

BESTEMMINGSPLAN

**Enter Dorp,
herziening Stationsweg ong.**

BESTEMMINGSPLAN ENTER DORP, HERZIENING STATIONSWEG ONG.

GEMEENTE WIERDEN
IDN: NL.IMRO.0189.BP2019000015-VA01
Datum: Juli 2021
Status: Vastgesteld



*Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle*

*Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo*

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

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	6
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	6
1.4	GELDEND BESTEMMINGSPLAN	7
1.5	LEESWIJZER	8
HOOFDSTUK 2	DE HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE	9
2.1	HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	9
2.2	GEWENSTE SITUATIE ONTWIKKELLOCATIE.....	10
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	13
3.1	RIJKSBELEID	13
3.2	PROVINCIAAL BELEID	14
3.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	20
HOOFDSTUK 4	RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK.....	22
4.1	INLEIDING.....	22
4.2	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	22
HOOFDSTUK 5	TOELICHTING OP DE PLANREGELS.....	33
5.1	INLEIDING.....	33
5.2	OPZET VAN DE REGELS	33
5.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	34
HOOFDSTUK 6	UITVOERING EN HANDHAVING.....	36
6.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	36
6.2	HANDHAVING	36
6.3	RETROSPECTIEVE TOETS	36
HOOFDSTUK 7	VOOROVERLEG, INSPRAAK EN ZIENSWIJZEN	38
7.1	VOOROVERLEG.....	38
7.2	INSPRAAK.....	38
7.3	ZIENSWIJZEN.....	38
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING.....		39
BIJLAGE 1	ERFINRICHTINGSPLAN	39
BIJLAGE 2	AKOESTISCH ONDERZOEK.....	40
BIJLAGE 3	STIKSTOFONDERZOEK.....	41
BIJLAGE 4	NATUURWAARDENONDERZOEK	42
BIJLAGE 5	WATERTOETSRESULTAAT	43

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Modezaak Roetgerink, gevestigd in het centrum van de kern Enter, is een toonaangevende modezaak en een begrip in Twente. Naast de verkoop van kleding en schoenen, heeft Roetgerink Mode ook een horeca-functie. Dit complete aanbod resulteert in een aanhoudende groei aan klanten.

Mede door deze aanhoudende groei, heeft Roetgerink (hierna: initiatiefnemer) plannen om zijn onderneming uit te breiden. In 2006 zijn reeds conceptplannen gemaakt voor de uitbreiding van de modezaak aan de Dorpsstraat 146 (ten noordoosten van de huidige vestiging). Destijds werd gedacht aan een uitbreiding met een vloeroppervlak van 2.500 m² en is met de gemeente eveneens overeengekomen dat ten behoeve van de uitbreidingsplannen 40 parkeerplaatsen aan de Krompatte op voorhand kunnen worden toegewezen aan deze uitbreiding. Zodoende is destijds de parkeerbehoefte voor een uitbreiding van 2.500 m² reeds afgestemd en voltooid.

Door de tijd heen zijn de uitbreidingsplannen gewijzigd en zien de plannen nu op een uitbreiding met een vloeroppervlak van 2.700 m². Tevens zijn er conceptplannen om aan de Boerdijk 4 (ten zuidwesten van de huidige vestiging) een uitbreiding te realiseren. Deze uitbreiding gaat uit van een vloeroppervlak van 1.000 m². Bij uitvoering van alle uitbreidingsplannen zal Roetgerink beschikken over een vloeroppervlak van 10.000 m².

Al met al zien de toekomstige uitbreidingsplannen toe op een toevoegen van een vloeroppervlak van 3.700 m². De parkeerbehoefte van een uitbreiding van 2.500 m² is in 2006 reeds voldaan en overeengekomen met de gemeente. Zodoende dient ten behoeve van de toekomstige uitbreidingsplannen nog te worden voorzien in de parkeerbehoefte van een uitbreiding van een vloeroppervlak 1.200 m². Een uitbreiding van dergelijke omvang, kent een parkeerbehoefte van circa 40 parkeerplaatsen.

In het kader van, maar vooruitlopend op de beschreven toekomstige uitbreidingsplannen, is initiatiefnemer voornemens om op voorhand met een separate planologische procedure de (toekomstige) parkeervraag op te vangen. Reden hiervoor is enerzijds dat de uitbreidingsplannen nog definitief moeten worden uitgewerkt. Anderzijds wil initiatiefnemer dat op voorhand het onderdeel parkeren is afgedaan, voordat over wordt gegaan op de uitbreidingsplannen. Daarnaast ervaart initiatiefnemer dat rondom zijn modezaak op piekmomenten sprake is van een hoge parkeerdruk, waardoor temeer de wens bestaat om de parkeergelegenheid ter plaatse op korte termijn te vergroten.

Om te voorzien in extra parkeergelegenheid voor toekomstige uitbreidingsplannen, is initiatiefnemer voornemens aan de Stationsweg (naast nr. 5) 47 parkeerplaatsen te realiseren. De parkeervoorziening bevindt zich op loopafstand (circa 500 meter) van de modezaak. De nieuwe parkeervoorziening dient uitsluitend te worden gebruikt door de medewerkers van Roetgerink, waardoor de parkeerdruk rondom de modezaak afneemt en meer klanten dicht bij de modezaak kunnen parkeren. Hetgeen is bevorderend voor de modezaak en past binnen de toekomstige uitbreidingsplannen.

Om aan te tonen dat met voorliggend plan, nu en in de toekomst, aan de parkeerbehoefte wordt voldaan, wordt de volgende opsomming gemaakt:

- Een modezaak met 10.000 m² (eindbeeld) kent een parkeerbehoefte voor personeel van 93 parkeerplaatsen;
- Voor een vloeroppervlak van 1.200 m² dient de parkeerbehoefte nog te worden aangetoond. Een dergelijk vloeroppervlak kent een parkeerbehoefte van 40 parkeerplaatsen: 11 voor personeel en 29 voor bezoekers (de 1.200 m² is onderdeel van de eindsituatie van 10.000 m²);
- In de eindsituatie worden in 87 van de 93 parkeerplaatsen van personeel voorzien bij de Krompatte en de Stationsweg;
- Met de aanleg van het parkeerterrein aan de Stationsweg dat is bestemd voor medewerkers, wordt zodoende de parkeerdruk rondom Roetgerink verlaagd met (47 - 6 (tekort aan parkeerplaatsen voor personeel)=) 41 parkeerplaatsen. Dit zijn parkeerplaatsen van huidige en toekomstige medewerkers die in de eindsituatie niet (meer) rondom Roetgerink zullen parkeren;

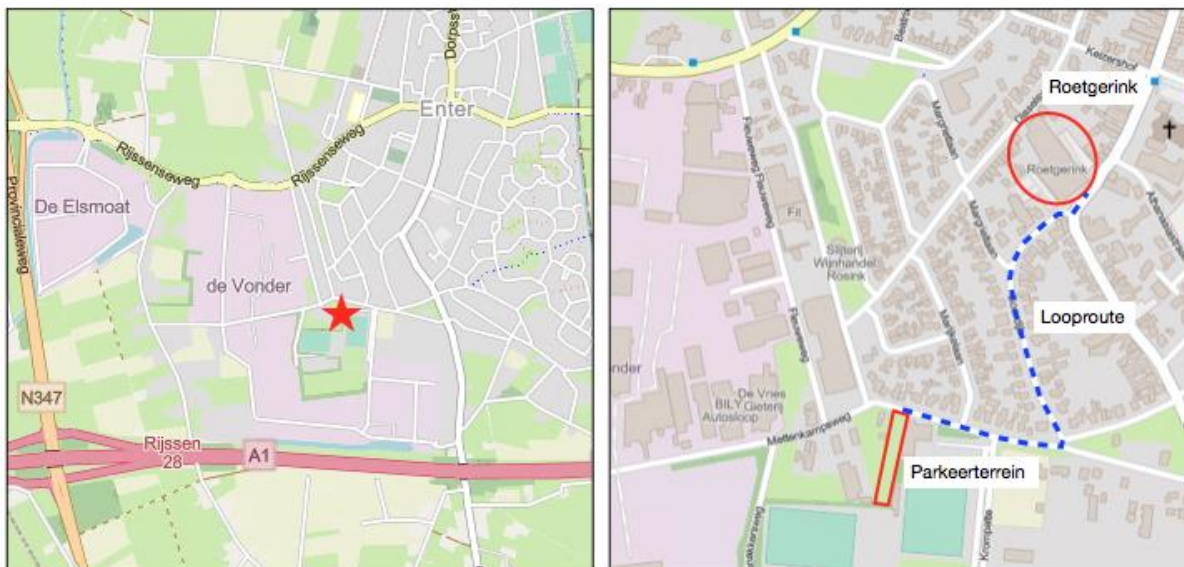
- De parkeerdrukverlichting van 41 parkeerplaatsen bij Roetgerink biedt ruimte voor de parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen voor bezoekers voor de uitbreiding van 1.200 m² waarvoor het onderdeel parkeren nog niet was afgedaan.

Gelet op het vorenstaande ontstaat er in de eindsituatie extra parkeerruimte van 12 parkeerplaatsen. Deze parkeerruimte kan potentieel worden benut door transformatieplannen rondom Roetgerink (anders dan de uitbreidingsplannen van Roetgerink). Echter behoort dit niet tot de scope van voorliggend bestemmingsplan.

De voorgenomen ontwikkeling is op basis van het geldende bestemmingsplan “Enter-Dorp” niet mogelijk. Om het voornemen mogelijk te maken is een bestemmingsplanwijziging vereist. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de gewenste juridisch-planologische kaders. In deze toelichting wordt aangetoond dat het voornemen in overeenstemming is met een ‘goede ruimtelijke ordening’.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied omvat het perceel dat kadastraal bekend staat als gemeente Wierden, sectie L, nummer 285. Dit perceel ligt nabij de sportvelden van de voetbalvereniging van Enter, ten zuiden van het centrum van Enter. In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven. Hierin is tevens de ligging van het parkeerterrein ten opzichte van Roetgerink (met mogelijke looproute) weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Enter Dorp, herziening Stationsweg ong.” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0189.BP2019000015-VA01) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

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

1.4 Geldend bestemmingsplan

1.4.1 Algemeen

Het plangebied ligt binnen het bestemmingsplan "Enter-Dorp". Dit bestemmingsplan is op 8 november 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarnaast gelden ter plaatse tevens diverse paraplubestemmingsplannen. In afbeelding 1.2 is een uitsnede van het vigerend bestemmingsplan weergegeven, waarop het plangebied met de rode contour is aangegeven.



Afbeelding 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.4.2 Beschrijving bestemmingen

Het gehele plangebied is in het vigerende bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Sport' met een bouwvlak en maatvoeringsaanduidingen ten behoeve van de maximale goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage. Daarnaast zijn tevens twee archeologische dubbelbestemmingen opgenomen.

Gronden met de bestemming 'Sport' zijn bestemd voor sportvoorzieningen, met daarbij behorende gebouwen - geen bedrijfswoningen zijnde -, parkeervoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Binnen het bouwvlak mag gebouwd worden.

De gronden die zijn voorzien van een archeologische dubbelbestemming, zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) (basisbestemming), mede bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van verwachte archeologische waarden.

1.4.3 Strijdigheid

Op basis van het geldende bestemmingsplan is het realiseren van een parkeerterrein ten behoeve van andere functies dan sportfuncties niet toegestaan.

Voorliggende bestemmingsplanherziening voorziet in een aanpassing van de geldende bestemmingen en schept daarmee het gewenste juridisch-planologisch kader voor het parkeerterrein voor Roetgerink inclusief het gewenste gebruik.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan is na dit inleidende hoofdstuk als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: een beschrijving van de huidige en gewenste situatie;
- Hoofdstuk 3: hierin wordt het beleid van het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Wierden beschreven, voor zover relevant;
- Hoofdstuk 4: randvoorwaarden en onderzoek ten behoeve van de planuitvoering. Hier spelen milieuaspecten en waarden een rol;
- Hoofdstuk 5: de toelichting op de regels. De regels van de gebruikte bestemmingen worden hier toegelicht;
- Hoofdstuk 6: uitvoering en handhaving. Hierbij wordt onder meer ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het project;
- Hoofdstuk 7: hier staan de resultaten van het gevoerde overleg en de inspraak.

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE EN GEWENSTE SITUATIE

2.1 Huidige situatie plangebied

De omgeving van het plangebied is voornamelijk ingericht ten behoeve van sportvoorzieningen, het bedrijventerrein van Enter en woonfuncties. Het plangebied ligt ten zuiden van het centrumgebied van Enter. Het plangebied zelf wordt aan de noordzijde begrensd door de Stationsweg aan de overige zijden vormen sportvoorzieningen de begrenzing. Aan de westzijde is tevens een woonperceel onderdeel van de begrenzing.

Het plangebied heeft een sportfunctie, maar is in de huidige situatie niet als zodanig in gebruik. Het perceel is in de huidige situatie ingericht als weiland/braakliggend terrein. Aan de straatzijde is nog wel een in- en uitrit zichtbaar.

De huidige situatie van het plangebied wordt weergegeven door middel van een luchtfoto in afbeelding 2.1. Daarnaast is in afbeelding en 2.2 een straatbeeldfoto van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto van het plangebied (Bron: Provincie Overijssel)



Afbeelding 2.2 Straatbeelden (Bron: Google Streetview)

2.2 Gewenste situatie ontwikkellocatie

2.2.1 Inleiding

Vooruitlopend op de potentiële uitbreidingsplannen van Roetgerink Mode, alsmede om de parkeerdruk rondom Roetgerink Mode te verlagen, is initiatiefnemer voornemens om een parkeerterrein met fietsenstalling te realiseren aan de Stationsweg te Enter (naast nummer 5).

Het parkeerterrein telt 47 parkeerplaatsen en is bedoeld voor de medewerkers van modezaak Roetgerink. Het parkeerterrein wordt ontsloten op de Stationsweg.

2.2.2 Inrichting en inpassing

Om het parkeerterrein uit het zicht te nemen, wordt deze aan de randen voorzien van een hekwerk met heder. Dit hekwerk is rondom 1,7 meter hoog, wat ervoor zorgt dat de geparkeerde auto's uit het zicht worden genomen. Aan de straatzijde wordt het hekwerk maximaal 1 meter hoog om ter plaatse van de in- en uitrit een verkeersveilige en overzichtelijke situatie te waarborgen. Aan de straatzijde wordt eveneens voorzien in een plantsoen met zomerlinden. Op deze manier wordt ter plaatse een groene uitstraling gewaarborgd. Tevens zorgt de beplanting voor het minimaliseren van inschijnende koplampen richting omliggende woningen.

Het parkeerterrein dient daarnaast uitsluitend toegankelijk te zijn voor de medewerkers van de modezaak Roetgerink. Het terrein wordt dan ook afgesloten met een slagboom of soortgelijke voorziening.

Tevens wordt opgemerkt voor het parkeerterrein ten tijde van de vergunningaanvraag een verlichtingsplan wordt opgesteld. In het verlichtingsplan wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met enerzijds de sociale veiligheid ter plaatse van het parkeerterrein, alsmede de belangen van omwonenden.

In afbeelding 2.1 is de gewenste situatie weergegeven.



Afbeelding 2.1 Gewenste situatie (Bron: BJZ.nu)

2.2.3 Verkeer en parkeren

2.2.3.1 Algemeen

Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. Hiertoe kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de publicatie ‘Toekomst bestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)’ van het CROW. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Specifiek voor verkeersgeneratie en parkeren heeft het CROW de publicatie, ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ opgesteld. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van onder andere de verkeersgeneratie. Overigens wordt opgemerkt dat bij iedere functie, in de CROW-publicatie, een maximum en minimum wordt genoemd. Dit is de bandbreedte. Veelal wordt bij nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde gehanteerd.

2.2.3.2 Situatie plangebied

Algemeen

In dit geval is voor wat betreft de gemeente Wierden uitgegaan van een stedelijkheidsgraad ‘matig stedelijk’. Gezien de ligging van het plangebied, op enige afstand van het centrum van Enter kan het worden aangemerkt als stedelijke zone ‘rest bebouwde kom’.

Parkeren

De voorgenomen ontwikkeling ziet toe op een parkeerterrein voor 47 parkeerplaatsen met een fietsenstalling. Een dergelijke ontwikkeling resulteert op zichzelf niet in een toename van de parkeerbehoefte ter plaatse. Het voornemen dient de parkeerbehoefte voor potentiële uitbreidingsplannen op te vangen.

Roetgerink Mode heeft conceptplannen gemaakt voor een modewinkel ter plaatse van de locatie aan de Boerdijk 4 in Enter. Voor deze ontwikkeling is een verzoek ingediend bij de gemeente en heeft de gemeente positief, maar onder voorwaarden besloten. Eén van de voorwaarden is dat er wordt voorzien in de toevoeging van minimaal 36 parkeerplaatsen. Doormiddel van voorliggend bestemmingsplan wordt ruim voorzien in het genoemde aantal parkeerplaatsen.

Zoals in de aanleiding van voorliggend bestemmingsplan reeds is beschreven, wordt met de realisatie van het beoogde parkeerterrein, de parkeerbehoefte in de toekomstige eindsituatie ondervangen. Dit biedt modezaak Roetgerink het perspectief dat in de toekomst geen extra parkeerplaatsen hoeven te worden aangelegd voor de modezaak.

Verkeer

Het voornemen resulteert wel in een toename van verkeersbewegingen. Hier wordt hierna nader op ingegaan.

De openingstijden van de inrichting Roetgerink Mode en Schoenen BV (aan de Dorpsstraat 148) zijn van 09:00 uur tot uiterlijk 21:00 uur (donderdagavond). Op het parkeerterrein worden 47 parkeerplaatsen gerealiseerd die gebruikt worden door de medewerkers van Roetgerink Mode en Schoenen BV. Uitgegaan wordt dat het parkeerterrein gedurende de openingstijden 100% bezet is. Deze bezetting is realistisch aangezien ter plaatse van Roetgerink Mode voldoende medewerkers werkzaam zijn die ook gebruik maken van een auto. Vanuit Roetgerink Mode zullen medewerkers worden aangespoord om in eerste aanleg uitsluitend gebruik te maken van de te realiseren parkeervoorziening.

In voorliggend geval wordt ervan uitgegaan dat overdag (tussen 9:00 en 16 uur) en in de avond (tussen 16:00 en 21:00 uur) een groep medewerkers werkzaam is bij Roetgerink. Dit houdt in dat overdag rond 9:00 uur maximaal 47 auto's het parkeerterrein zullen bereiken. Tegen 16:00 uur vertrekken maximaal 47 auto's en komen 47 nieuwe auto's op het parkeerterrein parkeren. Deze laatste 47 auto's vertrekken rond 21:00 uur. Al met al is sprake van een verkeersgeneratie van (4*47) 188 bewegingen.

Hoewel er pieken zijn van wanneer auto's aankomen en vertrekken, zal een dergelijke verkeersgeneratie niet waarneembaar zijn in het heersende verkeersbeeld. Omliggende infrastructuur kan deze verkeersgeneratie eenvoudig afhandelen.

Opgemerkt wordt dat de in- en uitrit van het parkeerterrein op een verkeersveilige wijze wordt ontsloten op de Stationsweg.

Daarnaast is tussen het parkeerterrein en Roetgerink een veilige looproute mogelijk. Langs de mogelijk looproutes bevinden zich stoepen waarover kan worden gelopen.

2.2.3.3 Conclusie

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat er op de aspecten verkeer en parkeren geen bezwaren zijn tegen de in dit plan beoogde ontwikkeling.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover relevant, de rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleidsnota's. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifiek voor het plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

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

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

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

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

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

3.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

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

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

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

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

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

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

3.1.2 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen rijksbelangen als opgenomen in de structuurvisie. Wat betreft de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ wordt opgemerkt dat deze van toepassing is bij ‘nieuwe stedelijke ontwikkelingen’ (3.1.6 Bro). Er zijn inmiddels meerdere gerechtelijke uitspraken geweest over deze begripsdefinitie.

Uit Afdelingsjurisprudentie blijkt dat een parkeerterrein waarvan de behoefte afhankelijk is van de aanwezigheid van een bestaande voorziening niet is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid Bro (ABRvS 5 april 2017; ECLI:NL:RVS:2017:943). De Ladder voor duurzame verstedelijking is dan ook niet van toepassing op voorliggend voornemen.

Tevens wordt opgemerkt dat het plangebied in de huidige situatie is voorzien van een sportbestemming wat grotendeels is voorzien van een bouwvlak. Op deze gronden zijn reeds stedelijke ontwikkelingen toegestaan, waaronder een parkeerterrein ten behoeve van de sportbestemming. Planologisch gezien is daarmee geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

In deze paragraaf wordt het voor deze ontwikkeling relevante provinciale beleid behandeld. Op 12 april 2017 hebben Provinciale Staten van Overijssel de Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken Kleur' en bijbehorende Omgevingsverordening Overijssel 2017 vastgesteld. Op 1 mei zijn de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening in werking getreden.

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel (2017)

De omgevingsvisie is het centrale provinciale beleidsplan voor het fysieke beleidsplan voor het fysieke leefmilieu in Overijssel. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat, zijn vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Enkele centrale ambities van de provincie:

- goed en plezierig wonen, nu en in de toekomst door een passend en flexibel aanbod van woonmilieus (typen woningen en woonomgeving) die voorzien in de vraag (kwantitatief en kwalitatief);
- versterken complementariteit van bruisende steden en vitaal platteland als ruimtelijke, cultureel, sociaal en economisch samenhangend geheel. Dit door behoud en versterking van leefbaarheid en diversiteit van het landelijk gebied, stedelijke netwerken versterken, behoud en versterken van cultureel erfgoed als drager van identiteit;
- veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen door te zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid;

- investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan.

3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel (2017)

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is. Er wordt nadrukkelijk gestuurd op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Uitgangspunt is dat verstedelijking en economische activiteiten gebundeld worden ten behoeve van een optimale benutting van bestaand bebouwd gebied.

3.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de ambities van de provincie Overijssel, wordt het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel gebruikt. In dit uitvoeringsmodel staan de volgende stappen centraal:

1. Of – generieke beleidskeuzes
2. Waar – ontwikkelingsperspectieven
3. Hoe – gebiedskenmerken

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

3.2.3.1 Of - generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een maatschappelijke opgave. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Andere generieke beleidskeuzes betreffen het voorkomen van overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantoorlocaties.

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

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen, Gebiedsspecifieke beleidskeuzes om de zwaarwegende publieke belangen te borgen, zijn: reservering voor waterveiligheid en beperking wateroverlast, drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

3.2.3.2 Waar - ontwikkelingsperspectieven

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

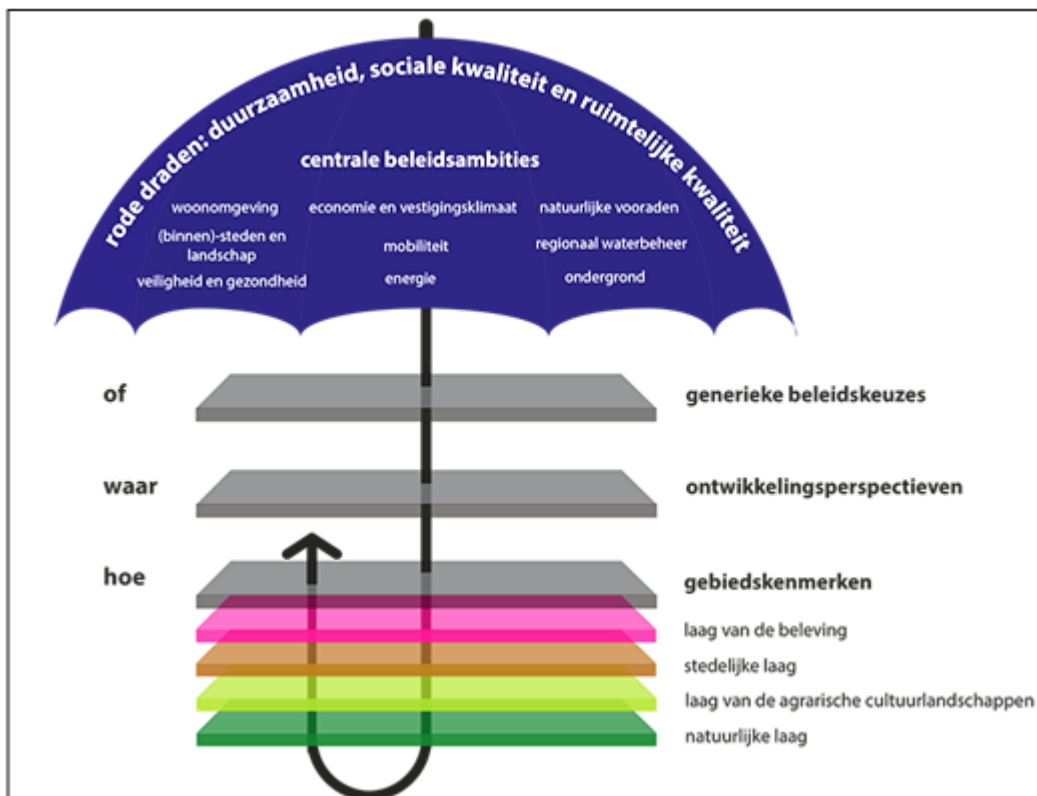
De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de

ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

3.2.3.3 Hoe - gebiedskenmerken.

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

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden. Afbeelding 3.1 geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 3.1

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

3.2.4 Toetsing aan de uitgangspunten van het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Toetsing van voorliggend initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel geeft globaal het volgende beeld.

3.2.4.1 Of - generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase ‘Of – generieke beleidskeuzes’ zijn artikel 2.1.3 (Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik) en artikel 2.1.5 (Ruimtelijke kwaliteit) uit de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Hierna wordt nader op de artikelen ingegaan.

Artikel 2.1.3: Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

1. *Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardten leggen op de Groene Omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:*
 - *dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;*
 - *dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.*
2. *Bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving voorzien uitsluitend in ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardten leggen anders dan de uitleg van steden en dorpen wanneer aannemelijk is gemaakt:*
 - *dat (her)benutting van bestaande erven en/of bebouwing in de Groene Omgeving in redelijkheid niet mogelijk is;*
 - *dat mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut.*

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats op gronden die op basis van het geldende bestemmingsplan mogen worden gebruikt ten behoeve van sportvoorzieningen. Met het voornemen is daarmee geen sprake van nieuw beslag op de groene omgeving. Er wordt een passende functie, waar behoefte aan is, gegeven aan een binnenstedelijke locatie. Geconcludeerd wordt dat voldoende rekening is gehouden met het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Artikel 2.1.5 lid 1: Ruimtelijke kwaliteit

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.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.5 lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel

Omwille van het te realiseren parkeerterrein worden, zoals ook in paragraaf 2.2 en bijlage 1 wordt beschreven, investeringen gedaan om het parkeerterrein in te passen in het gebied. Van belang hierbij is dat vanuit de omgeving geen sprake is van zichtbare onevenredige verstening. Door het parkeerterrein op een dergelijke manier in te passen wordt bijgedragen aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Het voornemen is daarmee in overeenstemming met artikel 2.1.5 lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel.

3.2.4.2 Waar - ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied behoort tot het ontwikkelingsperspectief ‘Steden en dorpen als veelzijdige leefmilieus - Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’. In afbeelding 3.2 is een uitsnede van de ontwikkelingsperspectievenkaart opgenomen, waarin het plangebied met de rode belijning is weergegeven.



Afbeelding 3.2 Uitsnede Ontwikkelperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

‘Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’

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

Toetsing van het initiatief aan het ‘Ontwikkelperspectief’

In voorliggend geval wordt ter plaatse van een binnenstedelijke locatie voorzien in een parkeervoorziening voor Roetgerink Mode. De parkeervoorziening dient ten behoeve van potentiële toekomstige uitbreidingsplannen en ter verlaging van de parkeerdruk in het centrum van Enter en draagt daarmee bij aan de vitaliteit van het centrum.

Geconcludeerd wordt dat het ontwikkelingsperspectief ‘Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken’ zich niet verzet tegen de voorgenomen herontwikkeling.

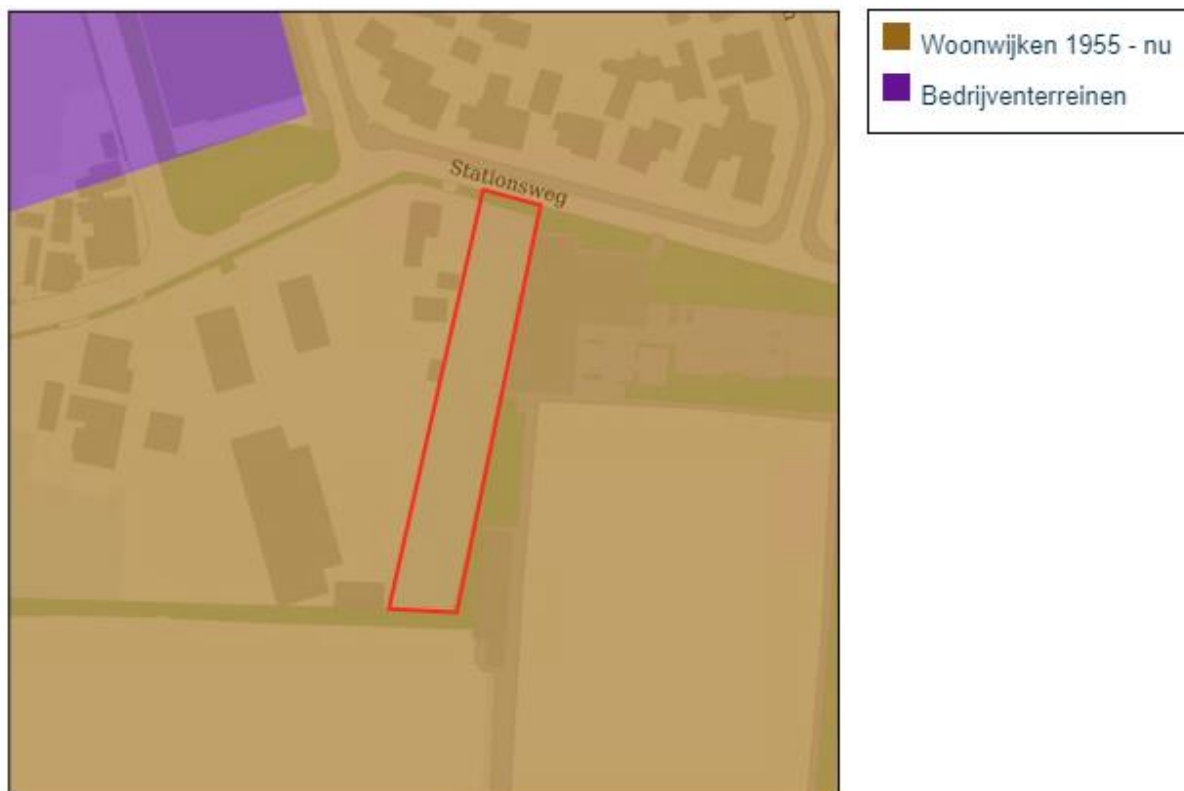
3.2.4.3 Hoe - gebiedskenmerken

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

ontbreken van bijzondere eigenschappen binnen de ‘Laag van de beleving’, wordt ook deze laag buiten beschouwing gelaten.

De ‘Stedelijke laag’

Binnen de ‘Stedelijke laag’ is het plangebied aangeduid met het gebiedstype ‘Woonwijken 1955 - nu’. In afbeelding 3.3 is het plangebied binnen de ‘Stedelijke laag’ met de rode belijning weergegeven.



Afbeelding 3.3 Uitsnede gebiedskenmerkenlaag ‘Stedelijke laag’ (Bron: Provincie Overijssel)

‘Woonwijken 1955 - nu’

Deze woonwijken zijn uitbreidingswijken op basis van een gezamenlijk plan en grotere bouwstromen. Functies zoals wonen, werken, voorzieningencentra zijn uiteengelegd en wijken kennen eenheidsbuurten. Hier en daar zijn, voornamelijk aan de randen, gebieden die hiervan afwijken. In deze wijken bevinden zich duidelijke in- en uitgangen en kunst in de openbare ruimte. Daarbij is vooral aandacht voor de aansluiting op de binnenstad en het hoofdwegenennetwerk. Soms zijn herkenbare relictten van het oude cultuurlandschap (zoals boerderijen of beplantingsstructuren) opgenomen. De bouwperiode is te zien aan de stedenbouwkundige structuur en architectuur. Er ligt een rangorde in kwaliteit(sbeleid) en stigmatisering op de loer, de kwaliteit van de woningen voldoet vaak niet aan de kwaliteitseisen en er is een gebrek aan onderhoud van de openbare ruimte. Herstructurering is hier een belangrijke opgave.

Toetsing van het initiatief aan het de ‘Stedelijke laag’

In het gebiedstype ‘Woonwijken 1955 – nu’ worden geen specifieke eisen gesteld aan de voorgenomen parkeervoorziening. Opgemerkt wordt dat binnen dit gebiedstype ruimte wordt geboden aan stedelijke functies. Bij dergelijke functies behoren parkeervoorzieningen.

Op basis van het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de ‘stedelijke laag’ zich niet verzet tegen de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het provinciaal beleid zoals genoemd in de Omgevingsvisie Overijssel en verankerd in de Omgevingsverordening Overijssel.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Wierden

3.3.1.1 Algemeen

De structuurvisie Wierden is opgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente Wierden en betreft de periode tot 2030. De structuurvisie vormt het toetsingskader voor de beoordeling van nieuwe plannen en initiatieven. Bestemmingsplannen en projectbesluiten moeten getoetst worden aan de structuurvisie. De structuurvisie is op 5 oktober 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.

3.3.1.2 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie

Ambitieniveau

De gemeente Wierden zet in op de verdere uitwerking van de lijnen die zijn uitgezet in de Ontwikkelingsvisie 2005. De ambitie van de gemeente is *"een actieve en zelfbewuste gemeente zijn, die kwaliteit hoog in het vaandel heeft en die onderneemt"*. Over 20 jaar is de gemeente nog meer een groene, ondernemende, recreatieve gemeente met (deels) stedelijke trekjes en een hele mooie woon- en leefomgeving. Waar nodig wordt samengewerkt met andere gemeenten of andere overheden. Er wordt aansluiting gezocht bij de Omgevingsvisie Overijssel. Rode draden in de Omgevingsvisie Overijssel vormen duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Centrale waarden

De gemeente Wierden ontleent haar identiteit aan haar ligging op het overgangsgebied tussen de Sallandse Heuvelrug en het Twentse landgoederenlandschap, op de kruising van snelwegen en spoorlijnen, doorsneden door de Regge en dichtbij de Twentse steden. De identiteit kan kort worden samengevat als 'een gemeente die verbindt'. Het gaat daarbij om verschillende soorten verbindingen en verbindingen op verschillende niveaus. Gemeente Wierden verbindt:

- Stad en land;
- Wonen, werken en recreëren (kruispunt van snelwegen en spoorlijnen);
- Landschapstypen.

3.3.1.3 Streefbeeld kern Enter

In Enter staan bedrijvigheid, toerisme en de cultuurhistorische waarden centraal. Het dorpse karakter is versterkt, waarbij de es is opgehouden en de Entergraven als harde grens van het dorp geldt. Ten noorden van Enter is woonwijk de Berghorst ontwikkeld. Samen met Rijssen is het industrieterrein De Elsmoat langs de A1 gerealiseerd.

3.3.1.4 Parkeervoorziening Enter

In de Structuurvisie wordt specifiek benoemd dat in Enter sprake is van onvoldoende parkeervoorzieningen.

3.3.1.5 Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Wierden

De voorgenomen ontwikkeling ziet toe op de realisatie van extra parkeergelegenheid voor Roetgerink Mode. De extra parkeerplaatsen zijn gewenst om te voorzien in de parkeerbehoefte van potentiële

uitbreidingsplannen van Roetgerink Mode. Tevens wordt op deze manier aan de voorkant de parkeerdruk rondom Roetgerink Mode verlaagd. Het voornemen draagt daarmee bij aan het terugdringen van de parkeerproblematiek in de kern Enter en is daarmee in overeenstemming met de structuurvisie.

3.3.2 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend bestemmingsplan in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid zoals verwoord in het behandelde beleidsstuk.

HOOFDSTUK 4 RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK

4.1 Inleiding

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

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's hinder, bodem, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, besluit milieueffectrapportage, ecologie en archeologie & cultuurhistorie.

4.2 Milieu- en omgevingsaspecten

4.2.1 Hinder

4.2.1.1 Algemeen

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

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

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

4.2.1.2 Gebiedstypen

Volgens de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” dient eerst te worden beoordeeld of in de omgeving sprake is van een ‘rustige woonwijk’ of een ‘gemengd gebied’.

Een ‘rustige woonwijk’ is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. In de VNG-uitgave wordt het buitengebied veelal gerekend tot het omgevingstype ‘rustige woonwijk’.

Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Het plangebied ligt in een gebied waar sprake is van een sterke functiemenging. In de nabijheid van het plangebied komen sportvoorzieningen, woningen en bedrijven voor. Gezien het vorenstaande wordt in dit geval uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'.

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

4.2.1.3 Situatie plangebied

4.2.1.3.1 Algemeen

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

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

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

4.2.1.3.2 Externe werking

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

In een 'gemengd gebied' resulteert uitsluitend geluid voor een externe werking bij een parkeerterrein. De richtafstand van het aspect geluid betref 10 meter. Enkel ten opzichte van de woning aan de Stationsweg 5 wordt niet voldaan aan deze richtafstand. De onderlinge afstand bedraagt namelijk 8 meter. Om aan te tonen of er al dan niet sprake is van een aantasting van het woon- en leefklimaat voor de bewoners van de woning aan de Stationsweg 5, is door Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 2. Opgemerkt wordt dat in dit onderzoek wordt uitgegaan van 63 parkeerplaatsen. Dit kan worden gezien als een worst-case scenario. Door gewijzigde plannen is dit aantal gereduceerd tot 47 parkeerplaatsen.

Uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie wordt gerespecteerd. Ten aanzien van het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) wordt eveneens voldaan aan de richtwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie. Hiermee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen vanwege het parkeerterrein.

Ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking wordt voldaan aan de voorkeurswaarde uit de Schrikkelcirculaire.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de geplande realisatie van het parkeerterrein.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling niet resulteert in de aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

4.2.1.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving.

In het plangebied wordt geen milieugevoelig object gerealiseerd wat hinder kan ondervinden van bestaande functies in de omgeving.

4.2.1.4 Conclusie milieuzonering

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

4.2.2 Bodem

4.2.2.1 Algemeen

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

4.2.2.2 Situatie plangebied

In het voorliggend geval gaat het om de aanleg van een parkeerterrein waarbij geen sprake is van een ruimte waarin (nagenoeg) voortdurend (twee of meer uur per (werk)dag) mensen verblijven. In het kader van de bodemkwaliteit vormt een dergelijk bouwwerk, geen gebouw zijnde geen risico voor de gezondheid van de gebruikers. Een verkennend bodemonderzoek naar de bodemkwaliteit is daarom geen vereiste voor dit project.

4.2.2.3 Conclusie

Vanwege de aard van de voorgenomen ontwikkeling en er ter plaatse van het plangebied geen sprake is van constant menselijk verblijf wordt geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.3 Geluid (Wet geluidhinder)

4.2.3.1 Wettelijke kader

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

4.2.3.2 Situatie plangebied

Het parkeerterrein wordt in het kader van de Wgh niet aangemerkt als een geluidgevoelig object. De voorgenomen ontwikkeling betreft tevens geen aanleg van een (spoor)weg of een industrieterrein, waardoor het parkeerterrein niet wordt aangemerkt als een geluidsbron in het kader van de Wet geluidhinder.

Opgemerkt wordt dat in paragraaf 4.2 reeds is getoetst aan de effecten (waaronder het aspect geluid) van het parkeerterrein op het woon- en leefklimaat van omliggende functies. Hieruit blijkt dat, met de ontwikkeling van het parkeerterrein, ter plaatse van de omliggende woningen sprake is/blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.2.3.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Wet geluidhinder geen belemmering vormt voor het plan.

4.2.4 Externe veiligheid

4.2.4.1 Algemeen

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

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

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

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

Voor buisleidingen geldt het Besluit buisleidingen externe veiligheid (Bevb) die op 1 januari 2011 in werking is getreden.

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

4.2.4.2 Situatie plangebied

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de aanleg van een parkeerterrein. Een dergelijke functie wordt niet aangemerkt als een (beperkt)kwetsbaar object. Het parkeerterrein heeft tevens geen effect op het groeps- en plaatsgebonden risico. Er is immers geen sprake van het toevoegen van een nieuw verblijfsobject.

4.2.4.3 Conclusie

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

4.2.5 Luchtkwaliteit

4.2.5.1 Beoordelingskader

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

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

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

4.2.5.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

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

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

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

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

4.2.5.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

4.2.5.2 Situatie plangebied

Zoals in paragraaf 2.2 al is verwoord zal de voorgenomen ontwikkeling niet leiden tot een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen. Daarom kan het project, zeker in vergelijking met de categorieën van gevallen als beschreven in 4.2.5.1.1, worden aangemerkt als een project dat ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast is de ontwikkeling niet aan te merken als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen

4.2.5.3 Conclusie

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

4.2.6 Besluit milieueffectrapportage

4.2.6.1 Algemeen

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

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

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

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

4.2.6.2 Situatie plangebied

Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 2,8 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in relatie tot de ruime afstand tot Natura 2000-gebied wordt geconcludeerd dat geen sprake zal zijn van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Zie hiervoor ook paragraaf 4.2.7.1. Een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is in het kader van dit bestemmingsplan 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.

Dit bestemmingsplan voorziet in principe in een directe eindbestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ voor wat betreft de binnen het plangebied geplande ontwikkeling en voldoet daarmee 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.

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

De ontwikkeling in dit bestemmingsplan is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de volgende drempelwaarden worden overschreden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

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

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

4.2.6.3 Conclusie

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

4.2.7 Ecologie

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

4.2.7.1 Gebiedsbescherming

4.2.7.1.1 Algemeen

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

Natuur Netwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van de NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

4.2.7.1.2 Situatie plangebied

Natura 2000

In de Wet natuurbescherming heeft Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving verankerd. Nederland zal aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EZ.

Het plangebied ligt niet binnen of nabij een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn gelegen op een afstand van 2,8 kilometer.

Om inzicht te krijgen of de voorgenomen ontwikkeling resulteert in significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, is een stikstofonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 3.

Op basis van het stikstofonderzoek wordt geconcludeerd dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als NNN ligt op circa 1,5 kilometer afstand. Gezien de afstand tot het NNN en de aard en omvang van de ontwikkeling wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

4.2.7.2 Soortenbescherming

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd. Door Natuurbank Overijssel is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 4. Hierna wordt ingegaan op de bevindingen.

Het plangebied vormt een weinig geschikt leefgebied voor beschermde soorten. Voor de enige soort die mogelijk negatief beïnvloed wordt door uitvoering van de voorgenomen activiteiten, geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen (doden en verwonden en het beschadigen/vernielen van rust- en voortplantingslocaties).

Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden om de voorgenomen activiteiten uit te mogen voeren. De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met wet- en regelgeving voor beschermde soorten.

4.2.7.3 Conclusie

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

4.2.8 Archeologie & Cultuurhistorie

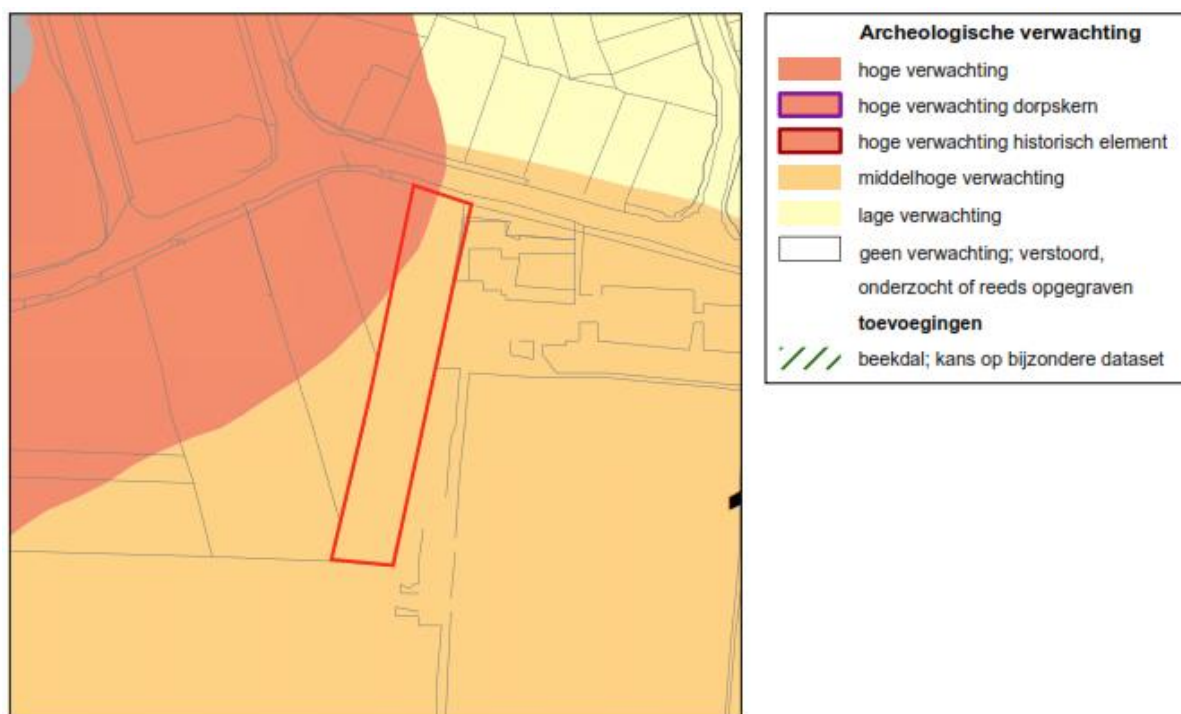
4.2.8.1 Archeologie

4.2.8.1.1 Algemeen

Initiatiefnemers hebben op basis van de Erfgoedwet een archeologische zorgplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

4.2.8.1.2 Situatie plangebied

De gemeente Wierden beschikt over een archeologische verwachtingskaart. Deze kaart geeft de kans weer op archeologische vondsten. Een uitsnede van deze archeologische verwachtingskaart is opgenomen in afbeelding 5.3. Het plangebied is aangegeven middels de rode contour.



Afbeelding 5.3 Archeologische verwachtingskaart gemeente Wierden (Bron: Gemeente Wierden)

Het plangebied heeft, op basis van de 'Archeologische verwachtingskaart' van de gemeente Wierden, beperkt een hoge archeologische verwachtingswaarde en overwegend een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Onderstaande tabel geeft het beleidsadvies per gebied weer.

Verwachting (in het buitengebied)	Beleidsadvies
Hoge archeologische verwachting	Er geldt een onderzoeksplicht bij plangebieden groter dan 2.500 m ² en bij een verstoring dieper dan 50 cm.
Middelhoge verwachting	Er geldt een onderzoeksplicht in gebieden met een middelhoge archeologische verwachting: bij bodemingrepen groter dan 5.000 m ² en dieper dan 50 cm.

Als de omvang van de voorgenomen ontwikkeling wordt vergeleken met de omvang van het plangebied, wordt gesteld dat het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

4.2.8.2 Cultuurhistorie

4.2.8.2.1 Algemeen

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

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

4.2.8.2.2 Situatie plangebied

Het plangebied zelf kent, op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart Overijssel, geen bijzondere cultuurhistorische waarden. In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich tevens geen rijks- danwel

gemeentelijke monumenten. Daardoor wordt gesteld dat cultuurhistorie geen belemmering vormt voor onderliggend plan.

4.2.8.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat geen archeologisch onderzoek benodigd is en er geen sprake is van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

4.2.9 Water

4.2.9.1 Vigerend beleid

4.2.9.1.1 Europees beleid

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

4.2.9.1.2 Rijksbeleid

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

4.2.9.1.3 Provinciaal beleid

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

4.2.9.1.4 Waterschap Vechtstromen

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

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

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

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

4.2.9.2 Waterparagraaf

4.2.9.2.1 Algemeen

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

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

4.2.9.2.2 Watertoetsproces

Het waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets (<http://www.dewatertoets.nl>). De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de 'korte procedure' van toepassing is. Voor het watertoetsresultaat wordt verwezen naar bijlage 5 van deze toelichting.

Hemelwater zal op eigen terrein worden geïnfiltreerd door gebruik te maken van halfverharding ter plaatse van de parkeerplaatsen.

Het waterschap geeft een positief wateradvies.

HOOFDSTUK 5 TOELICHTING OP DE PLANREGELS

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels.

5.2 Opzet van de regels

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

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

5.2.1 Inleidende regels

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

- *Begrippen (Artikel 1)*

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

- *Wijze van meten (Artikel 2)*

Dit artikel geeft op een eenduidige manier aan op welke wijze afstanden, dakhellingen en oppervlakten moeten worden gemeten en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

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

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bouw- en goothoogte, bebouwingsoppervlak, etc.);
- Specifieke gebruiksregels: welk gebruik van gronden en opstallen in ieder geval strijdig zijn;
- Afwijkingen van de gebruiksregels: onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen.

5.2.3 Algemene regels

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

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 6)*

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.

- *Algemene gebruiksregels (Artikel 7)*

In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit brengt met zich mee dat de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemming helder en duidelijk moet zijn.

- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 8)*

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

- *Overige regels (Artikel 9)*

In dit artikel is opgenomen dat de wettelijke regelingen waarnaar in de regels van dit plan worden verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

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

5.3 Verantwoording van de regels

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

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

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 3)

Het gehele plangebied is voorzien van de bestemming ‘Verkeer – Verblijfsgebied’. Binnen deze bestemming zijn functies toegestaan zoals parkeervoorzieningen en de daaraan gelieerde functies. Ter verduidelijking is doormiddel van de aanduiding ‘parkeerterrein’ bepaald dat binnen het plangebied een parkeerterrein is toegestaan.

In de bouwregels is bepaald dat uitsluitend bouwwerken ten dienst van de bestemming mogen worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen niet hoger dan 6 meter worden gebouwd. Binnen deze bouwregels kan het hekwerk rondom het plangebied, alsmede de overkapping voor de fietsenstalling worden gebouwd.

In de gebruiksregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting waarborgt dat het inrichtingsplan tot uitvoer wordt gebracht. Zodoende is de natuurlijke uitstraling van het plangebied vastgelegd.

Waarde – Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2 (artikel 4 en 5)

De dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2 gelden voor gronden met een archeologische verwachtingswaarde. De gronden binnen de dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) (basisbestemming), mede bestemd voor het behoud, de bescherming en/of het herstel van verwachte archeologische waarden, met de daarbij behorende bouwwerken en voorzieningen. Voor nieuwe ontwikkelingen moet afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden eventueel een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK 6 UITVOERING EN HANDHAVING

6.1 Economische uitvoerbaarheid

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

De gemeentelijke kosten zijn beperkt tot de ambtelijke kosten, welke worden verhaald middels de gemeentelijke legesverordening. In voorliggend geval wordt een exploitatieovereenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Wierden. Hierin wordt tevens het risico van planschade opgenomen, zodat eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en is op grond van artikel 6.12 Wro geen exploitatieplan nodig.

6.2 Handhaving

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling hiervan in een bestemmingsplan heeft weinig zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan de regels van het plan niet gehandhaafd (kunnen) worden. Daarom is het belangrijk al tijdens het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de opgestelde voorschriften. Hierbij is een aantal punten in het bijzonder van belang:

1. *Voldoende kenbaarheid van en draagvlak voor het bestemmingsplan*

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het bestemmingsplan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is om die reden wenselijk. Uiteraard zal niet iedereen zich kunnen vinden in elk onderdeel van het plan.

2. *Realistische en inzichtelijke regeling*

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dat wil zeggen, dat het plan niet onnodig beperkend of inflexibel dient te zijn. De planregels dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is.

3. *Actief handhavingsbeleid*

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle op de feitelijke situatie in het plangebied. Indien de regels worden overtreden moeten adequate maatregelen worden getroffen. Indien dit wordt nagelaten ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

6.3 Retrospectieve toets

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

Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging en/of veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van onder andere ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

Dit bestemmingsplan voorziet in de bestemming ‘Verkeer – Verblijfsgebied’, ten behoeve van het parkeerterrein. De in de bestemmingsplan opgenomen voorgenomen ontwikkeling past binnen de geldende beleidskader en brengt geen hinder met zich mee voor andere in de omgeving aanwezige functies. Tevens is met het voorliggend bestemmingsplan aangesloten bij actuele wet- en regelgeving.

HOOFDSTUK 7 VOOROVERLEG, INSpraak EN ZIENSWIJZEN

7.1 Vooroverleg

7.1.1 Het Rijk

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

7.1.2 Provincie Overijssel

Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling is er geen sprake van provinciale belangen. Overleg met de provincie wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

7.1.3 Waterschap Vechtstromen

Het waterschap is geïnformeerd door middel van de digitale watertoets. De watertoets heeft geresulteerd in de ‘korte procedure’. Hierin is ervan uitgegaan dat de parkeerplaatsen worden voorzien van halfverharding, wat heeft geresulteerd in de input voor toename aan verhard oppervlak. Vorenstaande resulteert eveneens dat het hemelwater in het plangebied zelf wordt geïnfiltreerd. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding. De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Het waterschap Vechtstromen geeft een positief wateradvies. De watertoets is bijgevoegd in bijlage 5.

7.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. Gelet op de beperkte omvang van de voorgenomen ontwikkeling, is een inspraakprocedure niet noodzakelijk.

7.3 Zienswijzen

Van 27 januari 2021 tot en met 9 maart 2021 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn enkele zienswijzen ingediend. Na aanleiding van de zienswijzen heeft initiatiefnemer samen met de gemeente en de appellant gezocht naar een passende oplossing.

Na aanleiding van het vorenstaande is het inrichtingsplan voor het parkeerterrein op onderdelen aangepast. Met de aanpassingen aan het inrichtingsplan alsmede gemaakte afspraken aangaande de toepassing van type verlichting en het kunnen afsluiten van het parkeerterrein, is tegemoetgekomen aan de onderwerpen uit de zienswijzen.

De zienswijzen hebben geresulteerd in geringe aanpassingen aan het bestemmingsplan, de aanpassingen zijn naast het aanpassen van het erfinrichtingsplan, slechts beperkt tekstueel van aard.

De appellanten zijn door middel van een zienswijzennota van de gemeente Wierden nader geïnformeerd.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1 Erfinrichtingsplan

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Bijlage 3 Stikstofonderzoek

Bijlage 4 Natuurwaardenonderzoek

Bijlage 5 Watertoetsresultaat