volgens de normen NEN 5725 (Vooronderzoek) en NEN 5740 (Verkennd Chemisch Onderzoek), geldend vanaf 2009.

Uit de onderzoeken zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

Conclusie en aanbevelingen verkennend bodemonderzoek:

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in de bovengrond en in het grondwater overschrijdingen van de achtergrond- en streefwaarden uit de Wet bodembescherming zijn aangetoond. Het gehalte aan barium in het grondwater kan worden beschouwd als achtergrondconcentratie.

De onderzoekshypothese, zijnde een verdachte locatie, wordt vanwege het niet aantonen van de verdachte parameters, voor deellocatie B verworpen. De onderzoekshypothese voor deellocatie A, zijnde verdachte locatie, wordt bevestigd gelet op de gemeten verhoogde concentratie aan PCB in de bovengrond.

Gezien de aard en de concentraties van de aangetoonde parameters in relatie tot de bestemming (toekomstig transportbedrijf) van het terrein, wordt in het rapport 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 bestemming van het terrein.

6.5 Geluid

In dit deelhoofdstuk wordt het plan getoetst aan de geluidsnormen en richtlijnen uit de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail-en wegverkeerslawaai en industrielawaai. 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. Akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidsgevoelige objecten wordt voerschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen.

6.5.1 Geluidssituatie Plangebied

De uitbreiding van Timmerman Transporten betreft een nieuwe bedrijfshal en een nieuwe kantoorgevel en geldt zelf niet als geluidgevoelig object. De hoogste milieucategorie bedrijven toegestaan op het bedrijventerrein zoals gecategoriseerd in de VNG Handreiking Bedrijven en milieuzonering is categorie 3.2. De richtafstand tot een milieugevoelig object behorende bij deze categorie is 100 meter.

Timmerman Transporten valt in categorie 3.2 volgens de Staat bedrijfsactiviteiten: Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m². Distributiecentra, koelhuizen. Deze activiteiten zullen niet veranderen in de nieuwe situatie.

Het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object is een school op 250 m hemelsbreed. De bedrijfsactiviteiten blijven nagenoeg hetzelfde (transport en logistiek). De huidige situatie en ook de nieuwe situatie zorgt niet voor industrielawaai.

Weg- en railverkeerslawaai

Het plangebied ligt op zo'n 150 meter van de snelweg A28. Dichtstbijzijnde spoorverbinding ligt op meer dan een kilometer afstand. Omdat de ontwikkeling geen geluidsgevoelig object betreft, hoeft er geen rekening gehouden worden met invloeden door weg- en railverkeerslawaai.

Industrielawaai

Het bedrijventerrein waar de planlocatie zich bevindt is niet geluidsgezoneerd. Hoogste milieucategorie bedrijven toegestaan is categorie 3.2. Er zal door de nieuwe ontwikkeling geen sprake zijn van significant industrielawaai door bedrijfsactiviteiten.

6.5.2 conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan geen belemmering vormt voor geluidgevoelige objecten in de nabije omgeving. De objecten liggen op een dusdanige afstand dat zij op hun beurt ook geen belemmering vormen voor de ontwikkeling.

6.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. In dit nieuwe stelsel speelt het begrip "niet in betekenende mate" bijdragend aan de luchtkwaliteit (NIBM) een belangrijke rol. Een project is NIBM als aannemelijk wordt gemaakt dat het project een toename van concentratie van NO₂ (stikstofoxide) en PM₁₀ (fijnstof) van niet meer dan 3 % van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer veroorzaakt. In dat geval hoeft geen verdere toetsing van de gevolgen van de ontwikkeling aan de grenswaarden plaats te vinden.

NIBM-tool

De NIBM-tool is een rekentool waarmee de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen aan de luchtkwaliteit vastgesteld kan worden. Met de NIBM-tool is op een eenvoudige en snelle manier bepalen of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM). De NIBM-tool is in 2008 ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil. De NIBM-tool wordt jaarlijks door InfoMil geactualiseerd.

De herziening betreft een uitbreiding van de logistieke capaciteit van het bedrijf Timmerman Transporten. De te verwachten vervoersbewegingen per dag d.m.v. van vrachtvervoer zullen door de nieuwe ontwikkeling stijgen. In de onderstaande afbeelding is met behulp van de NIBM-tool berekend of nader onderzoek is gewenst t.a.v. een mogelijke overschrijding van de grenswaarden door toename in verkeersbewegingen:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		100
Aandeel vrachtverkeer		90,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,83
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 31: NIBM-tool berekening toename voertuigbewegingen. Er is uit gegaan van een toename van 100 bewegingen per dag, waarvan 90 procent vrachtverkeer is; dit is nogal ruim aangenomen. Uitkomst is dat er geen nader onderzoek nodig is.

In de rekentool is uitgegaan van een toename van 100 verkeersbewegingen per dag; dit aantal is hoger dan de te verwachten extra bewegingen. Zoals is te zien in de berekening is de bijdrage van het verkeer niet in betekenende mate en is geen nader onderzoek nodig m.b.t. de luchtkwaliteit.

Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. De gevoelige bestemmingen zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De belangrijkste bron van luchtverontreiniging is het wegverkeer. Het besluit legt zones vastgelegd om rijks- en provinciale wegen. Voor rijkswegen geldt 300 m aan weerszijden, voor provinciale wegen 50 meter.

De ontwikkeling zelf betreft geen gevoelige bestemming zoals hierboven is omschreven.

6.6.1 Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat het plan geen belemmeringen ervaart door het aspect luchtkwaliteit, of zelf belemmeringen t.a.v. luchtkwaliteit veroorzaakt in de nabije omgeving.

6.7 Geur

Geuroverlast is geen typerende bijkomstigheid van de bedrijfsvoering van Timmerman Transporten. Dit geldt meer voor agrarische bedrijven of andersoortige bedrijven. Dit onderdeel is dan ook voor dit betreffende plan niet van toepassing.

6.8 Bedrijven en milieuzonering (VNG)

In het kader van de Wet milieubeheer dient in nieuwe situaties rekening te worden gehouden met (wenselijke) afstanden tussen bepaalde milieubelastende functies en milieugevoelige functies. In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009) is hiervoor een richtafstandenlijst opgenomen. In de lijst is voor allerlei soorten 'milieubelastende activiteiten' aangegeven welke richtafstanden bij voorkeur aangehouden moeten worden vanwege de aspecten geur, stof, geluid en gevaar ten opzichte van 'milieugevoelige activiteiten'. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. In geval van het plan Timmerman is deze richtafstand de 100 m voor geluid.

De VNG hanteert 2 gebiedstypen: "rustige woonwijk" en "gemengd gebied". De dichtstbijzijnde woonwijk is de na-oorlogse uitbreidingswijk van Staphorst. Deze valt in de categorie "rustige woonwijk", waar functies veelal gescheiden zijn.

De hoogste milieucategorie bedrijven toegestaan op het bedrijventerrein zoals gecategoriseerd in de VNG Handreiking Bedrijven en milieuzonering is categorie 3.2. De richtafstand tot een milieugevoelig object behorende bij deze categorie is 100 meter. Het gaat hier om de geluidsafstand.

6.8.1 Situatie Plangebied: externe en interne werking

De milieuzonering heeft twee doelen:

- Voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige objecten (*externe werking*)
- Bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen. (*interne werking*)

Externe werking

Om bovenstaande doelen te bereiken moet worden uitgesloten dat de voorgenomen ontwikkeling in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Er is sprake van strijdigheid als het woon- en leefklimaat van omwonenden ernstig wordt aangetast.

Timmerman Transporten valt in categorie 3.2 volgens de Staat bedrijfsactiviteiten:

- *Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²;*
- *Distributiecentra, koelhuizen; (Deze activiteiten zullen niet veranderen in de nieuwe situatie, Timmerman kent geen koelcel, maar fungeert wel als distributiehuis.)*

In de Staat van bedrijven wordt hier als grootste richtafstand 100 m geadviseerd. Het gaat hier om het aspect geluid. De dichtstbijzijnde woonbestemming ligt op hemelsbreed 200 m van de rand van het plangebied. Verder ligt de locatie naast een drukke snelweg, de A28, die de rand van deze woonwijk al belast met een geluidsniveau van 50-55 dB.

De uitbreiding van Timmerman Transporten vindt volledig plaats binnen de grenzen van een bestaand bedrijventerrein, waarbij de functie van het bedrijf ongewijzigd blijft. Enige toename van het aantal vrachtbewegingen dragen niet significant bij aan onaanvaardbare geluidsbelasting van kwetsbare objecten in de omgeving. Toekomstige maatregelen zoals het lokaal overslaan van goederen in elektrische vervoersmiddelen draagt zelfs positief bij aan een reducering van de milieudruk, voor zowel geur, lawaai als uitstoot.

Er kan concluderend gesteld worden dat de uitbreiding van Timmerman Transporten geen aantasting vormt voor woon- en leefklimaat van omwonenden.

Interne Werking

Het voorgenomen plan behelst de uitbreiding van een bestaand bedrijfspand en is hiermee geen milieugevoelig object. Hierdoor ondervindt het geen hinder van bestaande functies in de omgeving.

6.8.2 Conclusie

Milieuzonering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan Timmerman geen noemenswaardig obstakel.

6.9 Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn bijvoorbeeld vuurwerk, lpg of munitie. Het vervoer van die stoffen kan over weg, water en spoor of door buisleidingen gaan. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen.

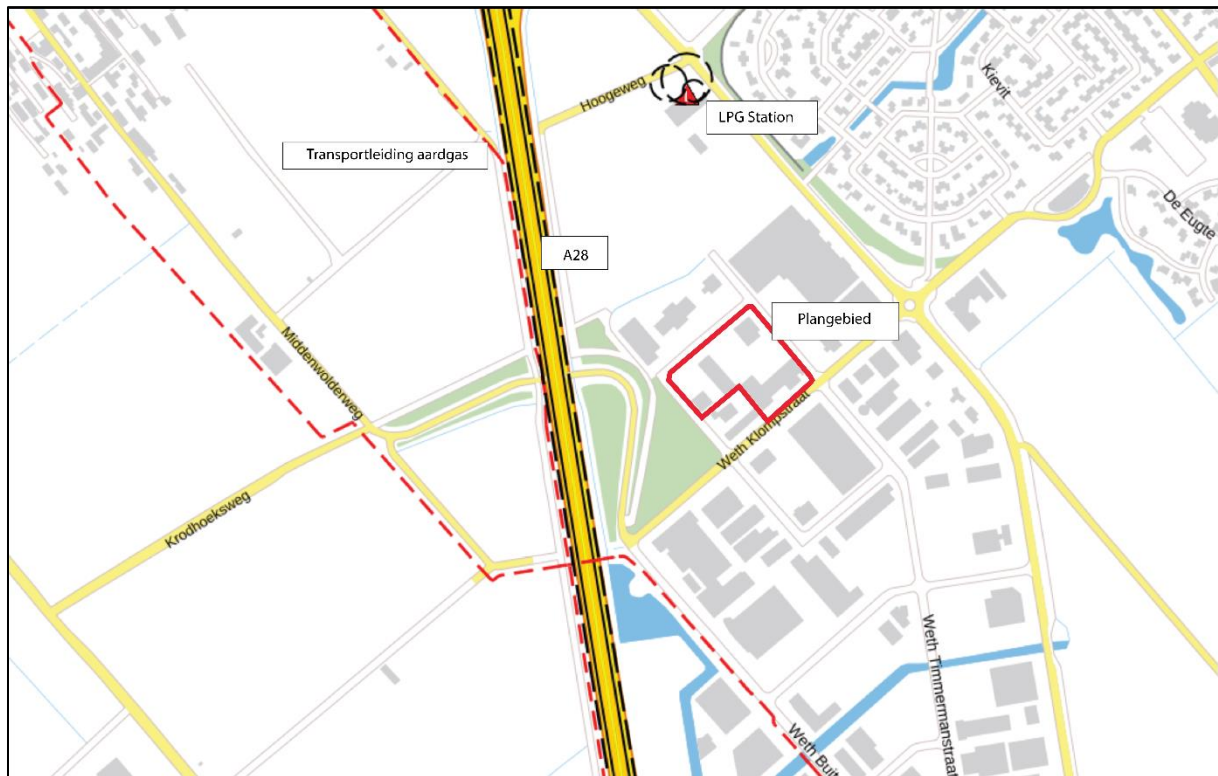
6.9.1. inrichtingen

De risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daartoe zijn in het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (hierna: Bevi) regels gesteld.

Bij het toekennen van bepaalde bestemmingen dient onderzocht te worden:

- Of voldoende afstand in acht wordt genomen tussen (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en risicovolle inrichtingen anderzijds in verband met het plaatsgebonden risico.
- Of (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen in het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen en zo ja, wat de bijdrage is aan het groepsrisico.

De onderstaande uitsnede uit Risicokaart.nl laat het plangebied zien (roodomrand). De belangrijkste objecten m.b.t. de externe veiligheid zijn aangegeven.



Figuur 32: uitsnede risicokaart plangebied en omgeving. Risicogebieden zijn omlijnd met zwarte streepjeslijnen.

Het *plaatsgebonden risico* (PR) is de kans dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeen voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor kwetsbare objecten geldt een plaatsgebonden risico PR 10^{-6} en voor beperkt kwetsbare objecten geldt een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico PR 10^{-6} .

Het *groepsrisico* (GR) bestaat uit de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongeen voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Het plangebied ligt op meer dan 300 meter afstand van een risicovolle inrichting (LPG station), aan de achthoevenweg ten Noorden van het plangebied. De uitbreiding van de bedrijfshal Timmerman Transporten is een (beperkt) kwetsbaar object volgens de definitie uit het BEVI. De voorziene bedrijfsuitbreiding ligt niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting.

6.9.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en via buisleidingen

Ten westen bevindt zich de drukke snelweg A28, die geldt als transportroute voor gevaarlijke stoffen en op ongeveer 200 meter afstand van de meest westelijke punt van het plangebied ligt. Verder loopt er parallel aan de snelweg een gastransportleiding. Deze ligt dan ook op iets meer dan 200 meter afstand.

Groepsrisico m.b.t. nabije infrastructuur

Bij een bestemmingsplan (of omgevingsvergunning) dat geheel of gedeeltelijk ligt binnen 200 meter vanaf infrastructuur, die tot het Basisnet behoort, dient de gemeente het groepsrisico te bepalen. Indien dit groepsrisico als gevolg van het toelaten van een nieuwe bestemming hoger is dan 0,1 maal de oriënterende waarde of met meer dan 10% toeneemt, is een gemeente verplicht een verantwoording van het groepsrisico op te stellen. In de verantwoording van het groepsrisico wordt ingegaan op maatregelen ter beperking van het

groepsrisico (bijvoorbeeld: stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van openbare ruimten) en wordt gezocht naar mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico. Daarnaast moet het bevoegd gezag in de toelichting bij een bestemmingsplan (of in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning) altijd ingaan op de bestrijdbaarheid van een ramp en de zelfredzaamheid van de bevolking.

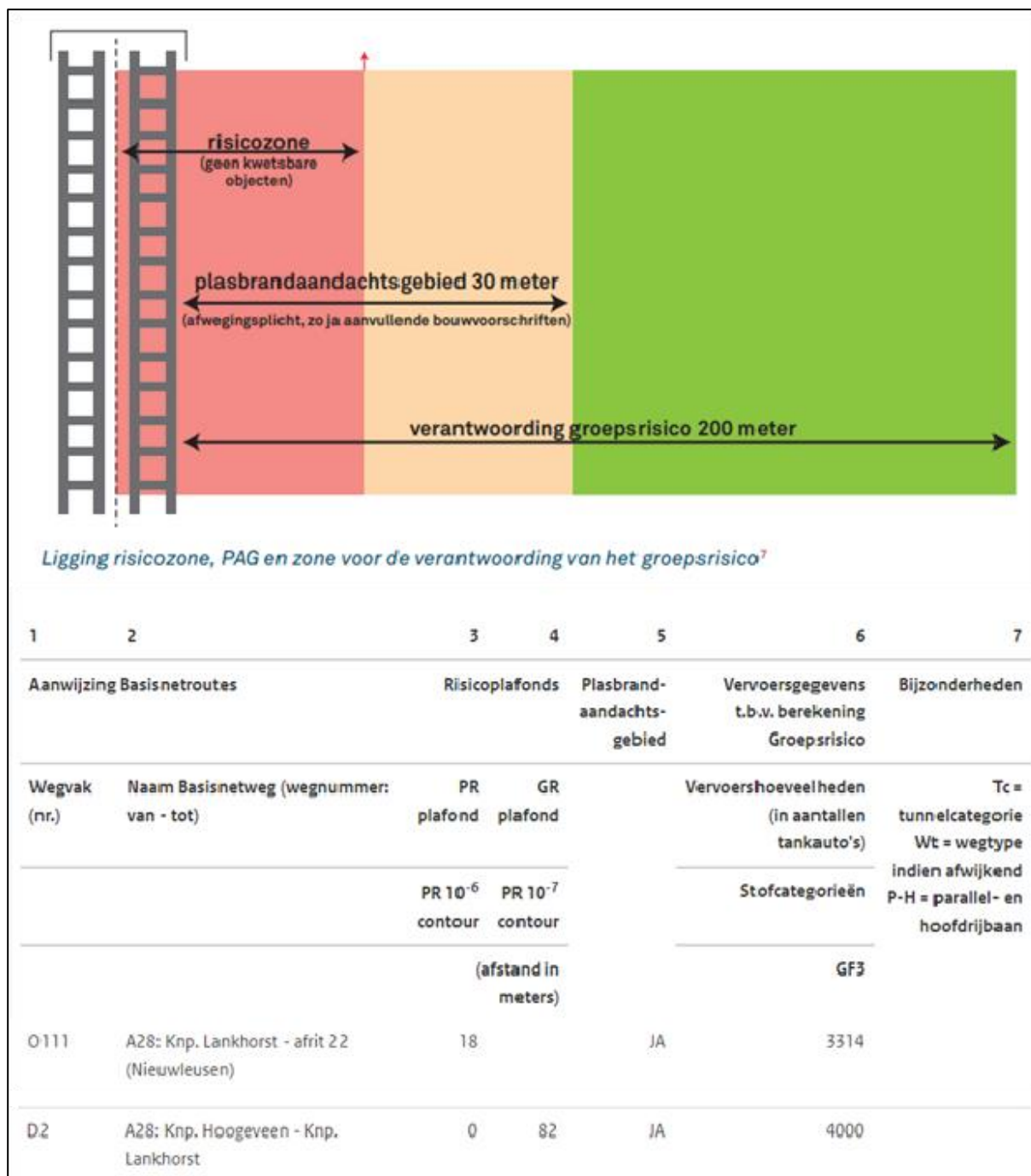
Het plangebied ligt voor een klein gedeelte binnen het invloedsgebied van een transportroute die ook wordt meegenomen in het Basisnet (A28). In de regeling basisnet is de maximale afstand waarvoor een verantwoording van het groepsrisico vastgesteld op 200 meter. In de Regeling Basisnet, Bijlage 1 zijn de cijfers per wegvak weergegeven en de bijbehorende berekende groepsrisicoplafonds. *(zie ook de afbeelding op de volgende pagina)*

De uitbreiding van het gebouw zelf ligt net buiten de 200m- grens. De geplande uitbreiding ligt ruim buiten het Groepsrisicoplafond van 82 m, wanneer uitgegaan wordt van het baanvak D2: Knooppunt Hogeveen-Knooppunt Lankhorst. Wanneer naar baanvak O111 (Knooppunt Lankhorst-afrit 22 Nieuwleusen) gekeken wordt is er geen Groepsrisicoplafond berekend.

Bij een eventuele calamiteit of ramp zijn de ter plaatse aanwezige werknemers voldoende zelfredzaam om te kunnen vluchten. Vluchtroutes zijn vrij eenvoudig bereikbaar doordat het terrein aan alle zijden wordt omsloten door verharde wegen.

6.9.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen significante invloed op de externe veiligheid in het gebied. De A28 als transportroute voor gevaarlijke stoffen vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plan.



Figuur 33: Externe veiligheid: getallen voor de wegvakken Hogeveen-Nieuwleusen. Bron: Regeling Basisnet, Bijlage 1

6.10 Water

Op 7 mei 2019 is op www.dewatertoets.nl het digitale watertoets formulier ingevuld. Op basis van deze digitale toetsing valt de ontwikkeling onder de normale procedure. Als onderdeel van de normale procedure beoordeelt het waterschap de informatie die is ingestuurd bij de digitale toetsing.

Na bestudering van de informatie bij het voorgenomen plan en het maken van een afweging komt het plan in aanmerking voor de korte procedure.

Concreet betekent dit dat direct doorgedaan kan worden met de planvorming onder de voorwaarde dat de standaard waterparagraaf uit het toegestuurde document wordt toepast.

Hieronder is de standaard waterparagraaf afgebeeld: deze tekst dient volgens de regels van het Waterschap één op één overgenomen te worden in het bestemmingsplan. Daar waar aangegeven dient de tekst gespecificeerd te worden zodat van toepassing is op het plan. Volgens deze regels is de tekst hieronder overgenomen en waar nodig verder uitgewerkt. Toegevoegde tekst is schreefgedrukt.

6.10.1 STANDAARD WATERPARAGRAAF KORTE PROCEDURE

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht ruimtelijke plannen te 'toetsen op water', de zogenaamde watertoets. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Deze waterparagraaf heeft betrekking op Wethouder Klompstraat 4.

Relevant beleid

Het beleid van het waterschap Drents Overijsselse Delta staat beschreven in het waterbeheerplan 2016-2021. Specifiek voor het stedelijke gebied heeft het waterschap het beleid geformuleerd in 'Water Raakt!'. Daarnaast is de Keur een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. U kunt de genoemde documenten raadplegen op onze site www.wdodelta.nl.

Invloed op de waterhuishouding

Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. Binnen het bestemmingsplan worden niet meer dan tien wooneenheden gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1500 m². Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en onderzijde bouwvloer. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een kleinere ontwateringsdiepte. Om wateroverlast binnen woningen en bedrijven te voorkomen adviseren wij om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren (as van de weg). Voor lager gelegen ruimtes, zoals kelders en parkeergarages, wordt aandacht besteed aan het voorkomen van wateroverlast door bijvoorbeeld instromend hemelwater.

Voorkeursbeleid hemelwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater moet het afstromend hemelwater ter plaatse in de bodem dan wel op het oppervlaktewater worden teruggebracht. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een mogelijkheid. Als infiltratie niet mogelijk is dan kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden

op aangrenzende percelen of het omliggende watersysteem. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

Het plangebied bestaat voornamelijk uit reeds verhard terrein. In de huidige situatie wordt overtollig water van het terrein afgevoerd via een gemengd systeem wat in verbinding staat met een persleiding naast de Wethouder Klompstraat. In de nieuwe situatie zal ook gebruik gemaakt worden van dit bestaande systeem. De laadkuilen voor de docks worden voorzien van een afvoersysteem waardoor overtollig hemelwater zal worden weggepompt richting de persleiding.

Watervergunning (of melding) op grond van de Keur

Het wateradvies dat is afgegeven in het kader van de watertoets is geen watervergunning of melding. Gaat u werkzaamheden verrichten in de beschermingszone van een waterstaatswerk (dus: een dijk of een watergang)? Wordt hemelwater afgevoerd op oppervlaktewater of wordt er grondwater onttrokken? Dan moet u een watervergunning aanvragen op de website: www.omgevingsloket.nl. Op basis van de door u ingevulde gegevens ziet u hieronder welke watervergunning u nodig heeft. Indien hieronder geen specificatie staat, hoeft u geen watervergunning aan te vragen.

Een watervergunning is niet nodig op grond van de watertoets.

Overstroombaar gebied

Het plan ligt in een overstroombaar gebied. Onder overstroombaar gebied verstaan we gebieden die normaal niet onder water staan, maar kunnen overstromen (tijdelijk onder water staan). Het gaat zowel om uiterwaarden die frequent onder water staan (buitendijks) als om beschermde gebieden achter de dijk (binnendijks). Beide vallen onder het toepassingsbereik van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR). De provincie Overijssel verplicht initiatiefnemers een overstromingsrisicoparaagraaf op te stellen ten behoeve van het ruimtelijke plan.

In de overstromingsrisicoparaagraaf moet worden aangegeven hoe rekening wordt gehouden met waterveiligheid en voorzieningen voor noodsituaties (vluchtlocaties, aangepast bouwen, evacuateroutes, bescherming van vitale infrastructuur, geleiding van water naar gebieden waar het minder schade toebrengt). Als er zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn om in deze laaggelegen gebieden nieuwe stedelijke functies toe te voegen, dient de waterveiligheid ook op langere termijn gegarandeerd te zijn, bijvoorbeeld door de technische inrichting van het gebied en/of de wijze van bouwen.

De overstromingsrisicoparaagraaf is beschreven in paragraaf 6.9.1

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Drents Overijsselse Delta geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding in ruimtelijke zin.

Deze conclusie is automatisch getrokken op basis van de ingevoerde gegevens op www.dewatertoets.nl. Het proces van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap Drents Overijsselse Delta gaat akkoord met het plan.

6.10.2 Overstromingsrisicoparaagraaf

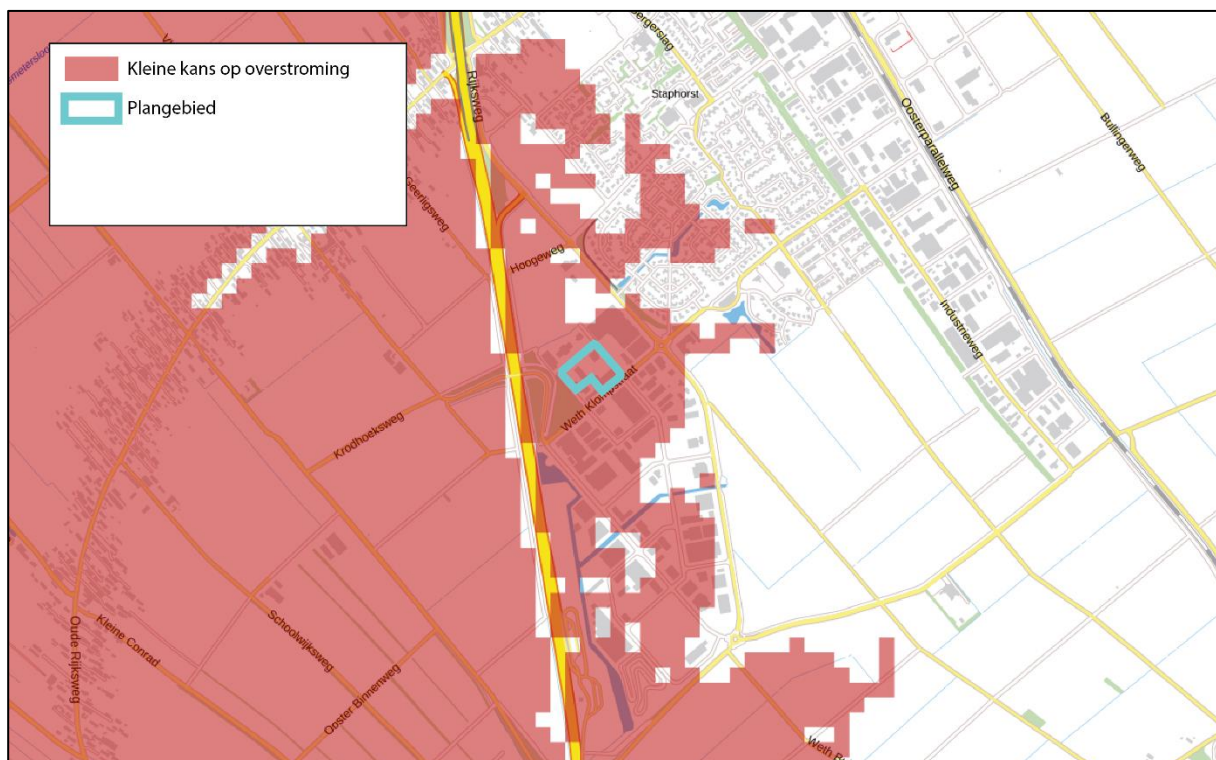
Bij nieuwe ontwikkelingen is het gewenst dat tijdig wordt nagedacht over voorzieningen dan wel maatregelen die kunnen worden getroffen, waarbij eventuele risico's en nadelige effecten van een overstroming kunnen worden beperkt. Het betreft ook een stuk bewustwording dat bouwen in risicovolle gebieden bepaalde risico's met zich meebrengt en dat hier adequaat mee omgesprongen dient te worden.

Beleid

Artikel 2.14.4 Overstroombaar gebied van de verordening bij de provinciale Omgevingsvisie Overijssel schrijft voor dat voor ruimtelijke ontwikkelingen in overstroombaar gebied een overstromingsrisicoparaagraaf moet worden opgenomen in de toelichting bij bestemmingsplannen.

Met overstroombaar gebied worden gebieden bedoeld die normaal gesproken niet onder water staan, maar kunnen overstromen (tijdelijk onder water staan) als gevolg van een extreme gebeurtenis. Het gaat zowel om buitendijkse gebieden die bij hoogwater overstromen (bijvoorbeeld uiterwaarden) als om de *beschermde* gebieden achter de dijk (binnendijkse gebieden) die alleen bij een calamiteit onder water komen te staan.

Op onderstaande afbeelding is te zien dat er voor het plangebied een kleine kans op overstroming geldt (1/1000 tot 1/10.000 jaar).



Figuur 34: Overstromingsrisico Plangebied

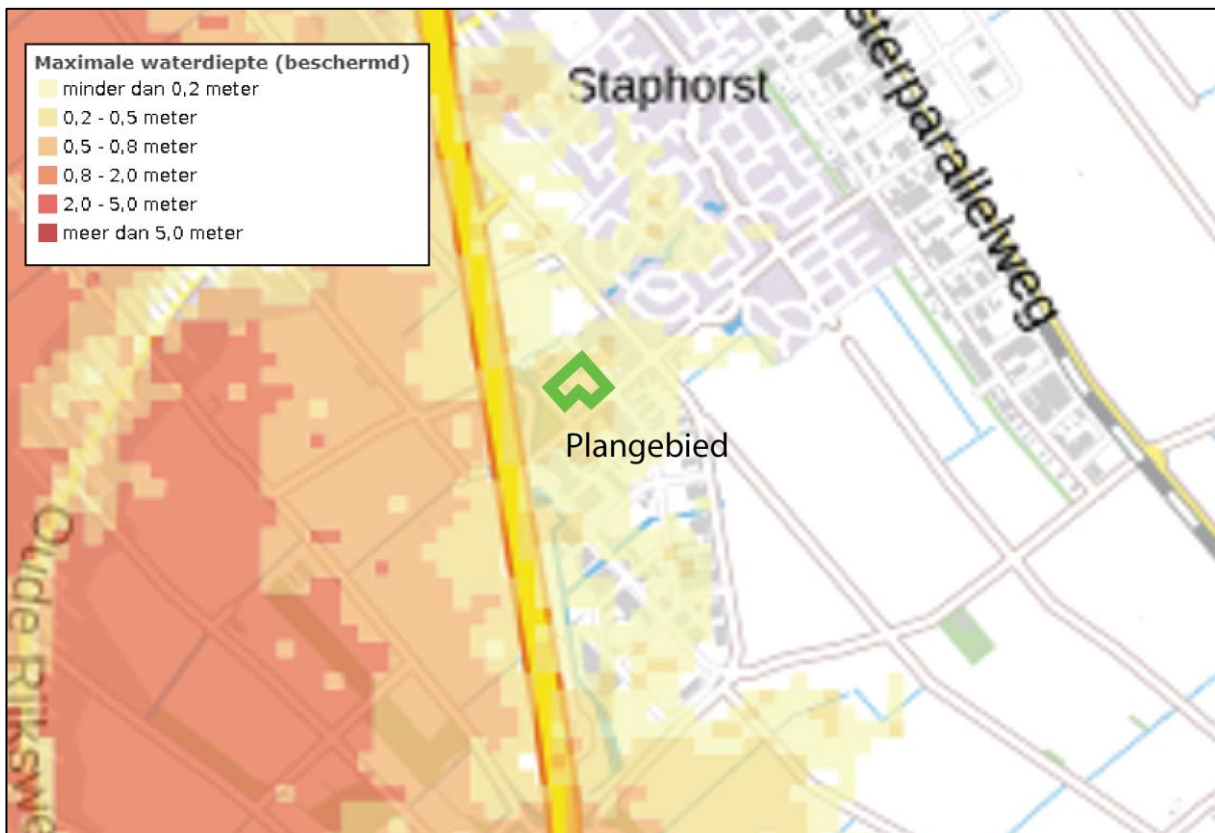
Risico-inventarisatie

De ernst van een overstroming wordt bepaald door:

- de maximale waterdiepte tijdens een overstroming (is af te leiden uit de risicokaart);
- de kans op een overstroming;
- de beschikbare tijd voor evacuatie / noodmaatregelen (hoe lang duurt het tot het water er is?).

Maximale waterdiepte bij en kans op overstroming

Op de risicokaart komt het volgende kaartbeeld naar voren bij overstromingen van een kleine kans (1/1000 tot 1/10.000 jaar). Dit zijn de overstromingen vanuit het primaire systeem (bijvoorbeeld de IJssel of de Vecht) waar de dijken een strenge norm hebben. Voor de betreffende locatie wordt een waterdiepte van 0,2 – 0,5 meter gevonden. (zie ook de afbeelding hieronder)

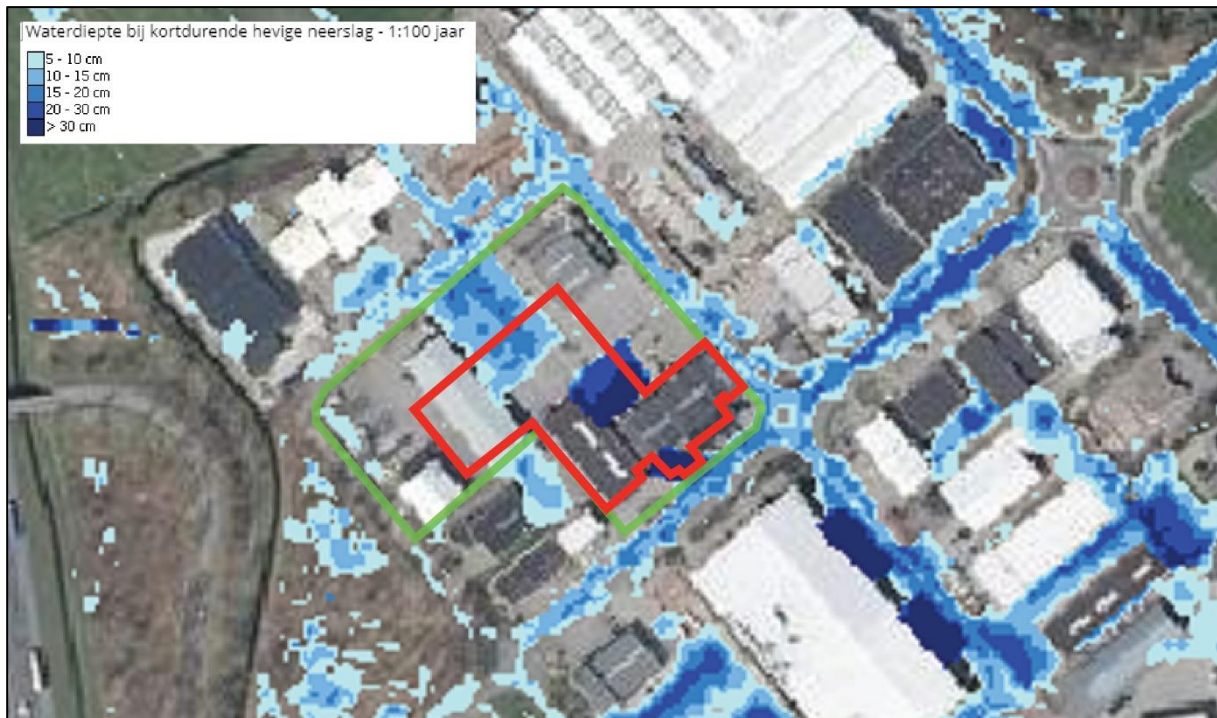


Figuur 35: maximale waterdiepte Plangebied bij een overstroming (Kleine kans)

Het Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta) en de Veiligheidsregio IJsselland zijn geconsulteerd over de voorgenomen plannen. Het waterschap heeft nader geadviseerd over de impact van de overstromingen en hoe deze voor de locatie geïnterpreteerd moeten worden.

Maatregelen en voorzieningen

Omdat het overstromingsrisico klein is en door de nieuwe ontwikkeling het aantal personen wat in het gebied verblijft en wat een direct risico loopt niet significant groter wordt, worden er geen extra maatregelen en voorzieningen getroffen om het risico te verkleinen. Het water komt maximaal 0,5 meter hoog te staan en aan alle kanten is het terrein omgeven door infrastructuur, die in directe verbinding staat met hoger gelegen gronden.



Figuur 36: waterdiepte bij kortdurende hevige neerslag (70 mm in 2 uur tijd, kans 1:100 jaar) (bron: ruimtelijkeadaptatie.nl)

Op de bovenstaande afbeelding is te zien hoe diep het water komt te staan bij een zware hoosbui, waarbij er 70 mm neerslag in 2 uur valt. Roodomrand is het oppervlak van de huidige + de nieuwe bebouwing geprojecteerd in het gebied. Te zien is dat de stukken van het plangebied met de meeste potentiële wateroverlast in de nieuwe situatie bebouwd zullen zijn.

In de nieuwe situatie zal het pand omgeven worden door verhard rangeerterrein. Het is echter zo dat het aantal verharde vierkante meters in de toekomstige situatie nagenoeg hetzelfde zal blijven als de huidige situatie. Het terrein wordt zodanig ingericht dat hemelwater voldoende goed kan afstromen en infiltreren in de bodem.

De verharding naar de toegang naar de rangeerplaatsen/laadstations zullen enigszins onder het maaiveld liggen, waarbij het rangeerterrein schuin oploopt richting de omliggende toegangswegen. Hemelwater wordt afgevoerd middels een hemelwater afvoer die op zich op het laagste punt van de rangeerplaatsen bevindt. Dit water wordt vervolgens via een bestaande persleiding verder afgevoerd.

In de volgende figuur is een afbeelding te zien uit de digitale watertoets. Te zien is een bufferzone rond de persleiding.



Figuur 37: locatie
buffer persleiding

6.11 Klimaatadaptatie

Klimaatverandering is een geleidelijk proces en kent nog veel onzekerheden. Uit diverse klimaatdata blijkt dat de aarde de afgelopen 100 jaar versneld is opgewarmd en aan het opwarmen is. Dit brengt verschuivingen van klimaatzones met zich mee en veranderende weerspatronen. Het KNMI heeft scenario's opgesteld die duidelijk maken dat we ons moeten voorbereiden op een warmer klimaat met zowel langdurige natte als droge periodes. Klimaatverandering is een steeds belangrijker onderwerp en heeft een impact op de ruimtelijke omgeving.

Nederland spant zich in om klimaatverandering te temperen, onder meer door het terugdringen van emissies van CO₂ en methaan. Dat brengt de klimaatverandering niet meteen tot stilstand. Nederland richt zich daarom ook op klimaatadaptatie: aanpassing aan gevolgen van klimaatverandering. In 2016 is de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS2016) opgesteld. De NAS2016 is vooral gericht op het versterken van het bewustzijn en het bevorderen van bewust handelen.

In de Uitvoeringsstrategie NAS (Nationale klimaatadaptatiestrategie) 2018-2019 worden de volgende 6 speerpunten benoemd:

- Hittestress
- Infrastructuur
- Landbouw
- Natuur
- Gebouwde omgeving
- Samenwerking Provinciale en Regionale Strategieën.

De keuze voor deze speerpunten is gebaseerd op urgentie, draagvlak en energie bij betrokken partijen, en op de koppeling met sectoren waarin grote investeringen aan de orde zijn.

Toenemende warmte zorgt bijvoorbeeld voor hittestress, zware neerslag voor wateroverlast en hinder voor het wegverkeer.

Beleid

Er zijn op dit moment geen strikte beleidsregels vanuit Rijksoverheid, provincie of gemeente. Klimaatadaptatie voor w.b.t. water is geregeld via de waterparagraaf, overstromingsparagraaf en de watertoets. De huidige raamwerken geleverd door overheden (rijks- en provinciaal niveau) doelen vooral op bewustwording en sturen aan op regionale samenwerking tussen overheden, burgers en bedrijven.

Deltaplan ruimtelijke adaptatie

Het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie is een gezamenlijk nationaal plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk met concrete acties en doelen voor de verantwoordelijke overheden. Het doel van dit plan is om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen en minder vrijblijvend te maken, op basis van afspraken over de doelen, de werkwijze en de monitoring van de uitvoering.

Voor het plan Timmerman zijn voor wat betreft klimaatadaptatie vooral hitte en wateroverlast van belang: Toenemende warmte zorgt bijvoorbeeld voor hittestress, zware neerslag voor wateroverlast en hinder voor het wegverkeer.

Regionaal adaptatie plan

De provincie Overijssel heeft in navolging van de Rijksoverheid haar eigen Regionaal Adaptatieplan opgesteld waarin op regionaal niveau specifiek klimaatadaptatieve doelstellingen worden beschreven als leidraad voor nieuwe ontwikkelingen.

Groenbeleidsplan

Gemeente Staphorst heeft (nog) geen beleid op gebied van klimaatadaptatie. In haar groenbeleidsplan wordt wel ingegaan op het inzetten van openbaar groen als waterberging.

Klimaatverandering, ziekten en plagen; De samenleving wordt meer en meer geconfronteerd met de wereldwijde klimaatverandering. De gevolgen zijn ook zichtbaar in de openbare ruimte, zoals wateroverlast door piekbuien en hittestress in steenachtige omgevingen. Verschuiving in de seizoenen en extreme weersomstandigheden, zoals strenge winters, hevige stormen en (langdurige) warmte en droogte, zijn van invloed op het openbaar groen. Er is eerder en meer schade aan bomen en struiken en er komen meer en nieuwe ziekten en plagen voor. Met alle overlast van dien. Genoemd worden: eikenprocessierups, essentaksterfte, overmatig luis, woekerende exotische soorten (zoals de Japanse Duizendknoop) e.d. De openbare ruimte en in het bijzonder groen kan worden ingericht voor waterberging en ontstening dan wel vergroening. Soms worden deze principes al toegepast in nieuwe ruimtelijke en civiele plannen. Bij (her)richting en beheer van openbaar groen vindt verschuiving plaats van in sortimentskeuze en werkmethoden. Sommige ziekten en plagen worden al actief bestreden. Maar het zijn tot op heden losse initiatieven als reactie op de ontwikkelingen. Het is goed om hier op te anticiperen en beleid te formuleren.

Wateroverlast door hevige regenval

Timmerman Transporten is gesitueerd op een bijna volledig verharde kavel in de vorm van bebouwing en bodemverharding (rangeerterrein, parkeerplaatsen). Om wateroverlast door hevige regenbuien te voorkomen, nu en in de toekomst is het zaak dat overtollig hemelwater goed kan wegstromen via bodem en infrastructuur.

In de huidige situatie wordt overtollig hemelwater via de bodem afgevoerd via een rioolsysteem aangesloten op een persleiding die gesitueerd is naast de Wethouder Klompstraat.

Hitte:

Verharding en grote bebouwingsoppervlakken houden in langdurige warme periodes veel warmte vast; dit is voor een pand als dat van Timmerman niet anders. Het is wel zo dat bedrijventerreinen over het algemeen minder warmte vasthouden dan woonwijken. Dit omdat bedrijventerreinen vaak aan de randen van dorpen en steden gesitueerd zijn, waar warmte sneller kan verdwijnen.

Voor de nabije omgeving zal er qua hittestress niet veel veranderen; het verharde oppervlak blijft nagenoeg hetzelfde. Voor wat de bedrijfsvoering betreft is een grote, ruime bedrijfshal een positieve verandering voor wat betreft hittestress; een grote bedrijfshal is koeler dan een kleine. In de toekomst wordt verwacht dat er meer warme periodes zullen zijn. De werklocatie van Timmerman Transporten zal hier relatief weinig last van hebben.

Voor wat betreft de gerevitaliseerde kantoorfunctie, zullen afdoende klimaatbeheersingsmaatregelen worden doorgevoerd om een aangenaam werk/leefklimaat te creëren.

Conclusie:

Voorgenomen uitbreiding voorziet zodanig in klimaatadaptatie dat niet meer oppervlak wordt verhard dan in de huidige situatie het geval is. Verder zal door de revitalisatie het binnenklimaat aangepast worden naar de huidige maatstaven. Kortdurende hevige regenval kan afdoende opgelost worden met de huidige afwatering.

6.12 Archeologie/cultuurhistorie

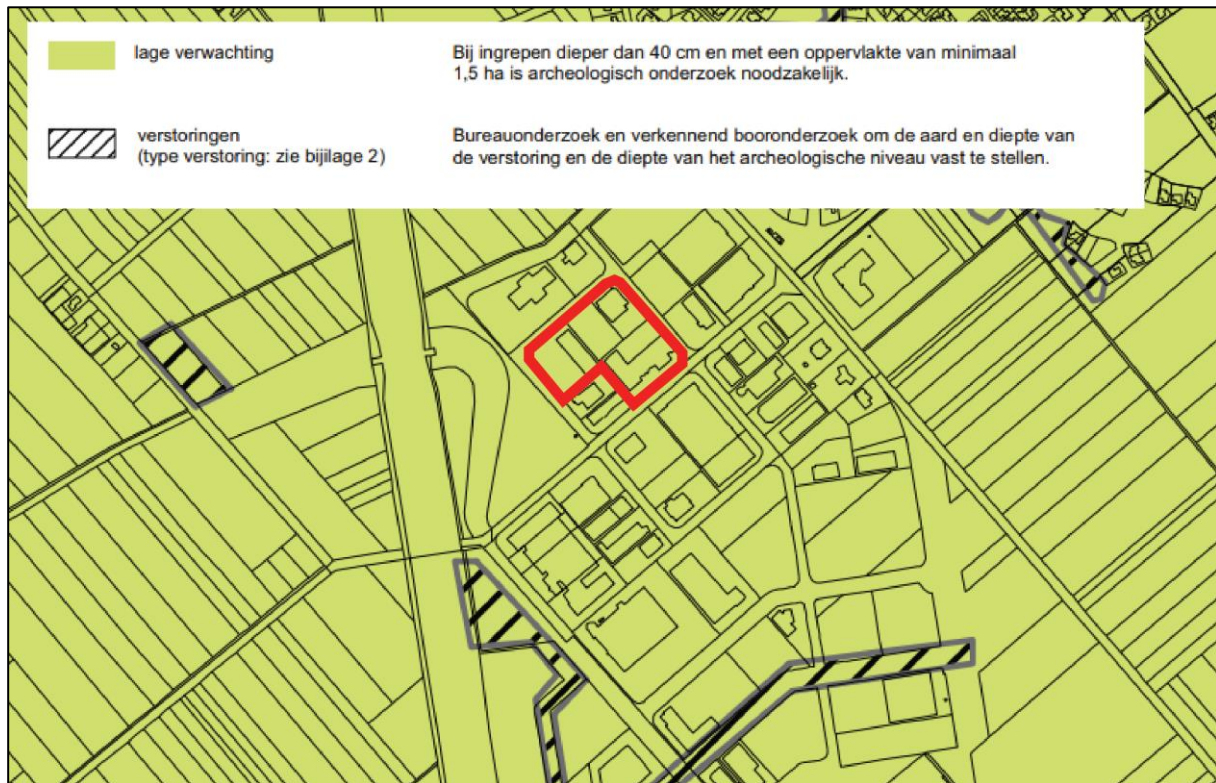
6.12.1 Archeologische waarden

In 1992 is het Europese Verdrag van Valletta/Verdrag van Malta gesloten. De bedoeling van het verdrag is om de archeologische waarden in de bodem zoveel mogelijk te beschermen door ze in de bodem (in situ) te behouden. Het verdrag heeft in Nederland geleid tot de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. De wet verplicht gemeenten om bij het vaststellen van bestemmingsplannen en beheersverordeningen rekening te houden met belangrijke archeologische waarden die zich in de bodem kunnen bevinden. De belangrijkste uitgangspunten van de Wamz zijn:

- archeologische waarden moeten zo veel mogelijk in de bodem (in situ) worden bewaard;
- archeologie moet tijdig worden meegenomen in de ruimtelijke planvorming;
- de veroorzaker betaalt de kosten van archeologisch onderzoek en noodzakelijke volwaardige opgravingen, voorzover die kosten redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de verstoorder.

In opdracht van de gemeente Staphorst is voor het gehele grondgebied van de gemeente een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart opgesteld. Op deze verwachtingskaart staan bekende archeologische waarden en te verwachten archeologische waarden in de vorm van zones met een bepaalde trefkans.

Met de kaart wordt een beeld gegeven van waar zich archeologische sporen en vondsten in de bodem kunnen bevinden. De verwachtingskaart wordt tevens gebruikt als beleidsinstrument door beleidsadviezen te koppelen aan deze verwachtingswaarden. Hieronder is een uitsnede van de kaart te zien met het plangebied roodomrand afgebeeld.



Figuur 38: Uitsnede Archeologische verwachtings- en beleidsadviezenkaart Staphorst. Roodomrand is het plangebied.

Het gebied is, zoals te zien op de uitsnede, gesitueerd in een gebied met een lage archeologische verwachting. Alleen voor ingrepen groter dan 1,5 ha en dieper dan 40 cm is archeologisch onderzoek nodig. Dit zelfde advies staat ook in het moederplan "Bedrijventerreinen Staphorst" voor de categorie "dubbelbestemming- waarde: archeologie" die geldt voor het plangebied:

Artikel 10.2 Bouwregels

Op de voor ' Waarde - Archeologie ' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken met een oppervlakte van minder dan 1,5 ha;
- b. bouwwerken met een oppervlakte van meer dan 1,5 ha en een diepte van meer dan 0,4 m, mits de aanvrager een bureau-onderzoeksrapport heeft overgelegd van een daartoe bevoegd archeologisch bureau dat werkt volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en burgemeester en wethouders van oordeel zijn dat vervolgonderzoek niet noodzakelijk is.

De ingreep vindt plaats op reeds verhard bedrijventerrein. Drie gebouwen zullen worden gesloopt en daarvoor in de plaats wordt één grote bedrijfshal teruggeplaatst. Graafwerkzaamheden zullen dieper dan 40 cm zijn, maar het bouwwerk heeft een oppervlakte kleiner dan 1,5 ha, dus wordt er niet voldaan aan de voorwaarden voor archeologisch onderzoek en is dit niet noodzakelijk.

6.12.2 Cultuurhistorische waarden

In de Bro wordt in artikel 3.1.6, lid 5, onderdeel a als één van de verplichte onderdelen van de toelichting van 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” .

Voor het plangebied geldt geen specifieke cultuurhistorische waarde en er komen geen archeologische monumenten voor.

6.12.3 Conclusie

Het uitvoeren van archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk en er worden door de ontwikkeling geen cultuurhistorische waarden aangetast.

6.13 Flora en Fauna (Ecologie)

Op 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming (WNB) in werking getreden. De wet beschermt ruim 900 soorten planten en dieren die in Nederland voorkomen. De wet is vervangend voor de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de Boswet.

In dit deelhoofdstuk wordt de plaatselijke ecologie behandeld. In beeld wordt gebracht

- welke mogelijke beschermde soorten in het plangebied voorkomen en de mogelijke effecten van de ontwikkeling hierop
- De mogelijke effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden in of bij het plangebied.

6.13.1 Ecologische Quickscan

Als voorbereiding op de ontwikkeling heeft Timmerman Transport een Quickscan Wet natuurbescherming laten uitvoeren. Het onderzoek dateert van 23 juni 2017 en is uitgevoerd door EcoReest. Dit onderzoek is bijgevoegd in de bijlage van dit bestemmingsplan.

Uit de conclusie van dit rapport is het volgende naar voren gekomen:

Soortbescherming

Binnen het plangebied zijn geen jaarrond beschermde nesten als beschreven in de Wet natuurbescherming aangetroffen. Echter is het aanwezige kauwennest wel beschermd tijdens het broedseizoen (globaal 1 maart t/m 1 september). Zolang het kauwennest in gebruik is gedurende het broedseizoen is het slopen van het pand niet toegestaan. Het verkrijgen van een ontheffing is in de onderhavige situatie (nagenoeg) uitgesloten.

Het genoemde Kauwennest is inmiddels niet meer aanwezig is vormt geen belemmering meer tot sloop van het betreffende pand.

Andere verwachte diersoorten zijn aangemerkt als vrijgestelde soorten of soorten die alleen onder de zorgplicht vallen waarvoor in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, onderhoud aan infrastructuur of ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling geldt. Dit houdt in dat in het kader van de Wet natuurbescherming geen ontheffing noodzakelijk is voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden. Daarnaast worden populaties van bovengenoemde soorten niet in gevaar gebracht. Het zal voornamelijk gaan om verstoring van individuen.

Gebiedsbescherming

De onderzoekslocatie is gelegen ten oosten van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Olde maten en Veerslootslanden. De afstand tussen de onderzoekslocatie en het Natura 2000-gebied bedraagt ca. 4,5 kilometer. Gelet op de afstand tot het gebied, de kernopgave van het gebied en de aard van

de geplande ingreep wordt er geen onderzoek in het kader van gebiedsbescherming binnen de Wet natuurbescherming uitgevoerd. De locatie is gelegen buiten het Natuur Netwerk Nederland. Daar het NNN geen externe werking kent is verder onderzoek in het kader hiervan niet noodzakelijk.

6.13.2 Doorwerking ruimtelijke ontwikkeling uitbreiding Timmerman Transporten

Uit de conclusie van de ecologische quickscan blijkt dat er in kader van de wet natuurbescherming geen ontheffing nodig is voor uitvoering van de voorgenomen planontwikkeling.

6.14 Verkeer

In dit deelhoofdstuk wordt de invloed van het voorgenomen plan op het verkeer in het plangebied onderzocht. Tevens zal worden ingegaan op de aspecten parkeren en de in- en uitritten naar- en van het terrein.

Timmerman is een transportbedrijf en heeft daarom vanuit bedrijfseconomisch oogpunt een groot belang bij een zo soepel en veilig mogelijke afhandeling van zijn transport en logistiek-gerelateerde bewegingen op en om het bedrijfsterrein.

In de huidige situatie bevinden zich enkele situaties die tot (kleine) verkeerskundige knelpunten kunnen leiden:

- Aan de voorzijde van het pand bevindt zich het kantoor waar chauffeurs soms even stoppen om het papierwerk te regelen. Het stilstaan op de rijbaan kan de verkeersveiligheid belemmeren evenals de doorstroming van het verkeer.
- De docks aan de voorzijde zorgen voor rangeerbewegingen op de rijbaan. Ook dit kan de doorstroming belemmeren.
- De tankinstallatie kan aan de voorkant conflicteren met het vrachtverkeer in de bovengenoemde punten.

De verkeerssituatie zal in de nieuwe situatie op de volgende manieren wijzigen en verbeteren t.o.v. de oude situatie:

- De docks aan de voorzijde van het pand zullen worden verwijderd. Dit betekent een vermindering van de verkeershandelingen aan de voorzijde van het pand aan de Wethouder Klompstraat, waarbij rangerende vrachtwagens voor kleine opstoppen zouden kunnen zorgen in het verkeer. Het vrachtverkeer wordt nu naar de achterzijde van het pand geleid, waar ook een groot rangeerterrein gepland wordt.
- De afhandeling van het papierwerk zal op de achterzijde van het terrein plaatsvinden. Er komt een speciale chauffeursentree zodat chauffeurs niet meer aan de voorzijde van het pand hoeven te stoppen, wat ook weer bevorderlijk is voor de doorstroming van het verkeer op de wegen rondom het pand.
- De Tankinstallatie aan de voorzijde blijft: vrachtwagens kunnen hier echter zonder te steken in- en uit rijden.

6.14.1 Parkeren

Voor het pand bevindt zich nog parkeerruimte die op dit moment wat rommelig aandoet. De parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers zijn geclusterd in 1 hoek van het bedrijfspand. Ook is het huidige aantal parkeerplaatsen in de toekomst niet voldoende om werknemers, chauffeurs en bezoekers te kunnen opvangen.

- De parkeerplaatsen aan de voorzijde blijven, zij het in een iets andere opstelling, dit heeft echter geen significante invloed op de doorstroom van het verkeer over de Wethouder Klompstraat.
- Aan de noordzijde van het perceel zullen op de Noordoosthoek en aan de westkant parkeerplekken worden gerealiseerd voor chauffeurs en bezoekers. Zie ook afbeelding 40 op de volgende pagina.

Voor het aantal parkeerplaatsen is de parkeernorm gehanteerd:

Kantoor: kantoor zonder baliefunctie: 2 parkeerplaatsen per 100m² bvo: 890m² → 18 parkeerplekken
Bedrijfshal: arbeids-/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf): 0,8 parkeerplaatsen per 100m² bvo: 6000m² → 48 parkeerplekken.

Er dient dus ruimte te zijn voor 66 parkeerplaatsen op het terrein. Op afbeelding 40 zijn 54 vaste parkeerplaatsen ingetekend. Verder is op het rangeerterrein op de overgebleven ruimte links en rechts naast de parkeerplaatsen ruimte genoeg voor extra parkeerplaatsen indien nodig.

6.14.2 In-en uitritten

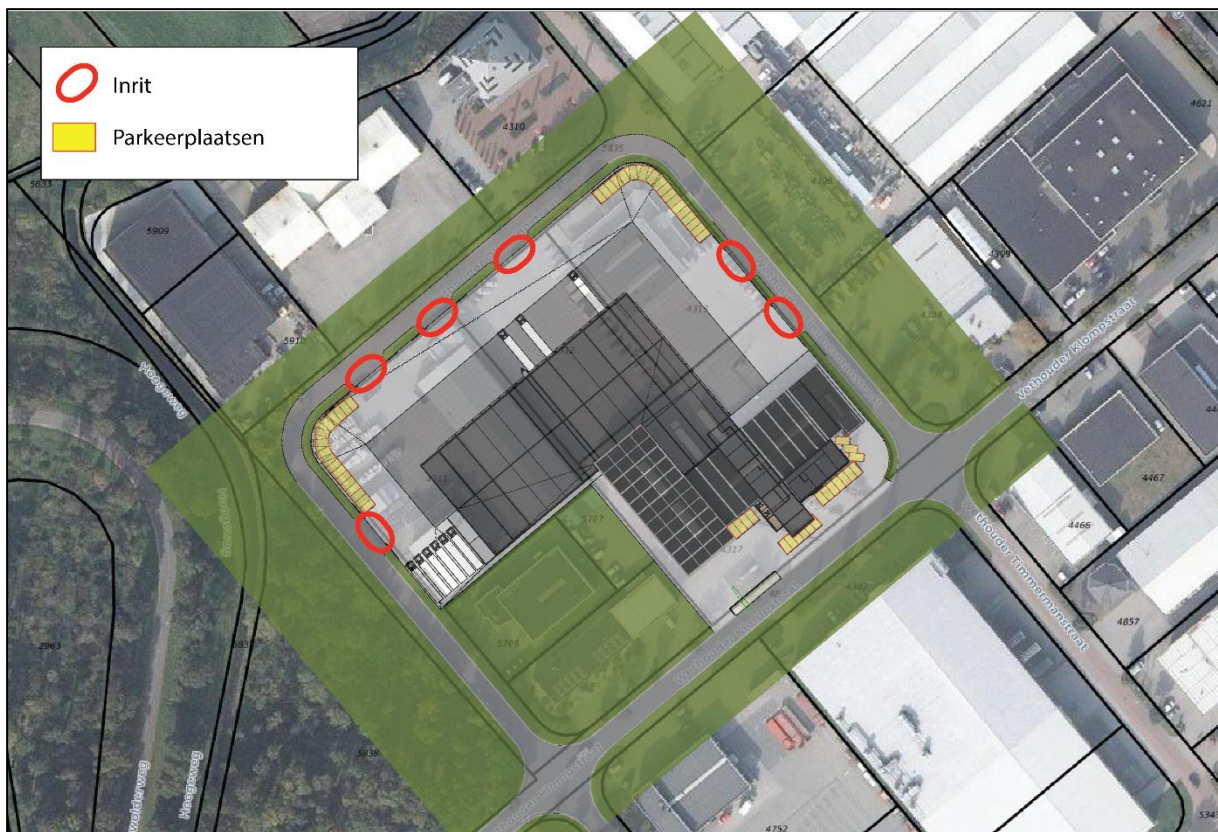
Het huidige rangeerterrein achter het pand is vrij krap. Er is relatief weinig ruimte om te rangeren en vanwege ruimtetekort binnen worden soms goederen noodgedwongen tijdelijk buiten opgeslagen. De inrit van het terrein bevindt zich op dit moment aan de Wethouder Ohmannstraat aan de Noordoostzijde en de uitrit is aan de noordwestzijde van het perceel.



Figuur 39: Inritten huidige situatie

In de huidige situatie bevinden zich 2 in-en uitritten op het terrein. In de nieuwe situatie zullen dat er 6 zijn, om de efficiëntie zoveel mogelijk te bevorderen. Zie ook de afbeelding links en onder:

Ook is op afbeelding 40 te zien dat er op het achterliggende terrein ruimte is gemaakt voor 36 nieuwe parkeerplaatsen.



Hoofdstuk 7 Sociale Component

In dit hoofdstuk worden aspecten zoals sociale veiligheid, zorg, maatschappelijke functies e.a. behandeld.

7.1 Sociale veiligheid (inrichting openbare ruimte)

De openbare ruimte zal niet of nauwelijks anders worden ingericht in het nieuwe plan. De bermen langs de omliggende wegen zullen verkort worden ten faveure van de nieuwe inritten. Verder zal het rangeerterrein anders ingericht worden, zodanig dat er eenvoudiger gerangeerd kan worden en het terrein makkelijker bereikbaar is vanaf de openbare weg. De sociale veiligheid komt hiermee niet in gedrang.

7.2 Zorg

Er zijn geen zorginrichtingen in de buurt waarvoor het plan een belemmering opwerpt. Ook blijft het de bereikbaarheid voor hulpdiensten gelijk aan de oude situatie.

7.3 Maatschappelijke functies

De dichtstbijzijnde maatschappelijke functie in de buurt is een school. De ontwikkeling heeft echter geen significante invloed op de toegankelijkheid hiervan.

7.4 Sociale woningbouw

Het plan raakt geen aspecten die te maken hebben met sociale woningbouw.

H8 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het plan getoetst aan de hand van diverse aspecten. De planuitvoering moet financieel haalbaar zijn en het plan moet besproken zijn met belanghebbenden. Dit kan de gemeente zijn, maar ook omliggende bedrijven.

8.1 Economische Uitvoerbaarheid

Verantwoording voor financiering en economische uitvoerbaarheid ligt volledig bij de opdrachtgever. Alle kosten (ook legeskosten) zullen door de initiatiefnemer worden gedragen. Het bestemmingsplan is hierdoor economisch uitvoerbaar.

Middels een anterieure overeenkomst zal de gemeente Staphorst afspraken maken wbt economische uitvoerbaarheid. Ook zal er een planschadeovereenkomst worden getekend tussen opdrachtgever en de gemeente Staphorst.

8.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Hiervoor moeten in een vroeg stadium zoveel mogelijk belanghebbenden ingelicht worden over het voornemen. Dit gebeurt langs de weg van de wet- en regelgeving door middel van de publieke terinzagelegging van het plan maar er wordt ook verwacht dat de initiatiefnemer zelf het voortouw neemt door omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden te benaderen met de plannen. Dit is dan ook gebeurd via een handtekeningenactie in de nabije omgeving. Bedrijven in de buurt kregen de gelegenheid om evt. bezwaren aan te tekenen. Er zijn vooralsnog geen bezwaren geweest. Zie ook: 8.3 burgerparticipatie.

8.3 Burgerparticipatie

De gemeente Staphorst vindt het belangrijk dat belanghebbende bedrijven bij het plan worden betrokken. Als dit in een vroeg stadium gebeurt, kunnen wensen en meningen vanuit de omgeving worden meegenomen in de uitwerking van de plannen. Dit kan op een later moment in de procedure zienswijzen en/of beroep voorkomen. De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk om burens/omwonenden/ belanghebbenden zo vroeg mogelijk te betrekken in de plannen.

De initiatiefnemer heeft al in een vroeg stadium de omliggende bedrijven benaderd. Alle benaderde bedrijven gaven aan geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen ontwikkeling. Er zijn geen direct omwonenden die als belanghebbenden kunnen worden gezien.

8.4 Inspraak en Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het plan is volgens de procedure van de gemeente Staphorst voorbereid met een Quickscan; een uitgebreide versie van een principeverzoek. Deze quickscan is in de omgevingskamer (toetsend orgaan binnen ruimtelijke plannen Gemeente Staphorst) beoordeeld en de omgevingskamer heeft vervolgens een positief advies richting het college uitgebracht. Op de voorgenomen ontwikkeling is na vooroverleg door het College van B&W op 5 maart 2019 een positief standpunt ingenomen.

Vervolgens is de gemeenteraad op de hoogte gesteld van het voornemen. De gemeenteraad heeft het ontwerp niet geagendeerd en is daarmee in principe akkoord.

Provincie:

Het bestemmingsplan is verder in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan de provincie Overijssel. De provincie heeft aangegeven dat het plan van provinciaal belang is, maar daarmee niet in strijd is.

8.5 Recht van overpad

Betreft eigen terrein. Verder niet van toepassing.

8.6 Kabels en leidingen

Wanneer uitvoeringswerkzaamheden zullen beginnen, wordt middels een Klic-melding de gemeente op de hoogte gesteld van evt. belemmeringen wbt kabels en leidingen. De persleiding voor het riool ligt buiten het gebied waar gegraven zal worden.

Er liggen verder geen transportleidingen in het plangebied die voor evt. belemmeringen zullen zorgen.

8.7 Bereikbaarheid (hulpdiensten, huisvuildiensten, tijdens bouw)

Het plangebied zal tijdens de werkzaamheden voldoende bereikbaar zijn voor hulpdiensten en huisvuildiensten. Omdat het een uitbreiding betreft van een bestaand bedrijf heeft Timmerman er ook alleszins baat bij om tijdens de bouw bereikbaar te blijven; het bedrijf is immers een transportbedrijf en moet tijdens de werkzaamheden goed bereikbaar zijn.

Het werk zal daarom in fases plaats vinden, zodat een goede bereikbaarheid gegarandeerd is.

8.8 Tijdelijke opslag grond

Evt. uitgegraven grond zal worden afgevoerd tijdens de werkzaamheden.

H9 Juridische aspecten planregels (voor zover afwijkend van het moederplan)

Regels worden overgenomen uit moederplan. De afwijkende maatvoering (hoogte van het pand, grootte van het perceel, overschrijding van het bouwvlak) wordt benoemd in de plekinfo: specifieke bouwaanduiding: afwijkende maatvoering.

De bouwregels worden als enige in de herziening aangepast: hieronder zijn de bouwregels uit het moederplan overgenomen met als aanpassing: zie onderstaande:

Artikel 4.2.1 onder b:

“ter plaatse van de aanduiding '**maximale bouwhoogte (m)**' geldt dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de aangegeven hoogte;”

De maximale bouwhoogte wordt hier 12 meter i.p.v. 10 meter. Dit wordt aangegeven op de plankkaart middels een aanduiding: maximale bouwhoogte: 12 m.

De resterende relevante regels worden overgenomen uit het moederplan: Bedrijventerreinen Staphorst (NL.IMRO.0180.6102011001-VS02)

H10 Handhaafbaarheid:

Wijze van handhaafbaarheid regels:

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Staphorst heeft een beginselplicht tot handhaven indien er een overtreding van de regelgeving plaats vindt. Wanneer er sprake is van een overtreding van een wettelijk voorschrift moet het college in beginsel handhavend optreden.

Het handhavingsproces is in de gemeente Staphorst vastgelegd in het Beleidsplan fysieke leefomgeving 2018

Bij overtreding zal middels de bepalingen uit dit beleidsplan en de daarin opgenomen handhavingsstrategie door de gemeente worden gehandeld.

De regels uit het bestemmingsplan zijn juridisch bindend. Op basis van de Wro zijn overgangsbepalingen en strafbepalingen wettelijk vastgelegd.

H11 Bijlagen

- 1. Planregels (inclusief plankaart)**
- 2. Onderzoeken:**
 - a. Ecologische quickscan
 - b. Bodemonderzoek
 - c. Watertoets
- 3. Handtekeningen Omliggende Bedrijven**
- 4. Brief Omgevingskamer**