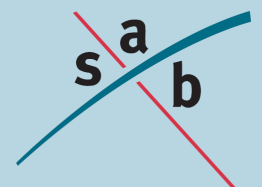


Bestemmingsplan

Kom Varsseveld 2010, parkeerterrein Burgemeester Van der Zandestraat 21

Gemeente Oude IJsselstreek

Datum: 28 november 2013
Projectnummer: 130172
ID: NL.IMRO.1509.BP000117-VA01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Waarom is er een nieuw bestemmingsplan nodig?	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Beschrijving plangebied	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Hoe ziet het gebied er nu uit?	6
2.3	Wijzigingen en ontwikkelingen	8
3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	14
3.5	Conclusie	16
4	Milieu- en omgevingsaspecten	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Milieu	17
4.3	Cultuurhistorie en archeologie	22
4.4	Flora en fauna	24
4.5	Verkeer en parkeren	24
4.6	Waterhuishouding	25
5	Juridische bestuurlijke aspecten	28
5.1	Opzet van de verbeelding	28
5.2	Opzet van de regels	28
6	Uitvoerbaarheid	30
6.1	Economische haalbaarheid	30
6.2	Procedure	30

1 Inleiding

1.1 Waarom is er een nieuw bestemmingsplan nodig?

Het bedrijf Briva Holding / Ten Brinke Groep heeft het voornemen om het parkeerterrein bij het kantoor aan de Burgemeester v.d. Zandestraat 21 in Varsseveld uit te breiden. Aanleiding hiervoor is dat er momenteel een groot tekort is aan parkeerplaatsen bij het bestaande bedrijf.

De gemeente is voornemens de benodigde parkeervraag van het bedrijf te faciliteren; Ten Brinke Groep is namelijk een nog steeds groeiend bedrijf en een belangrijke werkgever binnen de gemeente.

Er is in overleg tussen bedrijf en gemeente gekozen voor het vergroten van het bestaande parkeerterrein aan de noordzijde. Hier is momenteel een groenvoorziening gelegen die in eigendom en beheer is van de gemeente. Door de uitbreiding en de betere indeling van het bestaande parkeerterrein, kunnen 17 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Om de uitbreiding van het parkeerterrein en de verkleining van de groenvoorziening te compenseren, wordt voorzien in een passende groene inpassing en een kwaliteitsverbetering van de bestaande resterende groenvoorziening.

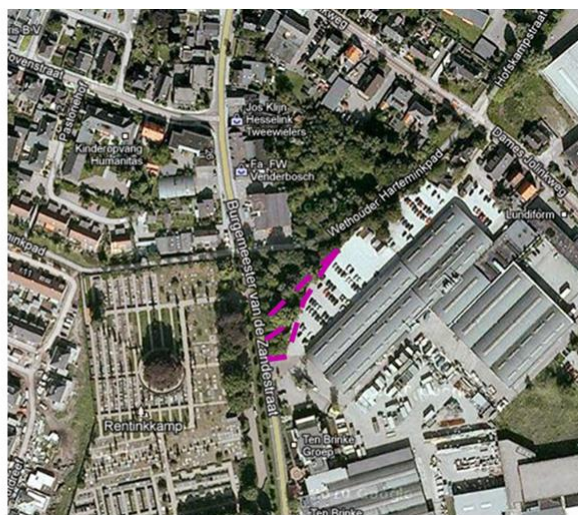
Het plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, aangezien op de locatie sprake is van een groenbestemming die geen parkeren toestaat. Onderhavig bestemmingsplan beoogt het parkeren op deze locatie mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van de kern Varsseveld. De locatie ligt op de scheiding van de kern ten noorden (met met name woningen en winkels) en het bedrijventerrein ten zuiden. Het plangebied betreft een deel van de groenvoorziening die deze ruimtelijke scheiding benadrukt. De locatie grenst direct aan het bestaande parkeerterrein van Ten Brinke Groep.



Figuur 1: Ligging plangebied op topografische kaart

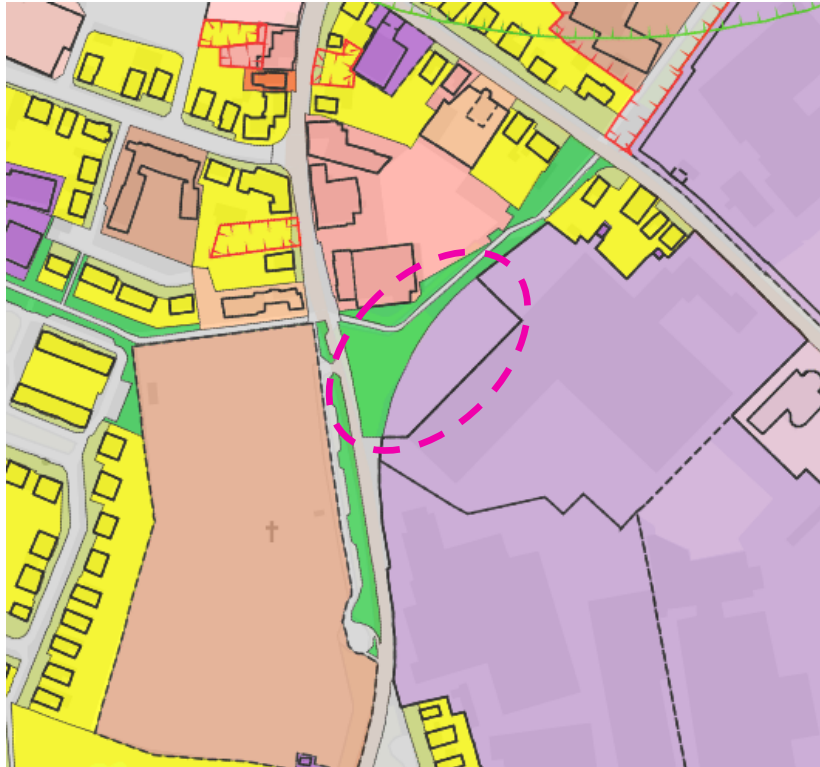


Figuur 2: Ligging plangebied op luchtfoto

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Kom Varsseveld 2010'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Oude IJsselstreek d.d. 23 juni 2011 en het plan is onherroepelijk geworden d.d. 07-03-2012. Het plangebied heeft binnen dit bestemmingsplan de bestemming 'Groen'. Hierbinnen zijn plantsoenen, groenvoorzieningen en parken alsmede voet- en fietspaden toegestaan. Een gebruik ten behoeve van parkeerdoeleinden is niet toegestaan.

Het bestaande parkeerterrein alsmede het bestaande bedrijf Ten Brinke Groep is gelegen binnen de bestemming 'Bedrijf'.



Figuur 3: Uitsnede uit plankaart vigerend bestemmingsplan met globale aanduiding plangebied (rood)

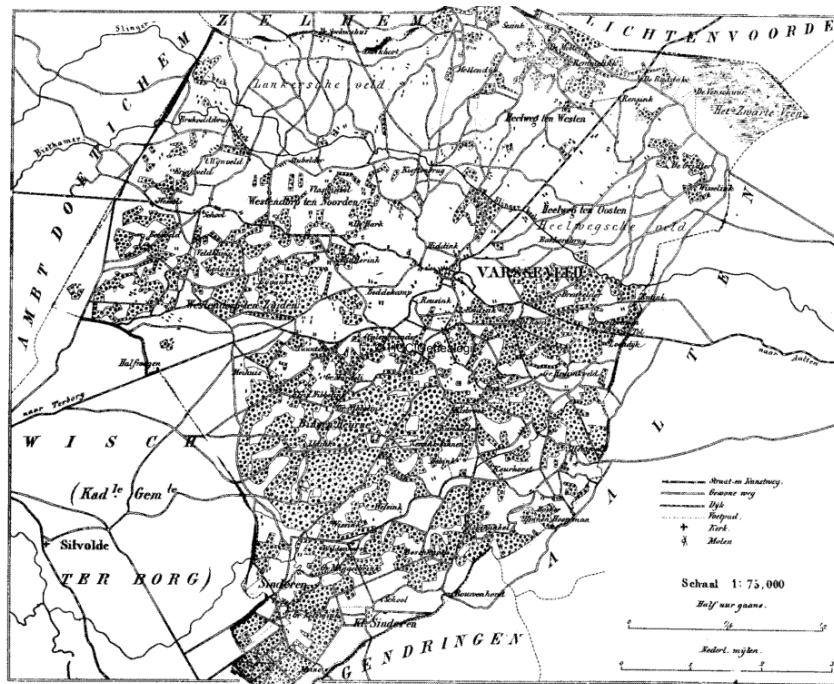
1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie en toekomstige situatie van het plangebied. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waar het plan aan moet voldoen. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond wat betreft de milieu- en omgevingsaspecten. De toelichting besluit met hoofdstukken over de juridische bestuurlijke aspecten (Hoofdstuk 5) en de uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 6).

2 Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Varsseveld is als agrarische nederzetting ontstaan te midden van het karakteristieke besloten kampenlandschap. De huidige kern Varsseveld werd waarschijnlijk al bewoond in de Romeinse Tijd. In de Middeleeuwen kwam de kern op als gevolg van een stichting van een kerspel (kerkgemeente). Tevens werd bij de kern een hof van de graven van Lohn gesticht, een landgoed die niet alleen een economische, maar ook een militaire functie had. In 1723 is een groot deel van het dorp verwoest door een felle brand. Naderhand werd het dorp herbouwd, met handhaving van het oude wegennet.



Figuur 4: Historische kaart Varsseveld

Varsseveld is een typisch esdorp, ontstaan uit een groep boerderijen rond een open plek – een kerk midden op de brink – met daarom heen de es, eng of enk waar akkerbouw bedreven werd. De brink vormde het beginpunt van een uitwaaiend patroon van wegen die de kern met het ommeland verbonden. Rondom het Kerkplein ontstond een besloten schil van gevarieerde kleinschalige bebouwing met een uitloper langs de historische uitvalswegen. Alle wegen in Varsseveld leiden naar het Kerkplein. Na 1850 werden de wegen dichter bebouwd met winkelpanden, middenstandswoningen en villa's tussen de oudere boerderijbebouwing. Varsseveld ontwikkelde zich concentrisch, waarbij het zuid-oostelijk deel werd ingericht voor industrie. Vanaf 1885 kwam aan de oostkant van het dorp enige industrie tot stand. Kleine boeren werkten in de houtindustrie of de zuivelfabriek. De bevolking van Varsseveld nam na de Tweede Wereldoorlog sterk in omvang toe. Deze groei werd mede veroorzaakt door de bloei van de houtindustrie.

2.2 Hoe ziet het gebied er nu uit?

Varsseveld

Varsseveld ligt tussen de Twenteroute aan de noordzijde, de Oostelijke Rondweg en de spoorlijn Arnhem-Winterswijk aan de zuidzijde.

Varsseveld heeft een, uit de ontstaansgeschiedenis verklaarbare, radiale structuur. De Burgemeester v.d. Zandenstraat, waaraan het plangebied is gelegen, is aan te merken als één van de historische radialen,



Figuur 5: Topografische kaart met aanduiding plangebied

Bedrijventerreinen Varsseveld

De concentratie van bedrijven in Varsseveld bevindt zich aan de zuidoostkant van de kern, alhoewel ook verspreid over de kern enkele bedrijven zijn gelegen. Aan de zuidoostkant van de kern is tevens het bedrijventerrein De Hofskamp gelegen, dat samen met De Rieze in Ulft één van de twee grote bedrijventerreinen in de gemeente is. Het plangebied is gelegen in het oudste deel van het bedrijventerrein van Varsseveld, dat ruwweg is gelegen aan weerszijden van de Dames Jolinkweg en aan de Burgemeester v.d. Zandenstraat.

Plangebied

Het plangebied betreft de beoogde uitbreidingslocatie van het bestaande parkeerterrein van het kantoorpand van het bedrijf Ten Brinke Groep aan de Burgemeester v.d. Zandenstraat 21 in Varsseveld.

Het plangebied betreft een deel van de groenstructuur aan weerszijden van het Wet-houder Harteminkpad. Dit is een voet- en fietspad dat een verbinding vormt voor het langzame verkeer aan de zuidrand van het centrum van Varsseveld.

De groenvoorziening maakt onderdeel uit van een specifiek daarvoor ontworpen natuurlijke verbinding in het stedelijk gebied en wordt terplekke ook gebruikt als speelplek (fietscrossen). Beide functies worden soms als rommelig ervaren, met name omdat de locatie tegenover de ingang van de Algemene Begraafplaats ligt. Met name aan de wegzijde is zichtbaar dat hier sprake is van een spanning tussen beheer ge-

richt op natuur- en speelfuncties en de wens om langs de weg een wat "strakker" beeld te hebben.

Het plangebied bevindt zich op de uiterste rand van het bedrijventerrein van Varsseveld. Het plangebied grenst aan de oostzijde en zuidzijde aan bedrijvenpercelen. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het centrum van Varsseveld. Direct ten noorden van de groenvoorziening langs het Wethouder Harteminkpad bevindt zich een vestiging van de supermarkt Aldi.

Aan de westelijke zijde grenst het plangebied aan de begraafplaats Rentinkkamp.

Onderstaand zijn enkele foto's van de locatie opgenomen.



Foto 1: Burg. V.d. Zandestraat



Foto 2: Bestaand kantoorpand Ten Brinke Groep



Foto 3: Bestaand parkeerterrein



Foto 4: Aangrenzend pand supermarkt Aldi



Foto 5: Bestaande groenvoorziening



Foto 6: Zicht op bestaande supermarkt Aldi



Foto 7: Bestaande groenvoorziening



Foto 8: Bestaande groenvoorziening



Foto 9: Bestaande groenvoorziening



Foto 10: Bestaande groenvoorziening



Foto 11: Bestaande groenvoorziening



Foto 12: Bestaande groenvoorziening

2.3 Wijzigingen en ontwikkelingen

Aanleiding

Aanleiding voor onderhavig plan is dat er momenteel een groot tekort is aan parkeerplaatsen bij het bestaande bedrijf Ten Brinke Groep. Om deze reden heeft het bedrijf het voornemen om het parkeerterrein bij het kantoor uit te breiden.

De gemeente is voornemens deze parkeervraag te faciliteren, aangezien het nog steeds groeiende bedrijf Ten Brinke Groep een belangrijke werkgever vormt binnen de gemeente.

Er is in overleg met de gemeente gekozen voor het vergroten van het bestaande parkeerterrein dat is gelegen aan de noordzijde van het kantoor. Hier is momenteel een

groenvoorziening gelegen, die in eigendom en beheer is van de gemeente. Zoals gesteld wordt de groenvoorziening momenteel soms als rommelig ervaren. Er is besloten het parkeerterrein uit te breiden richting de groenvoorziening. Om de uitbreiding van het parkeerterrein te compenseren, wordt voorzien in een passende groene inpassing en een kwaliteitsverbetering van de bestaande resterende groenvoorziening.

Planbeschrijving

Het plan houdt de uitbreiding van het bestaande parkeerterrein in. Mede doordat het bestaande terrein na de uitbreiding efficiënter kan worden ingericht, ontstaan door de uitbreiding 17 extra parkeerplaatsen.



Figuur 6: Groenplan

Groene inpassing

Een goede ruimtelijke inpassing van het uit te breiden parkeerterrein is een belangrijk uitgangspunt. Hiermee moet de verkleining van de groenvoorziening worden gecompenseerd. Dit wordt op twee manieren gedaan.

Allereerst wordt het uitgebreide parkeerterrein omgeven door een groene haag. Gedacht wordt aan een beukenhaag van minimaal 1,2 m hoog. Hiermee wordt het parkeerterrein voor een belangrijk deel aan het zicht onttrokken voor voorbijgangers op de Burgemeester v.d. Zandestraat en het Wethouder Harteminkpad.

Ten tweede is het de bedoeling een kwaliteitsverbetering van het bestaande, te handhaven deel van de groenvoorziening tot stand te brengen. Zoals gesteld wordt de groenvoorziening momenteel soms als rommelig ervaren en is een kwaliteitsverbetering dus gewenst. Dit wordt gedaan door de aanplant van nieuw groen en een herinrichting van het openbare gebied als geheel.

Beheer en onderhoud

De uitbreiding van het parkeerterrein alsmede de groene inpassing van het parkeerterrein (de beukenhaag) en de kwaliteitsverbetering van de bestaande groenvoorziening, wordt gerealiseerd door het bedrijf Ten Brinke Groep B.V.

De gemeente zal hierna het beheer van de groenvoorziening overnemen. Ten Brinke Groep B.V. draagt de zorg voor het beheer en onderhoud van de beukenhaag.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

Voorgenomen plan raakt geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Gelderland

Het Streekplan Gelderland 2005, kansen voor de regio's, is vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland op 29 juni 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan de status van structuurvisie gekregen.

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (2008) heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. De structuurvisie 'Kansen voor de Regio's' bevat per thema en gebiedsgericht het provinciale ruimtelijk beleid voor de komende 10 jaren. Sterker dan voorheen zet de provincie in op regionale afstemming in ruimtelijke ontwikkeling. Een aantal regionale vraagstukken is daarom in regionaal verband nader uitgewerkt.

De provincie hanteert voor het ruimtelijk beleid de volgende uitgangspunten:

- regionale inzet;
- versterking ruimtelijke kwaliteit (water en ruimtegebruik, bundeling infrastructuur en ruimtegebruik, bundeling stedelijke functies – stedelijke netwerken).

In de structuurvisie is het beleid in de provincie Gelderland uitgewerkt per regio. In de Achterhoek is het ontwikkelingsperspectief er een van groeien op eigen kracht, regionaal maatwerk en het benutten van de historische en karakteristieke verweving van functies en de economische diversiteit (symbiose landbouw en nijverheid: verbrede plattelandsontwikkeling).

Het bundelingsbeleid is een centraal uitgangspunt voor de wijze waarop in het Gelders ruimtelijk beleid wordt omgegaan met verstedelijking. Behoud/ versterking van het draagvlak voor stedelijke voorzieningen is hierbij een belangrijk doel.

Een groot deel van de werkgelegenheid is te vinden binnen woonkernen, met name in de sectoren detailhandel, horeca, dienstverlening. Van belang is voldoende ruimte te houden in met name stads- en dorpscentra om deze werkgelegenheid ook in de toekomst te kunnen accommoderen.

Toetsing

Onderhavig plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom en raakt geen van de provinciale belangen. Het provinciale beleid richt zich onder meer op het geven van voldoende ruimte voor de werkgelegenheid binnen de woonkernen. Het onderhavig plan past hier goed binnen.

Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties

Op 30 juni 2010 is door Provinciale Staten van Gelderland de Structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties vastgesteld. Deze structuurvisie dient als uitwerking van de programmeringsopgave bedrijventerreinen die aangekondigd was in het provinciaal streekplan.

De opgave ligt in het realiseren van voldoende ruimte voor bedrijfsontwikkeling, van goede kwaliteit en in het voorkomen van overschotten en leegstand. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat allereerst wordt ingezet op benutting van bestaande bedrijventerreinen, vervolgens op revitalisering en pas daarna op uitbreiding en aanleg van nieuwe terreinen (de SER-ladder).

Er wordt ingezet op herstructurering van bestaande bedrijventerrein. Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van het bestaande bedrijventerrein door middel van een goede ruimtelijke inpassing, een zorgvuldige vormgeving, een zo laag mogelijke milieubelasting en een intensivering van het grondgebruik. Om te komen tot een versnelde aanpak van de herstructurering heeft de provincie met de in de regio samenwerkende gemeenten een provinciaal herstructureringsprogramma bedrijventerreinen (PHP) opgesteld.

Toetsing

Onderhavig plan betreft een deel van een groenvoorziening waar extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd ten behoeve van de omliggende bedrijfsfuncties. Het plan is niet strijdig met de structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Het streekplan Gelderland 2005 heeft op grond van het overgangsrecht de status gekregen van structuurvisie ingevolge artikel 2.2 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast kunnen, indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen. De Ruimtelijke Verordening Gelderland voorziet hierin.

De verordening richt zich net zo breed als het streekplan op de fysieke leefomgeving in de provincie. De vigerende ruimtelijke structuurvisie hanteert als uitgangspunt dat nieuwe verstedelijking voor wonen en werken hoofdzakelijk plaatsvindt binnen het bestaand bebouwd gebied. De verordening legt dit beleid van bundeling en intensivering vast door hiervoor voorschriften op te nemen.

Toetsing

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

3.3 Regionaal beleid

Regionale structuurvisie

De Achterhoekse gemeenten hebben in hun vergaderingen van april/mei 2012 de 'Regionale Structuurvisie Achterhoek 2012' vastgesteld. De Regionale structuurvisie is een actualisatie van de visie uit 2004. Er is gekozen voor een actualisatie, omdat in de Achterhoek zich een aantal belangrijke en ingrijpende economische en maatschappelijke ontwikkelingen voordoen, zoals:

- energietransitie en het inspelen op de gevolgen van de klimaatveranderingen;
- bevolkingsverandering, krimp, vergrijzing en ontgroening;
- de veranderingen in de landbouw en het landelijk gebied;
- positionering van de Achterhoek in (inter-)nationaal perspectief.

Deze ontwikkelingen zullen gevolgen hebben voor de manier waarop er nu gewoond, geleefd en gewerkt wordt in de Achterhoek. Ze hebben ook invloed op de wijze waarop geld verdiend wordt in de regio. Wijzigingen hierin kunnen ruimtelijke consequenties hebben. De geactualiseerde visie geeft richting aan het regionaal ruimtelijk beleid om de transitieopgaven goed te kunnen faciliteren. Dit door belangrijke ruimtelijke thema's te agenderen en hierop afstemming tussen gemeenten te zoeken. Het doel is, dat de Achterhoek ook in de toekomst een vitale, regionale economie heeft en een zeer prettige omgeving blijft om in te wonen en te recreëren.

De visie sluit aan bij de Agenda 2020 van Regio Achterhoek en de provinciale regioverkenningen. Inhoudelijk beschrijft de structuurvisie:

- samenwerking op volkshuisvesting, bedrijfsvestigingen en functieveranderingbeleid;
- bereikbaarheid van de regio, zowel fysiek als digitaal
- balans tussen bestaande en nieuwe kwaliteiten in de landbouw/het landschap;
- innoveren van de maakindustrie en landbouw en het verduurzamen van productieprocessen en energievoorziening;
- ruimtelijk wordt de 'ja, mits' benadering leidend.

Deze visie is geen blauwdruk voor hoe het allemaal zou moeten. Respect voor het Achterhoekse landschap staat voorop, maar het ruimtelijk beleid mag innovatieve en duurzame ontwikkelingen niet in de weg staan. Van belang is om flexibel te blijven.

Toetsing

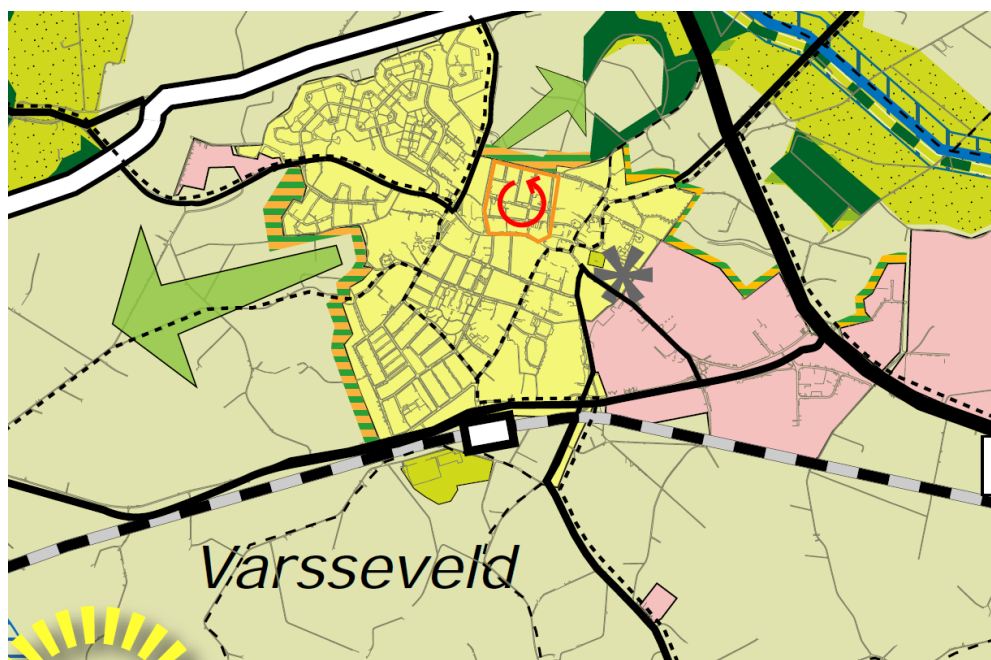
Onderhavig bestemmingsplan is niet strijdig met de regionale structuurvisie.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Oude IJsselstreek

De Structuurvisie Oude IJsselstreek 2025 geeft richting aan het ruimtelijke, economische en maatschappelijke beleid van de gemeente Oude IJsselstreek tot 2025.

Vraagstukken op deze beleidsterreinen zijn de basis voor deze visie. De structuurvisie is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid van de gemeente Oude IJsselstreek voor de toekomst.



Figuur 7: Uitsnede uit structuurvisiekaart

Daar waar bedrijventerreinen verouderd zijn, zal met name worden ingezet op revitalisering of transformatie naar een andere functie (dan wonen). Voor de kern Varsseveld is er specifiek beleid om de economie te stimuleren. De bedrijfsontwikkeling bij gevestigde ondernemingen wordt ondersteund.

Toetsing

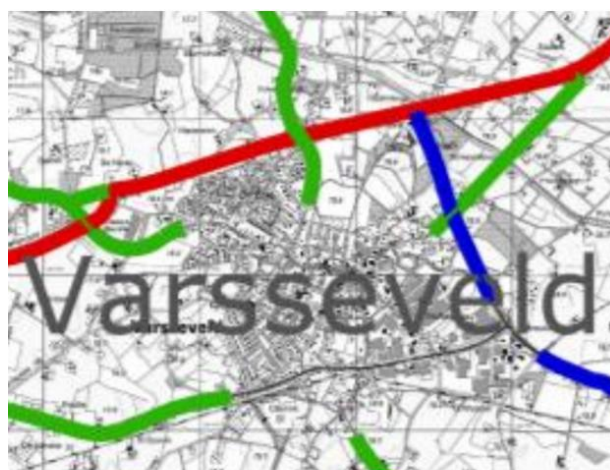
Onderhavig bestemmingsplan betreft de uitbreiding van het parkeerterrein bij een bestaand bedrijf. De locatie is gelegen in binnenstedelijk gebied. Het plan past goed binnen het beleidsvoornemen om de bedrijfsontwikkelingen van bestaande ondernemingen te ondersteunen.

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2012-2020

In 2010 heeft de gemeente Oude IJsselstreek het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan 2010 - 2020 (GVVP) vastgesteld. In het GVVP wordt, op basis van een analyse van de huidige en toekomstige verkeerssituatie, een visie ontwikkeld op het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in de gemeente. Een eigen gemeentelijke mobiliteitsaanpak maakt duidelijk wat de gemeentelijke ambities zijn en op welke wijze deze worden gerealiseerd. De visie en mobiliteitsaanpak zijn vertaald in beleid, dat in hoofdlijnen is gericht op:

- het goed functioneren van de verkeersnetwerken voor (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer;
- de bereikbaarheid van de kernen;
- parkeren en
- het beïnvloeden van keuzegedrag door reizigers.

De rode draad binnen de verkeersnetwerken is de wegencategorisering. Deze bestaat uit een functietypering van de wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en de bijbehorende voorkeurs- netwerken. De wegencategorisering is aangevuld voor vrachtverkeer (hoofdroutes), hulpdiensten (uitruk- routes) en landbouwverkeer (voorkeursroutes). Voor de kern Varsseveld ziet de wegencategorisering er als volgt uit:



Legenda

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur)
-  Erftoegangsweg type I (60 km/uur)
-  Nog aan te leggen

Figuur 8: wegencategorisering Varsseveld

Met deze wegencategorisering worden de randvoorwaarden gecreëerd voor:

- een duurzaam veilig wegennet met een lager aantal verkeersslachtoffers;
- een hiërarchisch opgebouwd, maar samenhangend wegennet, met een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en winkelgebieden;
- bundeling van doorgaand verkeer daar waar het hoort (op de hoofdwegen), waardoor de overlast van het doorgaande verkeer tot een minimum wordt beperkt.

Om deze uitgangspunten te bereiken zijn diverse maatregelen nodig. Het beleidskader wordt dan ook verder uitgewerkt in een jaarlijks uitvoeringsprogramma. De keuze, welke projecten in welk jaar worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma, is afhankelijk van:

- prioriteit in uitvoering;
- regionale mobiliteitsagenda;
- geplande (onderhoud)werkzaamheden en
- financiering.

Het gaat zowel om fysieke- als gedragsmaatregelen. In het eerste geval gaat het om projecten die daad- werkelijk zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals herinrichting van kruispunten. Deze maatregelen richten zich vooral op het realiseren van verkeersnetwerken en de uitvoering van het parkeerbeleid. Uitgangspunt van het parkeerbeleid is, dat er voldoende parkeergelegenheid is, zodat de hinder als gevolg van zoekgedrag en/of foutief geparkeerde auto's wordt voorkomen.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan leidt tot de realisatie van meer parkeercapaciteit bij het bestaande bedrijf Ten Brinke Groep. Hiermee worden de bestaande parkeerproblemen verminderd. In deze zin is onderhavig bestemmingsplan passend in de GVVP.

3.5 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan raakt geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het rijksbeleid.

Wat betreft het provinciale beleid kan worden gesteld dat, aangezien het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom, er geen provinciale belangen worden geraakt. Het plan is niet strijdig met de structuurvisie Bedrijventerreinen en werklocaties en de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

Wat betreft het regionale beleid kan worden gesteld dat het onderhavige plan niet strijdig is met de regionale structuurvisie.

Wat betreft het gemeentelijke beleid kan worden gesteld dat het plan goed past binnen het beleidsvoornemen om de bedrijfsontwikkelingen van bestaande ondernemingen te ondersteunen. Onderhavig past verder goed binnen het beleidsvoornemen in de structuurvisie dat het lokale bedrijfsleven een plek krijgt in Varsseveld. Het plan past ten slotte binnen het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In een bestemmingsplan moet aandacht worden besteed aan milieu- en omgevingsaspecten. Onderhavig plan is kleinschalig en heeft door de aard een beperkte milieu-impact. In de navolgende paragrafen wordt echter wel elk aspect kort beschreven.

4.2 Milieu

4.2.1 Bodem

Algemeen

In het kader van een bestemmingsplanprocedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek moet uitwijzen of de locatie mag worden aangewend voor de gewenste ontwikkeling.

Toetsing

Het bestemmingsplan betreft de wijziging van een deel van de bestaande groenvoorziening langs het Wethouder Harteminkpad. Gezien het bestaande en historische gebruik van de locatie als groenvoorziening, hoeft geen bodemverontreiniging te worden verwacht. Hiernaast kan worden gesteld dat de toekomstige functie als parkeerterrein geen gevoeliger functie is dan de bestaande functie. Verder zal bij de aanleg van het parkeerterrein niet diep in de bodem worden gegraven.

Om deze redenen wordt geen bodemonderzoek benodigd geacht.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect bodem geen belemmeringen bestaan voor onderhavig plan.

4.2.2 Externe veiligheid

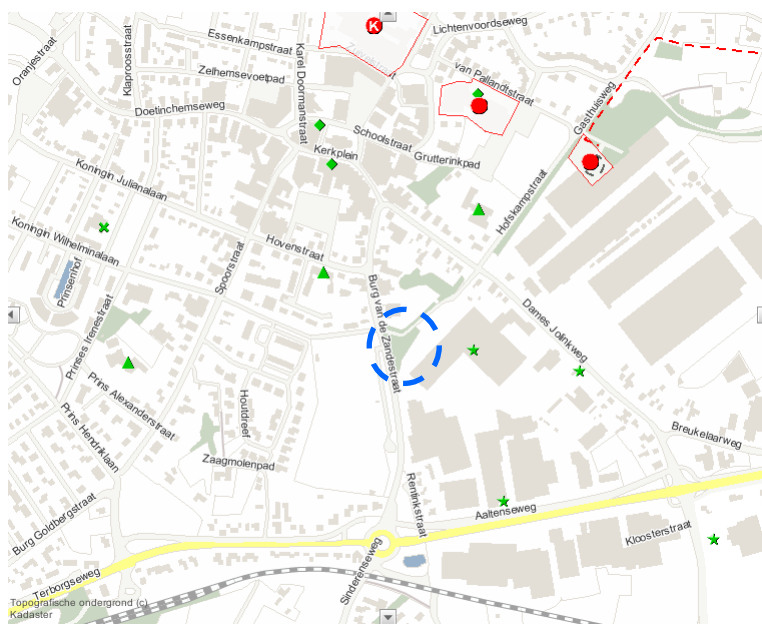
Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt gekeken naar de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Toetsing

Op navolgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart Nederland weergegeven. Hierop is te zien dat ten noordoosten van het plangebied, op het bedrijventerrein Hofskamp, enkele inrichtingen met gevaarlijke stoffen liggen. Deze inrichtingen liggen op voldoende afstand van het plangebied (circa 600 m en verder). De overige risicovolle inrichtingen liggen op grotere afstand van het plangebied.

Daarnaast is op de Risicokaart Nederland te zien dat ten noordoosten van het plangebied een buisleiding van de Nederlandse Gasunie ligt (CAS-Nummer 74-82-8). Gezien het feit dat deze buisleiding op een afstand van ruim 300 meter ligt, kan aangenomen worden dat de ontwikkelingen in het plangebied niet belemmerd worden.



Figuur 9: Uitsnede Risicokaart Nederland met globale aanduiding plangebied (blauw)

De risicobronnen liggen te ver van het plangebied om het plangebied een relevante bijdrage aan het groepsrisico te laten hebben.

Hier kan ten overvloede aan worden toegevoegd dat een parkeerterrein niet valt onder de activiteiten die standaard worden meegewogen bij het bepalen van de hoogte van het groepsrisico. Personen zijn immers over het algemeen slechts een beperkte periode op een parkeerterrein aanwezig.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmering bestaat voor onderhavig bestemmingsplan.

4.2.3 Geur

Onderhavig project betreft een niet-geurgevoelige functie. De nieuwe bestemming betreft hiernaast geen activiteit met een relevante geuruitstoot. Het aspect geur is om voorgaande redenen dan ook niet relevant.

4.2.4 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Toetsing

De beoogde nieuwe functie van het plangebied (parkeerterrein) is niet geluidgevoelig. Om deze reden hoeft dit aspect niet nader te worden onderzocht.

Wel kan het zijn dat de uitbreiding van het parkeerterrein leidt tot een toename van de geluidshinder op de omgeving. Hierover kan ten eerste worden gesteld dat er slechts sprake zal zijn van een zeer beperkte hinder: onderhavig plan betreft de vergroting van het parkeerterrein met 17 parkeerplaatsen. Deze worden gebruikt door het personeel van Ten Brinke Groep. De verwachting is dus dat er sprake is van twee verkeersbewegingen per weekdag: 's ochtends als de werknemer aankomt, en 's avonds, als deze weer weggrijdt. In totaal is dus sprake van een toename van circa 35 verkeersbewegingen, die allemaal plaatsvinden in de dag- en avondperiode en uitsluitend tijdens weekdagen. Een toename van 35 verkeersbewegingen in het bestaande verkeersbeeld van de Burgemeester v.d. Zandestraat is dermate beperkt, dat dit niet leidt tot een meetbare toename van de geluidshinder.

Hier kan ten tweede aan toegevoegd worden dat het plan alleen toeziet op een betere oplossing van de bestaande parkeerdruk. Eigenlijk leidt onderhavig plan dus niet tot een extra verkeerstoename, maar wordt het parkeren alleen beter een plek gegeven. Hier kan ten derde aan toegevoegd worden dat zich in de directe nabijheid van het plangebied geen gevoelige functies bevinden. Ten noorden van het plangebied bevindt zich een winkel (Aldi), aan de zuid- en oostzijde het bedrijventerrein, en aan de westzijde de begraafplaats Rentinkkamp. Geen van deze functies is hindergevoelig.

Conclusie

Het aspect 'geluid' leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het

Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootsteldingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuw vestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden, waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing

Onderhavig plan betreft de uitbreiding van een parkeerterrein met 17 parkeerplaatsen. Zoals reeds in paragraaf 4.3 is besproken, leidt dit naar verwachting tot een toename van 35 verkeersbewegingen tijdens weekdagen.

Bij ruimtelijke projecten is met name de toename van verkeersbewegingen een mogelijke bron voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Gezien echter de zeer beperkte schaal van onderhavig plan, kan worden aangenomen dat er geen verandering zal plaatsvinden in de luchtkwaliteit. Hiernaast blijkt uit de toetsing aan de NIBM-tool dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan (een verslechtering van) de luchtkwaliteit. Ten slotte blijkt uit de saneringstool dat de bestaande luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied (achtergrondwaarden) goed is.

Hieraan kan nog worden toegevoegd dat onderhavig plan eigenlijk geen toename met zich meebrengt van het aantal verkeersbewegingen. Ook als onderhavig plan niet wordt gerealiseerd, dan is er nog steeds sprake van een aanwezige parkeervraag, die dan echter vooral zal leiden tot een toename van het parkeren in het dorp of de directe omgeving van het bedrijf.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.2.6 *Bedrijven en milieuzonering*

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009) als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden worden vermindert. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Toetsing

Wat betreft onderhavig plan kan worden gesteld dat het wel hindergevend is maar zelf niet hindergevoelig. Met onderhavig plan wordt immers een parkeerterrein uitgebreid. Om die reden hoeft alleen te worden beoordeeld of (de uitbreiding van) het parkeerterrein leidt tot hinder op de omgeving. Hierop is de bedrijvenlijst uit bijlage 1 van de voornoemde VNG-publicatie nageslagen. Hieruit valt op te maken dat voor een parkeerterrein een richtafstand van 30 meter geldt.

<i>SBI 2008</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>Geur</i>	<i>Stof</i>	<i>Geluid</i>	<i>Gevaar</i>	<i>Categorie</i>
5221	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	10	2

Gesteld kan worden dat locatie waar het parkeerterrein gerealiseerd wordt, niet direct grenst aan bestaande hindergevoelige functies. De locatie grenst aan een groenvoorziening en supermarkt. De supermarkt is niet hindergevoelig. De dichtstbijzijnde hindergevoelige functies betreffen de woningen aan de Burgemeester v.d. Zandestraat. Deze zijn gelegen op geruime afstand (circa 40-50 meter).

Aangezien de afstand tot de woningen groter is dan de voornoemde richtafstand van 30 m en bovendien sprake is van een ondergeschikte uitbreiding van een al bestaand parkeerterrein, kan op voorhand worden geconcludeerd worden dat de functies wonen en parkeren elkaar hier niet in de weg zitten. Om deze reden hoeft niet te worden verwacht dat er sprake is van milieuhinder.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen in het plangebied.

4.2.7 Overige hinder en risico's

Kabels en leidingen

Er bevindt zich een riooltransportleiding in de nabijheid van het plangebied. Deze is gelegen onder de groenstrook. Bij onderhavig plan wordt de leiding niet verstoord. Bij de aanleg van het parkeerterrein zal rekening met de rioolleiding worden gehouden. Voor het overige bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied.

4.3 Cultuurhistorie en archeologie

4.3.1 Archeologie

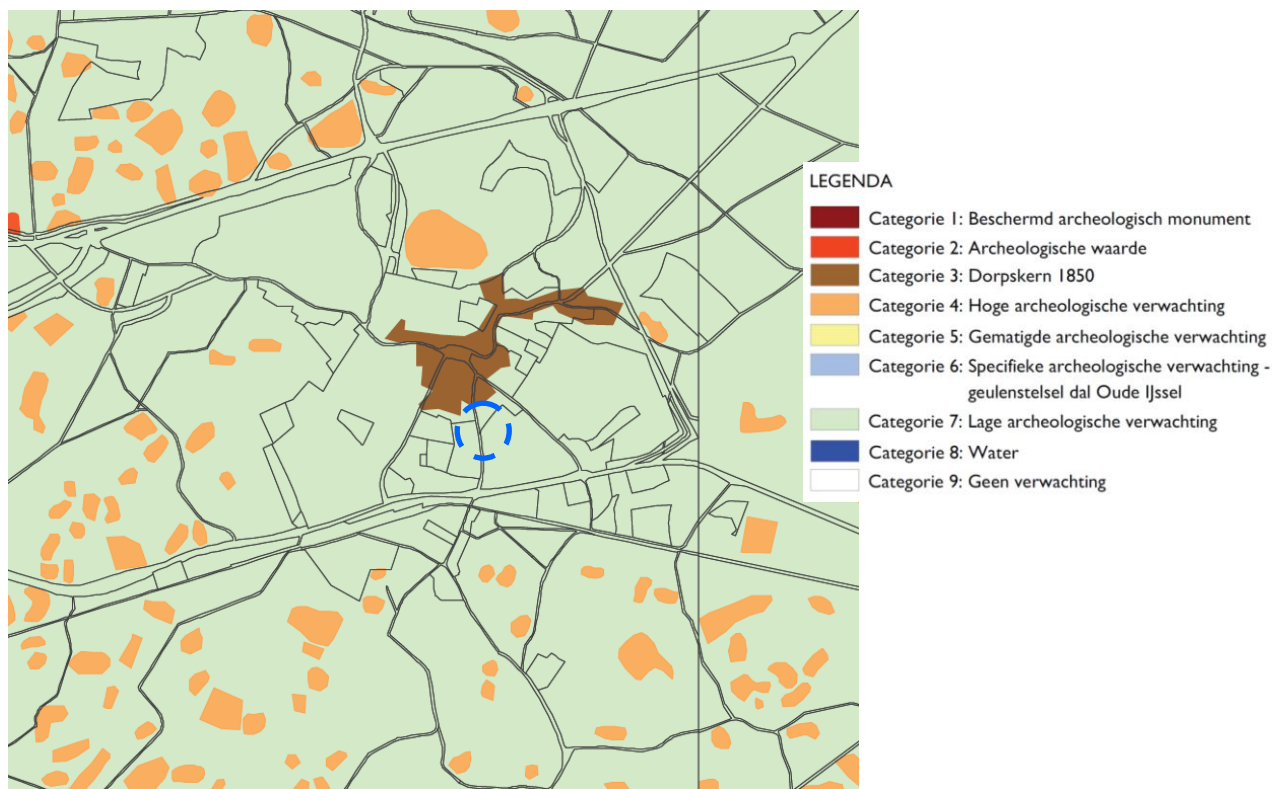
Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken.

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Toetsing

Volgens de Archeologische waarden en verwachtingenkaart van de gemeente Oude IJsselstreek heeft het hele plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde.



Figuur 10: Uitsnede Archeologische waarden en verwachtingenkaart met globale aanduiding plangebied (blauw)

Gezien de lage archeologische verwachting, is het niet nodig nader archeologisch onderzoek te doen. Hier kan aan toegevoegd worden dat ook de aard van het project (de aanleg van een parkeerplaats) geen aanleiding geeft te veronderstellen dat er mogelijk archeologische waarden worden verstoord, aangezien met deze werkzaamheden niet diep hoeft te worden gegraven.

Conclusie

Het aspect 'archeologie' leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.3.2 Cultuurhistorie

Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing

Er bevinden zich geen bijzondere cultuurhistorische waarden op of nabij het plangebied. Er worden met onderhavig plan dan ook geen cultuurhistorische waarden verstoord.

Conclusie

Het aspect 'cultuurhistorie' leidt niet tot belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.3.3 Monumenten

Er bevinden zich geen monumenten in of nabij het plangebied. Dit aspect is voor onderhavig bestemmingsplan dan ook niet relevant.

4.4 Flora en fauna

Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en eventuele andere betrokken natuurregeling.

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan maakt de uitbreiding van het bestaande parkeerterrein bij Ten Brinke Groep met in totaal 17 parkeerplaatsen mogelijk. De uitbreiding van het parkeerterrein vindt plaats ter plaatse van een bestaande groenvoorziening. Ten behoeve van het plan zullen enkele bomen moeten worden gerooid.

De bestaande groenvoorziening wordt gebruikt als speelvoorziening. Om deze reden hoeft niet te worden verwacht dat er beschermde diersoorten aanwezig zijn.

De bestaande planten en bomen hebben geen bijzondere waarde en betreffen geen beschermde soorten. Er wordt niet verwacht dat de bomen geschikt zijn voor boom-bewonende soorten.

Het rooien van de bomen leidt er hiernaast niet toe dat het bestaande lijnvormige element van bomen wordt doorbroken; hiervoor blijven voldoende bomen behouden. Er wordt daarom niet verwacht dat onderhavig plan leidt tot verstoring van vleermuizen, die de bestaande groenvoorziening kunnen gebruiken als vliegroute.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect flora en fauna geen belemmeringen bestaan ten aanzien van de gewenste ontwikkeling in het plangebied.

4.5 Verkeer en parkeren

Onderhavig plan betreft de uitbreiding van een parkeerterrein met 17 parkeerplaatsen. Deze worden gebruikt door het bestaande bedrijf Ten Brinke Groep om de bestaande parkeerproblemen als gevolg van een te kleine parkeercapaciteit te verlichten.

Onderhavig plan heeft om die reden naar verwachting positieve gevolgen voor verkeer en parkeren. Doordat er meer parkeerplaatsen zijn, vermindert het verkeer van rondrijdende auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Tevens wordt met onderhavig plan naar verwachting het foutparkeren verminderd.

Aangezien het onderhavige plan niet de uitbreiding van het bedrijf Ten Brinke Groep inhoudt, is er naar verwachting geen sprake van de toename van de verkeersintensiteiten.

4.6 Waterhuishouding

4.6.1 Inleiding

In de toelichting van ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf opgenomen te worden. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. In het kader van de watertoets dient over de inhoud van de waterparagraaf overleg met het waterschap plaats te vinden.

4.6.2 Beleid

Rijksbeleid

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.

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003). Het bestuursakkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd. Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen, moet anticiperen op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen. Dit anticiperen is ook terug te vinden in de op 1 januari 2008 van kracht geworden Wet gemeentelijke watertaken. In deze nieuwe wet zijn de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht vastgelegd.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is mede kader voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in het plangebied. Het waterplan is beschreven aan de hand van een aantal thema's zoals landbouw, wateroverlast, watertekort, natte natuur, grondwaterbescherming en hoogwaterbescherming. Voor deze thema's is beschreven welke doelstellingen voor 2010 en 2015 er liggen. Hierbij is rekening gehouden met de Europese kaderrichtlijn water en het beleid Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het thema 'water als ordenend principe' loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt

in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet.

4.6.3 Beschrijving van watersystemen

Riool

Het gemeentelijk beleid is gericht op het scheiden van (afval)waterstromen. Relatief schoon regenwater hoeft niet te worden afgevoerd naar de zuivering, maar wordt zo lang mogelijk vastgehouden in het gebied middels retentievoorzieningen en/of infiltratie. Het overgrote deel van Varsseveld kent daarom al een gemengd stelsel (voor afvalwater en regenwater). Bij vervangingswerkzaamheden van het gemengde riool, zal worden bezien in hoeverre afkoppeling van verhard oppervlak mogelijk is.

Oppervlaktewater

Varsseveld ligt in het stroomgebied van de Oude IJssel en de Aastrang. Andere belangrijke beken en watergangen in dit stroomgebied zijn het Waalse Water, de Bielheimerbeek / Boven-Slinge, de Akkermansbeek, de Bergerslagbeek, de Keizersbeek / Schaarsbeek en de Zwarte beek. De Oude IJssel loopt bij Doesburg op de IJssel. Het stroomgebied heeft tevens een functie voor de doorvoer van water uit Duitsland. Langs de Oude IJssel kunnen gebieden van water worden voorzien bij voldoende aanvoer van de Oude IJssel. Op diverse plaatsen kan water vanuit de Bielheimerbeek worden ingelaten. In droge perioden daalt het waterpeil in deze beek echter door wegzijging en gebrek aan aanvoer. De Bielheimerbeek loopt ten noorden van Varsseveld. Dit waterlichaam vindt zijn oorsprong in het gebied van de Boven-Slinge. De Bielheimerbeek mondt nabij sluiscomplex De Pol ten noorden van Gaanderen uit in de Oude IJssel. Deze beek maakt deel uit van de te ontwikkelen EVZ Boven-Slinge. Het watersysteem in en rond Varsseveld is typerend voor grote delen van het zandgebied. De verhoogde ligging van grote delen van Varsseveld en omgeving laat zien dat sprake is van een infiltratiegebied (grondwatergebied over het algemeen dieper dan 60 cm). Het grondwater stroomt af naar het zuidwesten in de richting van de Oude IJssel. Er zijn weinig kwelsituaties waar wateroverlast zou kunnen optreden..

4.6.4 Tabel waterthema's

Het waterschap Rijn en IJssel schrijft het gebruik voor van de watertoetstabel bij ruimtelijke plannen. Deze is hieronder weergegeven. Relevante aspecten uit deze tabel dienen nader te worden besproken.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFTTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering?	Nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)?	Nee
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak?	Ja
	2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Nee
	3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee

Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Nee Nee Nee Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Nee Nee Nee
Grondwater-kwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel? 2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Nee Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ? 2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap? 2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

Wateroverlast

Door de ontwikkelingen in het plangebied neemt het verhard oppervlak toe. De toename van het verhard oppervlak bedraagt ca. 400 m². De toename aan verharding is gezien de beperkte schaal van het plan, beperkt. Er zijn voldoende mogelijkheden om het hemelwater te laten infiltreren of af te voeren. De gevolgen voor de waterhuishouding zijn daarom zeer beperkt.

4.6.5 Watertoets

Er is in dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgenomen. Deze is in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan het waterschap.

Uit vooroverleg met het waterschap is gebleken dat bij het waterschap de wens bestaat dat er voorzieningen worden getroffen om ter plaatse het hemelwater te kunnen laten infiltreren. Dit zal daarom als uitgangspunt worden gehanteerd bij de uitwerking van de plannen.

5 Juridische bestuurlijke aspecten

5.1 Opzet van de verbeelding

Verbeelding

Als ondergrond voor de verbeelding wordt gebruik gemaakt van de Grootchalige BasisKaart van Nederland (GBKN). De adresgegevens en de gebouwen komen uit de gemeentelijke Basisregistratie Adressen en Gebouwen aangevuld met kadastrale gegevens en indien nodig met informatie van luchtfoto's en oude bestemmingsplankaarten.

De verbeelding dient helder en duidelijk leesbaar te zijn en bevat daarom alleen informatie die juridisch relevant is. Er is in dit bestemmingsplan voor gekozen om alle relevante informatie, voor zover mogelijk, op de plankaart aan te geven, om in een oogopslag te kunnen zien wat wel en niet toegestaan is. Wat op de verbeelding staat moet terugkomen in de planregels.

Digitale verbeelding

In het kader van nieuwe normen die voortvloeien uit de Wro en de SVBP2008 ontstaat er een verschil in de verbeelding van een digitale en een analoge verbeelding. De - wettelijk geldende- digitale kaart lijkt minder informatie te bevatten. Planinformatie wordt namelijk verkregen door het klikken op objecten in de verbeelding.

De verbeelding van een digitaal bestemmingsplan is altijd noord gericht, waardoor de noordpijl in het digitale plan overbodig is; dit in tegenstelling tot de analoge verbeelding waarop de noordpijl nog wel moet worden aangegeven. Iedere bestemming moet op de verbeelding worden weergegeven in een andere kleur. Het gebruik van deze kleuren moet conform de SVBP 2008.

Samenhang verbeelding en regels

De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

5.2 Opzet van de regels

5.2.1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

5.2.2 Bestemmingsregels

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. In dit geval is er maar één bestemming, 'Groen'. Het betreft dezelfde bestemming als de huidige in het vigerende bestemmingsplan 'Kom Varsseveld, 2010'. Het verschil met het vigerende bestemmingsplan is dat ter plaatse van het plangebied een aanduiding 'parkeerterrein' is toegevoegd, die een gebruik voor parkeren toestaat. Er is een wijzi-

gingsbevoegdheid in de regels opgenomen, die de gemeente toestaat om de aanduiding 'parkeerterrein' te verwijderen, als blijkt dat er geen noodzaak meer is voor het gebruik van het plangebied voor parkeerdoeleinden.

Belangrijk om te vermelden is dat naast deze bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.

5.2.3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene afwijkingsregels.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische haalbaarheid

Het project betreft een particulier initiatief, namelijk van Ten Brinke Groep. Ten Brinke Groep neemt de kosten voor de aanleg van het parkeerterrein en de benodigde groene inpassing op zich. Voor de gemeente Oude IJsselstreek verloopt het plan hiermee kostenneutraal.

6.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 25 juli 2013 tot en met 4 september 2013 ter inzage gelegen. Binnen die termijn konden zienswijzen worden ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.