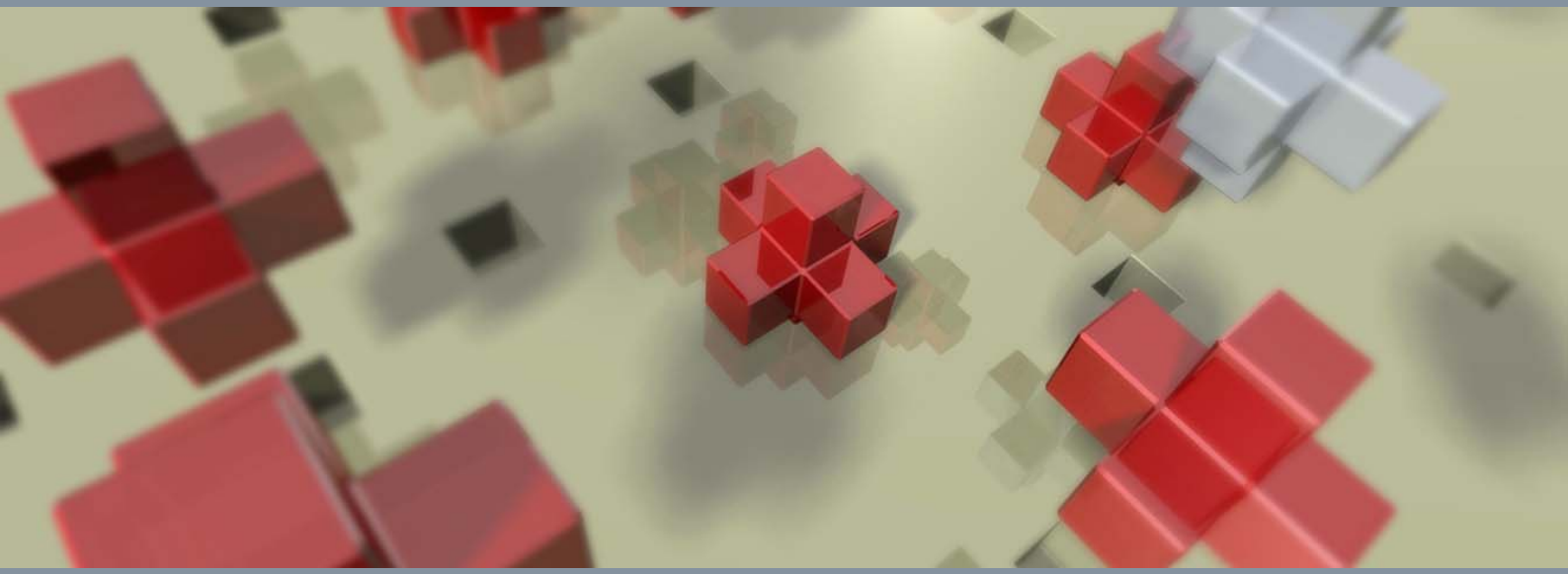
Ruimtelijke onderbouwing
'Fiets- en motorenstalling perceel Meyn'

Gemeente Oostzaan



BRO
Ruimte | om *in* te leven

Ruimtelijke onderbouwing
'Fiets- en motorenstalling perceel Meyn'

Gemeente Oostzaan

Rapportnummer:	211X05169.065822_3
Datum ontwerp:	16 mei 2011
Contactpersoon opdrachtgever:	De heer Ruben van Vugt
Projectteam BRO:	Jochem Visser
Trefwoorden:	Oostzaan, stalling, omgevingsvergunning
Bron foto kaft:	BRO

BRO Vestiging Amsterdam
1058 AA Amsterdam
Baarsjesweg 224
T +31 (0)20 506 19 99
F +31 (0)20 506 19 90
e-mail: amsterdam@bro.nl

Ruimte | om *in* te leven

Inhoudsopgave

pagina

Samenvatting en advies **3**

1. Inleiding **5**
1.1 Aanleiding en doelstelling 5
1.2 Ligging plangebied 6
1.3 Leeswijzer 6

2. Bestaande situatie en planbeschrijving **7**
2.1 Bestaande situatie 7
2.2 Planbeschrijving 7
2.3 Toekomstige situatie 9

3. Beleidskader **11**
3.1 Bestemmingsplan 11
3.2 Beeldkwaliteitsplan 12

4. Milieuaspecten **15**
4.1 Inleiding 15
4.2 Bedrijven en milieuzonering 15
4.3 Bodem 16
4.4 Geluidhinder 16
4.5 Luchtkwaliteit 16
4.6 Flora en fauna 17
4.7 Externe veiligheid 17
4.8 Verkeer 18
4.9 Watertoets 18
4.10 Archeologie 18

5. uitvoerbaarheid **19**
5.1 De procedure 19
5.2 Inspraak 19
5.3 Economische uitvoerbaarheid 19

SAMENVATTING EN ADVIES

Ter plaatse van het thans in aanbouw zijnde bedrijf Meyn op het bedrijfsterrein Bombraak staat de ontwikkeling van twee fietsenstallingen en een motorstalling gepland. Deze stallingen zijn in strijd met het vigerende bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase. Om de stallingen mogelijk te maken dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd waarbij een goede ruimtelijke onderbouwing moet worden aangeleverd.

Voorliggend rapport vormt deze goede ruimtelijke onderbouwing. In dit rapport wordt ingegaan op verschillende aspecten zoals milieu, waarde en beleid. De ontwikkelingen van de stallingen zijn afgewogen tegen de verschillende kaders die gelden met betrekking tot de genoemde aspecten. Hieruit blijkt dat deze kaders geen belemmering vormen voor de ontwikkeling, en dat de ontwikkeling past binnen de gestelde kaders.

Het advies luidt dan ook medewerking te verlenen aan de omgegevingsvergunning.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op het bedrijfsterrein Bombraak wordt het bedrijf Meyn Food Processing Technology B.V. (verder: Meyn) gerealiseerd. Met de vaststelling van de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase is de verplaatsing van het bedrijf Meyn uit de bebouwde kom van Oostzaan juridisch planologisch vastgelegd.

De bouw van de bedrijfsgebouwen en kantoren is inmiddels gestart. Er is gebleken dat vanwege het grote aantal lokale werknemers er een wens is om twee fietsenstallingen en een motorenstalling te realiseren. Deze bouwwerken zijn gelokaliseerd buiten het bouwvlak van het vigerende bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase. De keuze voor deze locatie is gelegen in het voorkomen van problemen met de verkeersstromen op het terrein. Fietsers naar Meyn bereiken vanaf Oostzaan via het fietspad vanaf het Zuideinde via de rand van het terrein de fietsstallingen. Een andere mogelijkheid is om vanaf Zaandam/ Velengde Stellingweg via de hoofdingang van het terrein van Meyn direct naar de fietsenstalling te rijden. Door de fietsenstallingen aan de rand van het terrein te realiseren wordt voorkomen dat er conflicten ontstaan met het overig (vracht)verkeer aan de noordzijde van het terrein. Dit laatste geldt ook voor motoren. De locatie voor de stallingen aan de rand van het terrein bevordert dus de veiligheid op het terrein.

Om de ontwikkeling van de bouwwerken mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Onderdeel van de aanvraag om omgevingsvergunning is een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). Voorliggend rapport vormt deze GRO.

Aangezien de ontwikkeling van de locatie van Meyn reeds is vastgelegd in de vigerende bestemmingsplannen ten behoeve van het bedrijfsterrein Bombraak, is deze GRO pragmatisch opgesteld. Hiermee wordt bedoeld dat waar mogelijk wordt verwezen naar hetgeen is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan. Daar waar het noodzakelijk is, wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van de twee fietsenstallingen en motorstalling en wordt beschreven wat de invloed van de ontwikkeling is op verschillende milieu- en waardeaspecten.

1.2 Ligging plangebied

De twee fietsenstallingen en de motorstalling maken in principe integraal deel uit van de ontwikkeling van Meyn. Dit perceel is gesitueerd in de uiterste zuidwest hoek van de gemeente Oostzaan. De zuidelijke plangrens van dit perceel wordt gevormd door de Verlengde Stellingweg, deze vormt ook de westelijke grens. De noordelijke plangrens bestaat uit een nog aan te leggen weg en dit geldt ook voor de oostelijke plangrens.

Ligging van de stallingen globaal omcirkelt (bron: Image © Aerodata Internation Surveys, © 2007 Google™).

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie omschreven. Hoofdstuk 3 behandelt de ontwikkeling. Hoofdstuk 4 behandelt de beleidsanalyse, waarna in hoofdstuk 5 de verschillende milieu- en waarde aspecten aan bod komen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

In de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase wordt uitgebreid stil gestaan bij de verschillende karakteristieken van de bestaande omgeving die er gelden ter plaatse van de ontwikkeling Meyn. Alhoewel de twee fietsenstallingen plus motorstalling geen onderdeel uitmaken van deze bestemmingsplannen kan wel gesteld worden dat deze bouwwerken, zowel in functioneel als ruimtelijke opzicht, een integraal onderdeel vormen van de ontwikkeling. Enerzijds omdat de stallingen sec bedoeld zijn voor de eigen werknemers (en bezoekers) van Meyn, anderzijds omdat de bouwwerken zodanig op het perceel zijn gelokaliseerd dat deze passen in de gekozen structuur. In hoofdstuk 3 wordt daar nader op ingegaan.

Voor een uitgebreide omschrijving van de bestaande situatie wordt dan ook verwezen naar de toelichting van de genoemde bestemmingsplannen. Er is één belangrijk verschil ten opzichte van de ontwikkeling: de bouw van het bedrijf is momenteel in volle gang. Dit betekent dat de bestaande situatie van de ontwikkellocatie op dit moment feitelijk uit een bouwplaats bestaat.

2.2 Planbeschrijving

De ontwikkeling waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing wordt opgesteld betreft

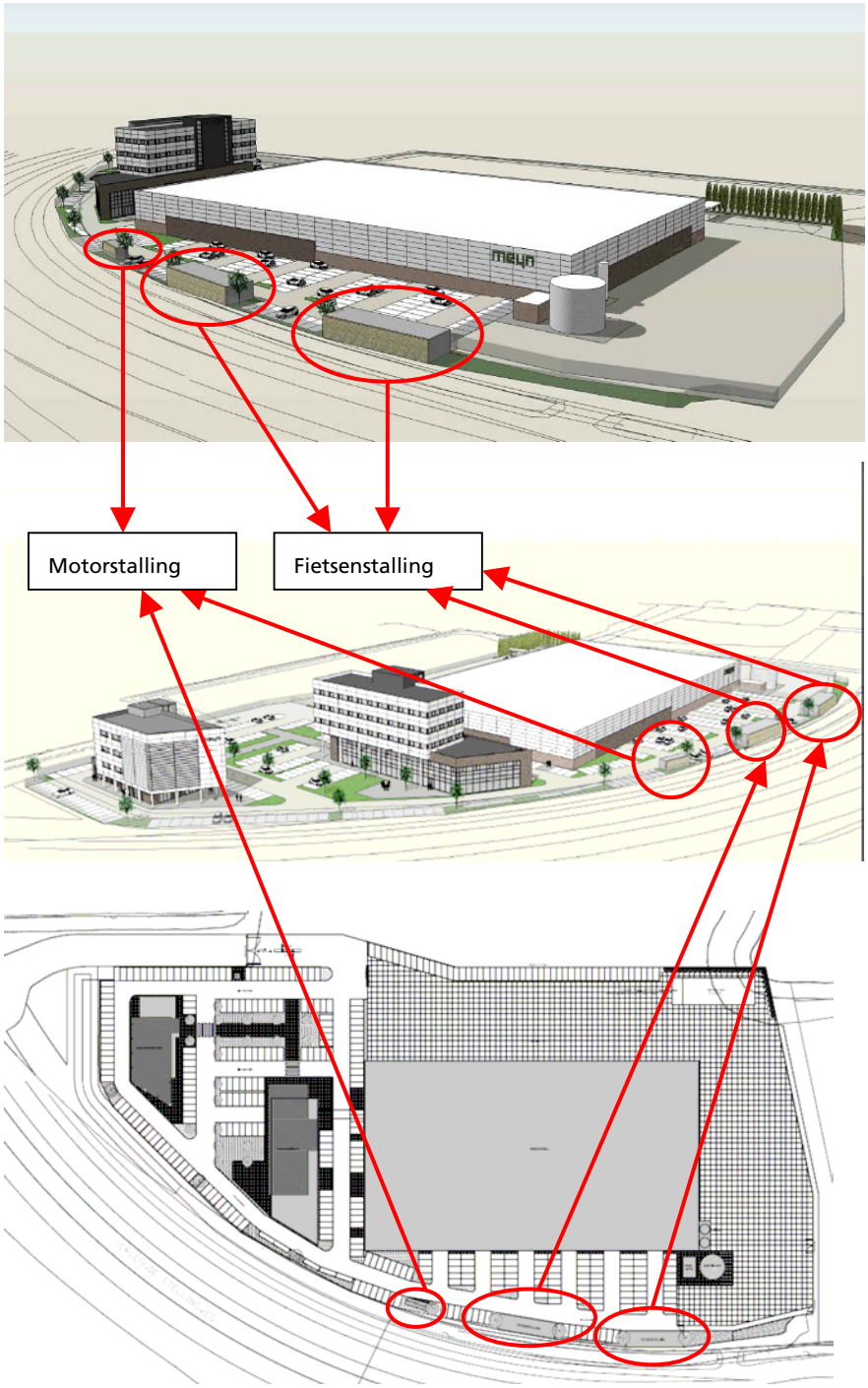
- Twee fietsenstallingen en
- Één motorenstalling

Beide stallingen zijn bedoeld voor het gebruik van de werknemers (en eventuele bezoekers) van Meyn. De werknemers wonen veelal in de nabije omgeving (zoals Oostzaan) waardoor het voor hen aantrekkelijk is om met de fiets of motor naar het werk te komen. De stallingen bieden de gelegenheid om deze vervoermiddelen droog te stallen, uit de wind en de zon. Dit zal de levensduur van de fiets of motor verlengen waardoor het aantrekkelijker wordt voor de werknemers om de auto te laten staan. Dit is weer gunstig voor het verkeer en de luchtkwaliteit (in hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op milieuaspecten).

De ligging van de stallingen is vrijwel direct aan de Verlengde Stellingweg aan de sloot, aan de zuidzijde van de bedrijfshal van Meyn De stallingen volgen qua ligging

de loop van de sloot. In paragraaf 1.1 is ingegaan op de gedachte om de stallingen aan de zuidzijde van het terrein te lokaliseren.

In de onderstaande afbeeldingen zijn de stallingen aangegeven.



De stallingen, omcirkeld, en de ontwikkeling van Meyn (bron: forum architecten & planners)

2.3 Toekomstige situatie

Nadat de ontwikkeling is afgerond is er sprake van een drietal stallingen waar werknemers gebruik van kunnen maken om hun fiets of motor te stallen. De stallingen zijn dermate klein van omvang (zeker in relatie tot de overige gebouwen die op het terrein staan) dat deze door de bedrijfshal aan het zicht ontrokken, gezien van uit het noorden. Vanuit het oosten vallen de stallingen ook niet op, de bouwwerken zijn relatief laag en zullen dus niet tot een beperkt zichtveld leiden als men vanuit het oosten kijkt. Daarbij komt dat, indien vanuit het oosten wordt gekeken, men reeds tegen een dijk en een autoweg aankijkt.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en ruimtelijke kwaliteit kan dan ook worden geconstateerd dat de toevoeging van de twee fietsenstallingen plus de motorstalling niet nadelig is ten opzichte van de inrichting van het terrein zoals dat was voorzien bij het vaststellen van de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase. Door de stallingen aan de rand van het terrein te plaatsen en qua omvang klein te houden passen ze naadloos in de structuur die voor het perceel van Meyn is opgezet.

3. BELEIDSKADER

Ter plaatse van het plangebied gelden verschillende beleidskaders op Rijks, provinciaal en lokaal niveau. De ontwikkeling van 2 fietsenstallingen en 1 motorstallingen maakt in principe integraal deel uit van de ontwikkeling van het bedrijf Meyn zoals deze omschreven is in de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase.

In deze bestemmingsplannen is de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen Bombraak reeds uitgebreid gemotiveerd vanuit het oogpunt van beleid. Dit betekent concreet dat de inpassing in de verschillende beleidskaders is aangetoond.

De realisatie van de stallingen is van een zeer geringe omvang, in principe kan worden aangesloten bij hetgeen in de toelichting van Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase is genoteerd. In de navolgende paragrafen zal nog worden ingegaan op de strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen en het beeldkwaliteitsplan Bedrijfsterrein Bombraak.

3.1 Bestemmingsplan

De projectlocatie maakt deel uit van het bedrijfsterrein Bombraak, hiervoor zijn twee bestemmingsplannen vigerend. Ter plaatse van de ontwikkeling is het bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak eerste fase vigerend (vastgesteld op 22 juni 2009)[1].

Ter plaatse van de ontwikkeling geldt de bestemming 'Bedrijf'. Binnen deze bestemming is het mogelijk bedrijven op te richten (en kantoren). Daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde en werken, geen bouwwerk zijnde mogen worden opgericht. Er geldt dat voor het bouwen van gebouwen dat deze uitsluitend binnen een bouwvlak mogen worden gebouwd. Voor het bouwen van een bouwwerk, geen gebouw zijnde geldt deze eis niet, deze kunnen dus ook buiten het bouwvlak worden gerealiseerd.

Op de volgende pagina is een afbeelding van de verbeelding van behorende bij het bestemmingsplan opgenomen.

[1] Bestemmingsplan Bombraak tweede fase is eveneens vastgesteld (13 september 2010) ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijfsterrein Bombraak, doch dit plan is niet relevant voor de voorliggende ontwikkeling

Plangebied globaal omcirkelt (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Stallingen als een fietsen- en motorstalling worden beschouwd als bouwwerk. Dit betekent dus dat deze enkel binnen het bouwvlak mogen worden gerealiseerd. De ontwikkeling van de 2 fietsenstallingen en motorstalling is dus strijdig met het bestemmingsplan op dat onderdeel. Om de stallingen te kunnen realiseren is het dus noodzakelijk een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van het bouwen en het afwijken van het bestemmingsplan.

3.2 Beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan Bedrijfsterrein Bombraak vormt een instrument voor het geven van estetische richtlijnen voor de op te richten bebouwing en/of inichitng van de openbare ruimte. Het beeldkwaltieitsplan is een aanvulling op de bestemmingsplan. Uit het beeldkwaliteitsplan blijkt dat reeds in het structuurplan Bedrijfsterrein Bombraak is aangegeven dat de bereikbaarheid per fiets gewenst is.

In het beeldkwaliteitsplan worden verschillende deelgebieden beschreven. Deelgebied 1 & 2 zijn bedoeld voor de verplaatsing van het bedrijf Meyn. Er wordt ondermeer ingegaan op de bebouwingsmassa van de bedrijfshallen en het kantoorgedeelte, voor de voorliggende ontwikkeling van de stallingen is dit niet relevant. Het volgende wel: er wordt voor wat betreft de openbare ruimte gestreefd naar een 'proper' karakter; dus niet de bedrijfsmatige uitstraling die veel terreinen kenmerkt. Dit wordt onder meer bereikt door zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein en groenstroken.

De fietsenstalling- en motorstalling vallen onder deelgebied 2. In het beeldkwaliteitsplan wordt ingegaan op de bedrijfhal van Meyn en niet op eventueel andere bouwwerken. Er wordt opgemerkt dat met betrekking tot de beeldkwaliteit van de

bedrijfshal een goed evenwicht tussen het bedrijfsmatige karakter en de overgang naar het landschap noodzakelijk is.

De stallingen worden gerealiseerd aan de zijde van de snelweg en niet aan het openlandschap. Een van de belangrijkere punten uit het beeldkwaliteitsplan is dat ook vanaf de snelweg de hoogwaardige kwaliteit gewaarborgd moet zijn. Door de stallingen als een soort van erfascheiding te situeren en ze op te trekken uit natuurlijke materialen (aan de achterzijde een steenkorven wand en rondom gemaakt van horizontale open houten delen) wordt de hoge kwaliteit gewaarborgd. Daarnaast zullen de stallingen een positieve uitwerking hebben op de aantrekkelijkheid van het naar het werk gaan met de fiets (en motor). Hiermee wordt invulling gegeven aan de bereikbaarheid per fiets van het bedrijfsterrein.

4. MILIEUASPECTEN

4.1 Inleiding

Er bestaat een duidelijke relatie tussen het milieubeleid en de ruimtelijke ordening. De laatste decennia groeien het ruimtelijk en milieubeleid naar elkaar toe. Ook op rijksniveau werkt deze tendens door in het gevoerde beleid. De milieukwaliteit vormt derhalve een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dit hoofdstuk wordt onder meer ingegaan op de volgende milieuaspecten: bedrijven en milieuzonering, bodemkwaliteit, waterhuishouding, geluidshinder, luchtkwaliteit en lichthinder.

De ontwikkeling van het bedrijfsterrein Bombraak is reeds vastgelegd in de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase. De voorgenomen ontwikkeling van het realiseren van 2 fietsenstallingen en 1 motorstalling is een dermate kleine afwijking dat deze niet van invloed zal zijn op milieuaspecten. Er wordt dan ook verwezen naar de toelichtingen van de genoemde bestemmingsplannen. Voor de volledigheid wordt de volgende paragrafen een korte toelichting gegeven per milieuaspect.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering van de VNG[2]'.

De ontwikkeling van de stallingen worden niet belemmerd door het aspect bedrijven- en milieuzonering. Immers de stallingen worden niet als verblijfsruimten gebruikt, in dit geval zijn de richtafstanden niet relevant. Aan de stallingen zelf zijn geen richtafstanden toegekend.

[2] VNG, *Bedrijven en milieuzonering*, 2009

4.3 Bodem

Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Omdat reeds in het kader van de bestemmingsplannen voor Bedrijfsterrein Bombraak bodemonderzoek is uitgevoerd kan voor de voorliggende ontwikkeling worden volstaan met de constatering dat er geen aanleiding is geweest voor nader bodemonderzoek. Derhalve vormt het aspect bodem geen belemmering voor de realisatie van de stallingen.

4.4 Geluidhinder

Wegverkeer
In de bestemmingsplannen voor bedrijfsterrein Bombraak is opgenomen dat aangezien het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de orde is, er kan worden geconcludeerd dat het verkeerslawaai ten behoeve van bedrijfsterrein Bombraak niet hoeft te worden onderzocht.

De stallingen worden niet aangemerkt als geluidsgevoelige bestemmingen, er kan dus worden aangesloten bij de in de vorige alinea genoemde conclusie.

Industrielawaai
De geluidscontour van het westelijk havengebied van Amsterdam is opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase. De stallingen zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen, derhalve wordt de ontwikkeling niet belemmerd door de geluidscontour.

4.5 Luchtkwaliteit

In het kader van de bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat grenswaarden niet worden overschreden. De toevoeging van de fietsstallingen en de motorstalling zal, gezien de kleinschaligheid van de ontwikkeling, niet leiden tot een overschreiding van de luchtkwaliteit. Ter vergelijking, ingevolge de Algemene maatregel van Bestuur NIBM (niet in betekenende mate) dragen woningbouwprojecten van 1.500 woningen ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtkwaliteit.

4.6 Flora en fauna

In het kader van de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase is een flora en faunaonderzoek uitgevoerd. Er is inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de bestemmingsplannen hebben voor de flora en fauna in het plangebied en omgeving. In deze bestemmingsplannen worden, naar aanleiding van het flora- en faunaonderzoek ontwerpsuggesties meegegeven ter compensatie en mitigatie. Bij het ontwerp van het terrein van Meyn is hier rekening mee gehouden. Dit geldt ook voor het ontwerp van de stallingen.

Het aspect flora en fauna vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling van de stallingen.

4.7 Externe veiligheid

Stationair
Uit de toelichting van de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase blijkt dat zich in de onmiddellijke omgeving van het plangebied geen bedrijven bevinden met risicovolle activiteiten. De conclusie luidt dan ook dat de beoogde planontwikkeling van Bombraak niet leidt tot een relevante beïnvloeding van het groepsrisico[3]. De fietsenstallingen en motorstalling leiden niet tot een toename van de personendichtheid en daarmee ook niet tot een relevante beïnvloeding van het genoemde groepsrisico.

Transport
Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg ligt ver beneden de oriëntatiewaarde, zo blijkt uit bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase. De toevoeging van 3 stallingen zal hier geen verandering in brengen (immers, deze trekken geen extra mensen aan).

Buisleiding
In de toelichting van bestemmingsplan Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase wordt reeds verantwoord dat het groepsrisico als gevolg van de buisleiding (gelegen aan de westzijde van Verlengde Stellingweg) geen beperking oplevert. De toevoeging van de stallingen brengt hier geen verandering in (immers, deze trekken geen extra mensen aan).

[3] Dit groepsrisico wordt veroorzaakt door Crompton Europe BV (op 3.200 meter afstand gelegen van het plangebied).

4.8 Verkeer

In de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase is ingegaan op de verkeersaantrekkende werking van het gehele bedrijfsterrein Bombraak. Aan de hand hiervan is een aansluiting ontworpen op de Verlengde Stellingweg. De toevoeging van de stallingen is niet of nauwelijks van invloed op de verkeersaantrekkende werking. Immers, de stallingen zijn alleen bedoeld voor bezoekers en werknemers van bedrijfsterrein Meyn.

4.9 Watertoets

Water en ruimtelijke ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Het wateraspect vraagt om die reden bijzondere aandacht.

De bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase zijn besproken met de waterbeheerder Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De opmerkingen van dit hoogheemraadschap zijn verwerkt in deze (thans vigerende) bestemmingsplannen. De realisatie van de 3 stallingen zal geen gevolgen hebben voor de waterhuishouding: immers, er hoeft geen open water voor te worden gedempt. Daarnaast is er nauwelijks sprake van een toename van verharding, immers het terrein van Meyn is grotendeels al verhard door de ontwikkeling van de bedrijfshal, kantoorruimten en parkeerplaatsen.

4.10 Archeologie

In de toelichting van de bestemmingsplannen Bedrijfsterrein Bombraak, eerste fase en Bedrijfsterrein Bombraak, tweede fase blijkt dat het plangebied zich bevindt in een ‘gebied waarin zich archeologische vindplaatsen kunnen bevinden’. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat door dat de slibberging reeds is opgehoogd daar de vroeger aanwezige waarden inmiddels verstoord kunnen zijn. Archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de voortang van de ontwikkeling.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 De procedure

Voorheen was het afwijken van het geldende bestemmingsplan geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Per 1 oktober 2010 is echter de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden waarmee de planologische afwijkingsmogelijkheden voortaan in de Wabo staan.
Artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo geeft aan dat het verboden is zonder omgevingsvergunning gronden of bouwwerken te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan dan slechts worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo). Voorliggende rapportage vormt deze ruimtelijke onderbouwing.

De Wabo onderscheidt twee procedures: de reguliere en de uitgebreide. Uit artikel 3.10 Wabo is op te maken dat voor een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan en waarbij slechts vergunning kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo de uitgebreide procedure moet worden gevolgd. Dit houdt in dat de 'uniforme openbare voorbereidingsprocedure' (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) moet worden gevolgd.

De verschillende overlegpartners worden in de gelegenheid gesteld te reageren in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening.

5.2 Inspraak

De inspraak vindt plaats met toepassing van de 3.4 Awb procedure uit de officiële inspraakronde met zienswijzen. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De zienswijzen worden samengevat en beantwoord en vervat in een nota van beantwoording.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

Met de invoering van de Grondexploitatiewet als onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het verhaal van kosten verplicht. De wetgever acht het wenselijk dat de gemeente en ontwikkelaar het onderling eens worden over het kostenverhaal (zoals

bepaalt in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening). In artikel 6.2.1 is opgenomen voor welke bouwplannen dit geldt:

a. de bouw van een of meer woningen;
b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakteVoor vaststelling van het – daarvoor in aanmerking komende – planologische besluit dient vast te liggen op welke wijze het kostenverhaal wordt gedekt.

Voorliggende ontwikkeling valt niet onder bouwwerken als genoemd in de opsomming. Derhalve is er geen noodzaak tot kostenverhaal als bedoelt in de Grondexploitatiewet. Eventuele plankosten die voortvloeien uit het voeren van de procedure worden middels leges bekostigd door de initiatiefnemer.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Tegelen | Hasselt
www.BRO.nl