

Bestemmingsplan Tankstation Giethoorn Zuid



ID plan: NL.IMRO.1708.GHNTankstationGHNZ-VA01
datum: 31 mei 2016
status: Vastgesteld
auteur: Joost Huizing

Vastgesteld door de raad dd. 31 mei 2016

de griffier,

de voorzitter,

Inhoudsopgave toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding tot planontwikkeling	3
1.2	Plangebied	4
1.3	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	Projectprofiel	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Planvoornemen	5
2.3	Gebiedsomschrijving	5
2.4	Projectbeschrijving	7
2.5	Verkeer en parkeren	8
2.6	Privacy en bezonning	9
2.7	Duurzaamheid	9
Hoofdstuk 3	Gebiedsvisie en uitgangspunten	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4	Actuele waarden	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Flora en fauna	18
4.3	Cultuurhistorie	20
4.4	Archeologie	20
Hoofdstuk 5	Waterparagraaf	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Waterhuishouding	21
5.3	Waterhuishoudkundige voorzieningen	21
5.4	Afvoer schoon- en vuilwater	21
5.5	Watertoets	21
Hoofdstuk 6	Milieuparagraaf	22
6.1	Milieu	22
6.2	Geluidhinder	22
6.3	Bodem	23
6.4	Luchtkwaliteit en het besluit NIBM	23
6.5	Bedrijven en milieuzonering	24
6.6	Externe veiligheid	24
6.7	Kabels en leidingen	26
Hoofdstuk 7	Juridische opzet	27
7.1	Algemeen	27
7.2	De verbeelding	27

7.3	De regels	27
Hoofdstuk 8	Financiële paragraaf	28
8.1	Financiële haalbaarheid	28
8.2	Exploitatieplan	28
Hoofdstuk 9	Inspraak en vooroverleg	29
9.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
9.2	Te volgen procedure	29
9.3	Inspraak, vooroverleg en zienswijzen	29
Bijlagen		31
	Bijlage 1 Akoestisch onderzoek	32
	Bijlage 2 Natuurtoets	33
	Bijlage 3 Reactienota inspraak	34
	Bijlage 4 Reactienota zienswijzen	35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot planontwikkeling

De gemeente Steenwijkerland is in het kader van omgevingsverbetering voornemens medewerking te verlenen aan het initiatief om het bestaande tankstation aan de Beulakerweg 131b te Giethoorn te verplaatsen naar het perceel aan de Beulakerweg ten noorden van nr. 116. De huidige tanklocatie is verkeersonveilig en de ondergrondse tanks moeten deels vervangen worden, waardoor na afweging gekozen is voor nieuwbouw. Het aanwezige autobedrijf op deze locatie blijft gehandhaafd. Doordat het nieuwe tankstation is gelegen tussen de Beulakerweg en het Kanaal Steenwijk-Beukers kunnen ook vaartuigen gebruik maken van het tankstation. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het niet mogelijk om ten noorden van Beulakerweg 116 een tankstation te realiseren. Om de nieuwbouw van een tankstation mogelijk te maken dient het vigerende bestemmingsplan herzien te worden. De gemeente Steenwijkerland heeft aangegeven in principe bereid te zijn om de bestemming ter plaatse te wijzigen ten behoeve van de verplaatsing en realisatie van het tankstation. Middels onderhavig bestemmingsplan wordt aangetoond dat de beoogde locatie geschikt is voor een tankstation. Het betreft het verplaatsen van een tankstation. Het tankstation op de huidige locatie komt daarmee te vervallen. Het wordt in de toekomst ook niet meer mogelijk op de locatie een tankstation te realiseren. Alleen de bestaande autobedrijfsactiviteiten mogen worden voortgezet.



Afbeelding 1. Ligging plangebied

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit twee delen, deze zijn beide gelegen aan de Beulakerweg. De bestaande locatie van het tankstation ligt aan de Beulakerweg 131b en is kadastraal bekend als gemeente Brederwiede, sectie B, nummer 954. Onderhavig bestemmingsplan is aan de Beulakerweg 131b echter alleen van toepassing ter plaatse van de huidige tankstation en de daarbij behorende overkapping.

De nieuwe locatie van het tankstation ligt aan de Beulakerweg ten noorden van nummer 116 en is kadastraal bekend als gemeente Giethoorn, sectie G, nummers 147 (gedeeltelijk).



Afbeelding 2. Beulakerweg 131b



Afbeelding 3. Nabij Beulakerweg 116

1.3 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 negen hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie. In hoofdstuk 3 wordt het beleid toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de actuele waarden van het plangebied toegelicht waarna in hoofdstuk 5 de waterparagraaf volgt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de milieuaspecten. Hoofdstuk 7 vormt de juridische opzet van het bestemmingsplan waarbij ingegaan wordt op de regeling. In hoofdstuk 8 wordt de financiële uitvoerbaarheid toegelicht. Ten slotte komt in hoofdstuk 9 de maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

Hoofdstuk 2 Projectprofiel

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het planvoornemen beschreven. Hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan de situering en de gebruikersfunctie van het project.

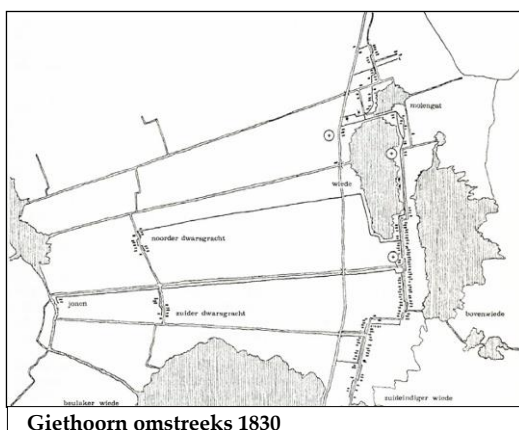
2.2 Planvoornemen

Het planvoornemen gaat uit van de verplaatsing van een tankstation naar een nieuwe locatie aan de Beulakerweg in Giethoorn Zuid. De Beulakerweg maakt onderdeel uit van de provinciale weg N334. Zoals eerder aangegeven is het plangebied onder te verdelen in een tweetal deelgebieden, de huidige locatie van het tankstation en de nieuwe locatie. Beide deelgebieden zijn gelegen aan de Beulakerweg en worden aan de westzijde begrensd door het Kanaal Steenwijk – Beukers.

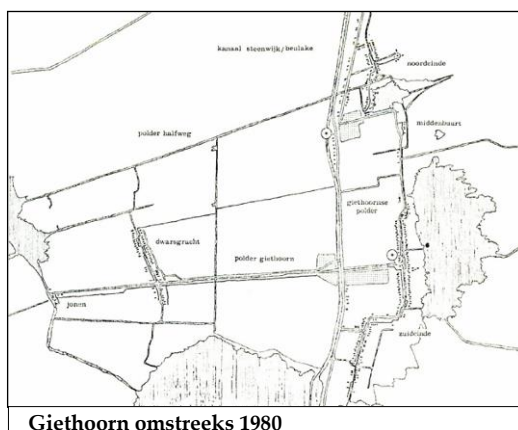
De huidige locatie is gelegen aan de Beulakerweg 131b in zuid Giethoorn. De nieuwe locatie is gelegen aan de noordzijde van de bebouwing langs de Beulakerweg in Giethoorn Zuid. Het nieuwe tankstation wordt gebouwd ten noorden van Beulakerweg 116. Op de bedrijfslocatie aan de Beulakerweg 131b wordt het bestaande tankstation afgebroken. Autobedrijf Stevens blijft ter plaatse van Beulakerweg 131b gehandhaafd.

De faciliteiten van het tankstation worden op de nieuwe locatie uitgebreid door behalve voor het wegverkeer ook voor het waterverkeer bereikbaar te zijn. Hierbij sluit het planvoornemen aan op de ruimtelijke en functionele structuur van Giethoorn.

2.3 Gebiedsomschrijving



Giethoorn omstreeks 1830



Giethoorn omstreeks 1980

2.3.1 Historie

De historische ontwikkeling van Giethoorn is bepaald door agrarische activiteiten, de winning van turf en de transportmogelijkheden die hier noodzakelijk voor waren. Vanaf 1300 na Christus werden kanalen uitgegraven ten behoeve van het transport van turf. Bij de winning van turf werden kavels van het oppervlak tot onder de grondwaterspiegel afgegraven. Dit heeft er voor gezorgd dat op deze kavels nieuwe vegetaties, zoals riet en

biezen, ontstonden. Ook werden sommige vormen van agrarisch activiteit weer mogelijk. Het uitgeveende landschap was echter ook kwetsbaar en heeft er voor gezorgd dat bij overstromingen en stormen grotere plassen werden gevormd. Hierbij is Giethoorn in de loop der eeuwen opgeschoven van het Giethoornse meer naar het Bovenwilde. Omstreeks 1830 is de tegenwoordige ruimtelijke structuur grotendeels bepaald. Deze bestaat uit vier ontsluitingsgrachten vanaf het Giethoornse Meer. Loodrecht op deze grachten liggen dwarsvaarten met daarlangs de bebouwing van Jonen, Dwarsgracht en Giethoorn.

De algemene schaalvergroting en mechanisatie in de landbouw zorgde er voor dat de betekenis van de landbouw in Giethoorn als bestaansbron sterk af nam. In de plaats daar van ontwikkelt zich het toerisme en krijgt Giethoorn een sterk recreatieve functie. Daarnaast komen de waterdorpen in trek als woongebied voor immigranten. In de periode na 1945 neemt algemeen de aandacht voor de historisch-structurele en landschappelijke waarde van het Gieterse Veen toe. Oud-Giethoorn wordt aangewezen als beschermd dorpsgezicht voor het behoud en herstel van de historisch-ruimtelijke kwaliteiten.



Afbeelding 4. Bestaand tankstation, Beulakerweg & kanaal en nieuwe locatie

2.3.2 *Ruimtelijke structuur*

De ruimtelijke structuur van het gebied, bestaande uit de hoofdgrachten, wordt gecomplementeerd uit de paden en wegen die hier tussen zijn ontstaan. De eigenlijke dorpsontwikkeling vond plaats langs deze noord-zuid gerichte dwarsvaarten. Giethoorn ontstond langs de dwarsdijken die dienden voor de ontsluiting van de venen en landerijen aan weerszijden van de hoofdvaart. De Beulakerweg vertoont hier het karakter als een weg-dorp.

Het samenspel van grachten en paden wordt niet in de eerste plaats door de bebouwing maar vooral door de beplantingen ondersteund. De detaillering van de openbare ruimte vindt haar verklaring vooral in de opstreckende kavelsloten. Deze scheiden de erven en dienen als opvaart naar de boerderijen. Deze erven manifesteren zich daardoor als eilanden die, als gevolg van de verveningsgeschiedenis en afhankelijk van de mate waarin men de bouwplaatsen heeft opgehoogd, soms sterke hoogteverschillen te zien geven.

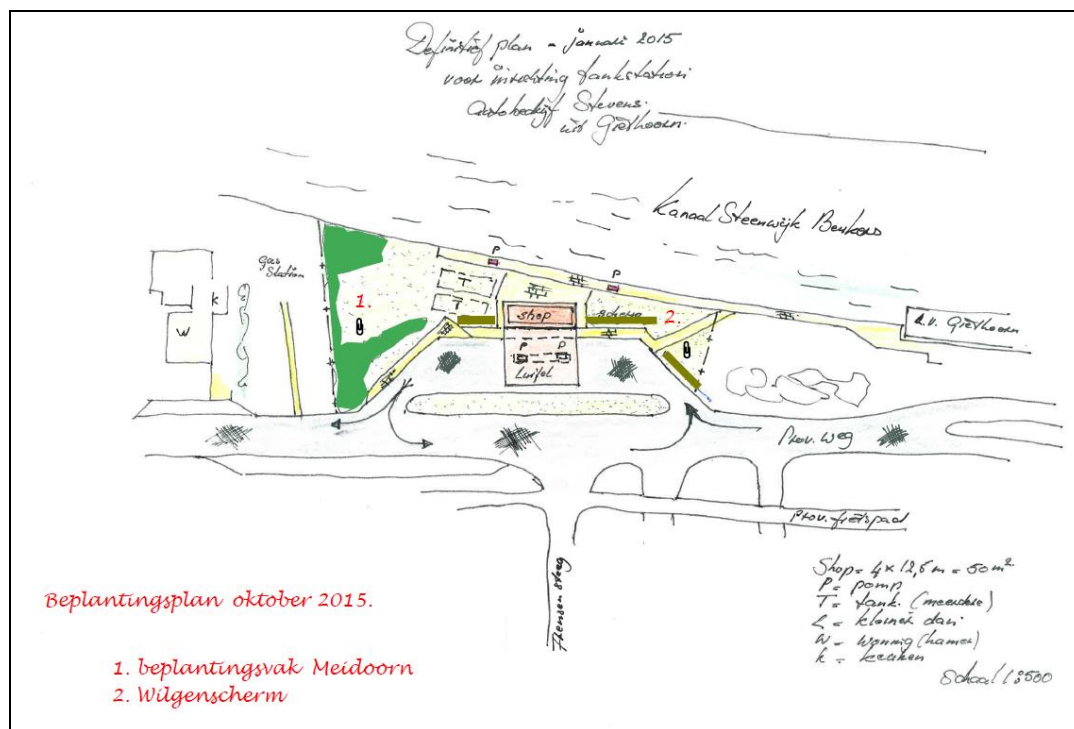
2.3.3 *Functionele structuur*

Een van de belangrijke economische dragers van Giethoorn is het toerisme. De meeste voorzieningen, bedrijvigheid en aanwezige infrastructuur staat dan ook ten dienste van het toerisme.

Het huidige tankstation ter plaatse van Beulakerweg 131b is gelegen op een kleinschalig

Het tankstation en de bedrijven zijn bereikbaar via de Beulakerweg. De Beulakerweg, N334, is de ontsluitingsweg die niet alleen het noordelijk en zuidelijke deel van Giethoorn met elkaar verbindt, maar ook Giethoorn met de aangrenzende dorpen ontsluit. Parallel aan de Beulakerweg loopt het Kanaal Steenwijk-Beukers.

De omgeving wordt gekenmerkt door veel openheid en groen. Rond de aanwezige bebouwing staan bomen. Ook zijn aan weerszijden van het kanaal veel bomen aanwezig.



Afbeelding 5. schetsontwerp toekomstige situatie tankstation

Momenteel ligt het tankstation aan de Beulakerweg 131b, wat als onderdeel van de provinciale ontsluitingsweg N334 een drukke doorgaande weg is. Hierdoor is de verkeerssituatie bij het tankstation onveilig. Tevens zijn de opslagtanks aan vervanging toe. Derhalve is na afweging gekozen voor nieuwbouw van het tankstation op een nieuwe locatie, namelijk ten noorden van Beulakerweg 116. Met name de volgende zaken zijn voor de nieuwe locatie gewogen:

- Vastgesteld bestemmingsplan Tankstation Giethoorn Zuid – 31 mei 2016

- infrastructuur is aanwezig (inclusief verharding voor aan- en uitrijstroken en leidingwerk);
- dit ruime perceel sluit aan op woongebied;
- afstand tankstation en eerstvolgende woning is circa 45 meter, terwijl dit op de huidige locatie milieutechnisch gezien een aandachtspunt is;
- zichtrelatie met maximaal één woning;
- het perceel is gelegen binnen bebouwde kom aan een doorgaande weg;
- het perceel is gelegen aan een belangrijke vaarroute;
- is gelegen op ruime afstand voor de brug vanaf Beulakerwijde;
- is gelegen tussen 2 wegversmallingen/verkeersremmers
- betreft overzichtelijke locatie en tracé voor wegverkeer;
- betreft overzichtelijke locatie en tracé voor vaarverkeer;
- er is geen bodemvervuiling aanwezig.

Bij deze toetsing is geconstateerd dat het tankstation op de nieuwe locatie ruimtelijk inpasbaar is. Om te voorkomen dat er een tankstation gesaneerd wordt en waarbij daarnaast verplaatsing een optie blijkt waardoor het voorzieningenniveau van recreatief Giethoorn niet wordt aangetast, is besloten de ruimtelijke procedure te starten. In die tijd speelde mee dat het tankstation Beulakerweg 137 al enkele jaren te koop stond.

De nieuwe inrichting zal bestaan uit een tankstation met vier afleverpompen en een kleinschalige winkel. Op de nieuwe locatie zal het mogelijk zijn om zowel auto's en motoren als boten van benzine/diesel te voorzien. Op de huidige locatie was het aftanken van boten niet mogelijk. Vrachtwagens kunnen geen gebruik maken van het nieuwe tankstation. Voor het vullen van de voorraadtank wordt een opstelstrook ingericht voor de tankwagens.

Om het tankstation te bereiken kan gebruik gemaakt worden van de bestaande op- en afrit aan de Beulakerweg en wordt een nieuwe aanlegkade aan het kanaal Steenwijk-Beukers gerealiseerd.

De brandstoftank met vulpunt wordt om milieutechnische redenen zo ver mogelijk van de woning aan de Beulakerweg 116 af gesitueerd. De tanks worden ondergronds gesitueerd. Over de bodem van het tankstation wordt een lekdichte vloer aangebracht. De ruimtes die ontstaan tussen de verhardingen en het kanaal worden ingericht met groen en bomen. Dit wordt gedaan om de aantasting op het huidige groene karakter te beperken.

Het huidige tankstation aan de Beulakerweg 131b wordt afgebroken. Het autobedrijf zal in zijn huidige vorm blijven voortbestaan.

2.5 Verkeer en parkeren

2.5.1 *Wal*

Door de provincie Overijssel zijn de afgelopen jaren verkeerstellingen uitgevoerd op verschillende locaties in Giethoorn. Een constante daarin is dat de verkeersintensiteit van motorvoertuigen (werkdagen) ter hoogte van de nieuwe locatie circa 20% lager ligt dan ter hoogte van de bestaande locatie. Ter hoogte van de nieuwe locatie gaat het om circa 4.000 motorvoertuigen (werkdag). Hoewel een tankstation een verkeersaantrekkende werking heeft, leidt dit naar verwachting niet tot een onevenredige toename ten opzichte van de bestaande intensiteiten.

Ter hoogte van zowel de oude als de nieuwe locatie geldt een maximale snelheid van 50 km/u. Ter plaatse van de nieuwe locatie wordt die snelheid afgedwongen door verkeersremmende maatregelen in de vorm van een knik en versmalling in de weg. Ter hoogte van beide locaties ligt een vrijliggend fietspad ten oosten van de Beulakerweg. Op de huidige locatie moeten aankomende en vertrekkende klanten van het tankstation het fietspad kruisen. Doordat de nieuwe locatie zich ten westen van de Beulakerweg bevindt, vindt er geen vermenging meer plaats van autoverkeer van en naar het tankstation en fietsers of voetgangers. Hiermee is sprake van een verbetering van de verkeerssituatie.

Ter plaatse van het nieuwe tankstation worden geen parkeervoorzieningen voor bezoekers getroffen.

2.5.2 Water

Onderdeel van de ontwikkeling is om de bestaande aanlegsteiger in het plangebied te verlengen. Hiermee worden de aanlegmogelijkheden voor boten vergroot. De veiligheid op het water is door de provincie beoordeeld en geeft volgens haar geen aanleiding om te verwachten dat er zich meer ongevallen zullen voordoen.

2.6 Privacy en bezonning

De privacybescherming voor de omwonenden betekent door de nieuwbouw van het tankstation geen verlies van privacy ten opzichte van de huidige situatie. De woning aan de Beulakerweg 116 is reeds met zijn voorgevel gericht op de Beulakerweg. Bij de inrichting van de nieuwe locatie wordt door het aanbrengen van hekken en beplanting voorkomen dat wachtenden op een tankbeurt aanleggen aan het perceel Beulakerweg 116.

Het planvoornemen brengt geen grote negatieve bezonning met zich mee voor de aangrenzende woning. Het betreft de nieuwbouw van een tankstation. De afstand tussen de woning en het tankstation bedraagt meer dan de wettelijk verplichte norm i.c. 30 meter. Er wordt alleen een serviceshop van 50 m² opgericht waar de serviceshop in zal komen en waar betaald kan worden. Dit gebouw heeft een maximale bouwhoogte van 3 meter en is dermate kleinschalig dat dit geen invloed heeft op de bezonning.

De zon komt op in het oosten en gaat onder in het westen. Het tankstation komt ten noorden van de bestaande woning Beulakerweg 116. Derhalve is eventuele schaduwwerking als gevolg van het nieuwe tankstation niet aanwezig.

2.7 Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling is te zien als een ontwikkelingsproces, waarbij gestreefd wordt naar het tot stand brengen van een duurzame samenleving. Dit gebeurt door in alle stadia van een planproces kansen en mogelijkheden te benutten voor het realiseren van een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een zo laag mogelijke milieubelasting, en deze in de tijd weten te handhaven, zodat ook toekomstige generaties daarin delen. Ook de gemeente Steenwijkerland heeft in haar beleidsdoelstellingen duurzaamheid opgenomen en wenst deze structureel in ontwikkelingsplannen op te nemen.

Hoofdstuk 3 Gebiedsvisie en uitgangspunten

3.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze structuurvisie staan de (rijks)plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De nieuwe structuurvisie vervangt verschillende bestaande nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de SVIR worden drie hoofddoelen genoemd 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, in stand houden 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 onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De 13 nationale belangen zijn als volgt:

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

- een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- efficiënt gebruik van de ondergrond.

Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden

- een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluids-overlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor het plangebied geldt dat er geen nationale belangen uit de structuurvisie in het geding zijn.

3.2.2 Barro

De SVIR (zie paragraaf 3.2.1) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze 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. Aangezien er vanuit het SVIR geen beperkingen gelden voor het planvoornemen, is ook het Barro niet van toepassing.

3.2.3 Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta, ook wel de Conventie van Valletta genoemd, is een Europees verdrag dat in 1992 is ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa. Het verdrag is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de grond bevinden, zoals gebruiksvoorwerpen, grafvelden en nederzettingen. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

- *Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden*
Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn.

- *Behoud in situ*

Er wordt naar gestreefd archeologische waarden op de plaats zelf te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd. Indien mogelijk worden de resten ingepast in de ontwikkeling, zodat ze tast- en goed zichtbaar blijven.

- *Verstoorder betaalt*

Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Het verdrag is ook vertaald in de Nederlandse wetgeving, namelijk de Monumentenwet. Daarnaast komt het verdrag ook terug in onder andere de Ontgrondingswet. Het is dan ook belangrijk dat de ontwikkelingen in het plangebied conform het verdrag zijn, en daarmee dan ook conform de wet.

Het plangebied is gelegen in een gebied met Hoge Archeologische waarde. In paragraaf 4.4 wordt beschreven dat voor het planvoornemen geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

3.2.4 *Nota Belvedere*

De beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting: Belvedere beoogt de aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Cultuurhistorie moet een inspiratiebron zijn en kwaliteitsimpuls vormen voor de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Een eerste vereiste daartoe is het voorkomen van de teloorgang van het bodemarchief (-archeologie) en het respecteren van historische gegevens bij behoud, ontwerp en herinrichting van bestaande en nieuwe gebieden.

Het plangebied ligt aan de rand van Giethoorn, welke in een Belvedere-gebied is gelegen. Giethoorn wordt omgeven door één gebied, namelijk het Belvedere-gebied 'De Wieden - Weerribben'. Een deel van dit gebied, de Weerribben, maakt deel uit van Natura 2000 gebieden. De dominantie van de ruimtelijke ontwikkelingen in 'De Wieden - Weerribben' richten zich op waterbeheer, natuurontwikkeling, toerisme en recreatie. Deze ontwikkelingen geven een indicatie van de ruimtelijke dynamiek en de omvang van mogelijke toekomstige veranderingen in deze gebieden. De opgave is deze ontwikkelingen te sturen of te benutten ten behoeve van de versterking van de cultuurhistorische, en daarmee culturele identiteit. De afstand van het nieuwe tankstation tot de Weerribben is ruim 900 meter. Het planvoornemen is gezien deze afstand niet van invloed op de versterking van de cultuurhistorische waarde van het Belvederegebied.

3.2.5 *Natura 2000*

Natura 2000 is een Europees netwerk van natuurgebieden met als doel het ontwikkelen en in stand houden van soorten en ecosystemen die belangrijk zijn voor Europa. Deze gebieden zijn aangewezen op basis van de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Het beleid houdt echter niet bij de landsgrenzen op, vogels en planten trekken zich immers niets aan van landsgrenzen.

Er zijn drie thema's die centraal staan bij Natura 2000, te weten beleven, gebruiken en beschermen.

Beleven houdt in dat er ruimte wordt gecreëerd voor recreatie. Recreatie en natuurontwikkeling in dezelfde omgeving betekent echter wel dat er goede afspraken gemaakt moeten worden.

Met *gebruiken* wordt bedoeld dat de natuur naast haar schoonheid ook economisch functioneel is. Wonen, werken en recreëren in een mooie omgeving is het streven, waarbij economie en ecologie met elkaar in balans dienen te zijn.

Beschermen wil zeggen het duurzaam beschermen van flora en fauna.

Het ideaalbeeld wordt bereikt wanneer de drie thema's in combinatie met elkaar zonder problemen van toepassing kunnen zijn op natuurgebieden.

Het ministerie van Landbouw Natuur en Visserij neemt hierin in het voortouw, door Natura 2000-gebieden aan te wijzen. Bij het aanwijzen van een gebied wordt op basis van enkel ecologische argumenten bepaald welke natuurwaarden op welke locatie geholpen moeten worden en welke doelstellingen daarbij behaald moeten worden.

Voor ieder definitief aangewezen natuurgebied dient een beheersplan opgesteld te worden met een looptijd van zes jaar. Een dergelijk beheersplan wordt opgesteld in goed overleg met eigenaren, beheerders en betrokken overheden (met name gemeenten, waterschappen en provincies). Het plan geeft weer wat er moet gebeuren om de gestelde doelen te bereiken en wie daarvoor verantwoordelijk is. Natura 2000 komt terug op bepalingen in de Natuurbeschermingswet. Gemeenten zijn derhalve verplicht om beheersplannen ten aanzien van Natura 2000-gebieden door te laten werken in het betreffende bestemmingsplan, indien een dergelijk gebied (gedeeltelijk) binnen het plangebied valt. Het plangebied ligt in het Natura 2000 gebied de Wieden. In paragraaf 4.2 wordt aangetoond dat het planvoornemen geen negatieve invloed heeft op het Natura 2000 gebied.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 *Omgevingsvisie Overijssel*

Provinciale staten van de provincie Overijssel hebben op 1 juli 2009 de 'Omgevingsvisie Overijssel' vastgesteld. Deze visie is de opvolger van het Streekplan Overijssel 2000+. In de omgevingsvisie staan de volgende thema's centraal:

- Duurzaamheid:
"Duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte aan de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien". De provincie wil duurzaamheid realiseren door transparante en evenwichtige afwegingen van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities. Het geheel van de beleidskeuzes moet de duurzaamheid van de leefomgeving versterken. De keuze voor duurzaamheid uit zich bijvoorbeeld in het Duurzaamheidsplan 2009-2012 en het Jaarplan Duurzaamheid 2010.
- Ruimtelijke kwaliteit:
"Datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat mensen belangrijk is. Of duurzamer gesteld: wat voor mens, plant en dier belangrijk is". Bij het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn essentiële gebiedskenmerken het uitgangspunt. De aanwezige gebiedskenmerken in zowel de groene- als de stedelijke omgeving zijn te onderscheiden in 4 lagen: een natuurlijke laag (in en op de bodem); een laag van het agrarisch-cultuur landschap (grootschalig gebruik en inrichting van de bodem); een

stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur) en een lust & leisure laag (toerisme, recreatie en landgoederen).

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Het plangebied ligt volgens de ontwikkelingsperspectievenkaart binnen een groene omgeving en maakt deel uit van de laag stedelijke laag. Binnen de stedelijke laag is ruimte voor het versterken van de ruimtelijke structuren. Het planvoornemen voor de verplaatsing van het tankstation voorziet in de inpassing van het tankstation middels een landschapsplan. Het nieuwe tankstation zal voldoen aan alle (milieu)eisen. Ter plaatse van de huidige locatie van het tankstation aan de Beulakerweg 131b worden de luifel en overige faciliteiten ten behoeve van het tankstation geamoveerd.

In het kader van een duurzame ontwikkeling is getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Voor het bepalen van de regionale behoefte is er gekeken naar het aantal brugpassages in Giethoorn Noord en Giethoorn Zuid. Op basis van tellingen van de provincie bedraagt het aantal vaarbewegingen bij opening van de bruggen hier de afgelopen jaren circa 14.000 per jaar. Daarnaast zijn er vaarbewegingen van boten die onder de brug doorkomen zonder dat deze geopend hoeft te worden. Op basis van ervaringscijfers van de provincie gaat dit om respectievelijk circa 20-25% (Giethoorn Zuid) en circa 40-50% (Giethoorn Noord) extra vaarbewegingen bovenop het eerder genoemde aantal van 14.000. Daarnaast is park Bodelaake in ontwikkeling, waar in totaal 191 recreatiewoningen en 50 reguliere woningen zijn gerealiseerd. Al deze woningen hebben direct toegang tot vaarwater. Dit plan is inmiddels voor de helft ingevuld en vordert gestaag. Het proces tot ontwikkeling van het 'Geel Gebied' Polder Giethoorn, gelegen naast recreatiegebied Bodelaake, is inmiddels ter hand genomen. Uitvoering van dit vergelijkbare plan zal eveneens grote positieve effecten hebben voor met name lokale bedrijvigheid. Tenslotte is er nog steeds sprake van progressie in de recreatieve watersport in Giethoorn. Op grond van het voorgaande kan gesteld worden dat er sprake is van een toename van de vraag naar brandstof en een voldoende regionale behoefte.

Het bestemmingsplan betreft een verplaatsing van een bestaand tankstation binnen dezelfde bebouwde kom naar een locatie waarop qua bestemming in het planontwerp minder bebouwing wordt gedacht dan de huidige bestemming toelaat. Ook is er geen toename van infrastructuur om reden dat op dit perceel gebruik wordt gemaakt van bestaand infrastructuur. Voor zover er al sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt deze binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen. Door de initiatiefnemer is een financiële onderbouwing van zijn plannen opgesteld, waaruit de haalbaarheid van het plan blijkt. Het plan is dan ook in overeenstemming met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Het planvoornemen draagt bij aan een verbetering van de belangen vanuit wonen, werken en recreëren sluit hiermee aan op het provinciale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *De vigerend beheersverordening*

De plangebieden van de huidige locatie en van de nieuwe locatie waren gelegen binnen respectievelijk het bestemmingsplan 'Hylkemaweg e.o.' vastgesteld door de raad op 12 juni 1979 en bestemmingsplan 'Giethoorn 1994' vastgesteld door de raad op 16 oktober

2001. Deze plannen zijn op 18 juni 2013 samengegaan in de beheersverordening 'Giet-hoorn'.

Het plangebied van de huidige locatie van het tankstation is gelegen binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. De gronden aangewezen op de kaart voor 'Bedrijfsdoeleinden' zijn bestemd voor de uitoefening van het ambachtelijke, dienstverlenende en/of nijverheidsbedrijf, niet zijnde detailhandel. Ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen'(VB) is de verkoop van motorbrandstoffen toegestaan. Deze aanduiding is alleen ter plaatse van de luifel en pompeilanden opgenomen. Omdat de verkoop van motorbrandstoffen hier niet meer toegestaan zal zijn, dient dit aangepast te worden in dit bestemmingsplan. De aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen' zal ter plaatse verwijderd worden.

Het plangebied van de nieuwe locatie is gelegen binnen de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden', 'Kantoordoeleinden' en 'Groenvoorzieningen'.

De gronden op de kaart aangewezen voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor verharde wegen ten behoeve van het lokale wegverkeer en interlokale wegverkeer, met de daarbij behorende andere-bouwwerken en voorzieningen waaronder begrepen kruisingen met watergangen. Op de tot 'Verkeersdoeleinden' bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd andere-bouwwerken ten dienste van de bestemming.

De gronden op de kaart aangewezen voor 'Kantoordoeleinden' zijn bestemd voor de uitoefening van administratieve, boekhoudkundige c.q. financiële, organisatorische en/of zakelijke functies – niet zijnde detailhandel -, met de daarbij behorende gebouwen, andere-bouwwerken en erven. Op de tot 'Kantoordoeleinden' bestemde gronden mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Hiervoor is een bouwvlak van 138 m² opgenomen, waarbinnen bebouwing met een goothoogte van 3 meter en een dakhelling van maximaal 60 graden is toegestaan.

De gronden op de kaart aangewezen voor 'Groenvoorzieningen' zijn bestemd voor bermen, groenstroken en plantsoenen met daarbij behorende (voet-)paden, uitritten en andere bouwwerken. Op de tot 'Groenvoorzieningen' bestemde gronden mogen uitsluitend andere-bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

De realisatie van een nieuw tankstation is zodoende binnen het thans vigerende bestemmingsplan niet toegestaan.

3.4.2 *Het toekomstig bestemmingsplan*

Met dit bestemmingsplan wordt de verplaatsing en de bouw van een nieuw tankstation ten noorden van Beulakerweg 116 mogelijk gemaakt. Hiervoor dient de huidige bestemming 'Verkeersdoeleinden' gewijzigd te worden in de bestemming 'Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg'. Ter plaatse van het huidige tankstation ligt de huidige bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. Deze bestemming dient gehandhaafd te blijven ten behoeve van Autobedrijf Stevens. De mogelijkheid voor een verkooppunt van motorbrandstoffen dient hier komen te vervallen door het verwijderen van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen'.

De verbeelding behorende bij deze toelichting is opgesteld conform IMRO2012. Het gaat om een partiële herziening van een bestemmingsplan dat voor 1 oktober 2010 is vastgesteld. De regels zijn afgestemd op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en voldoen aan de SVBP2012.

3.4.3 De Welstandsnota

De Welstandsnota 2004, vastgesteld d.d. 5 februari 2004, gaat over de kwaliteit van de bebouwing in de gemeente Steenwijkerland. Het plangebied valt binnen het Kraggenlandschap van Giethoorn. Voor de welstandsnota zijn met name de volgende criteria van belang:

- Het behoud, de bescherming en de versterking van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden van het waterstreekdorp Giethoorn met zijn directe omgeving, zoals deze tot uitdrukking komen in: -de opgaande beplanting, waarbij plaats, omvang en soort van belang zijn voor de landschappelijke karakteristiek.
- Dat in geval van verwijdering bomen en erfbeplanting zal worden gestreefd naar het aanbrengen van (streekeigen) vervangende beplanting ter plaatse dan wel op zodanige plaats dat de landschappelijke karakteristiek gehandhaafd blijft.

De Welstandsnota staat bedrijfsbebouwing in Giethoorn toe binnen bepaalde criteria. Bij de bedrijfsbebouwing dient met name langs de belangrijke wegen en de rand met het buitengebied een betere inpassing en uitstraling te worden gerealiseerd. Dit vanwege het functionele karakter van de vormgeving van de bebouwing. De oorspronkelijke bebouwing langs de Beulakerweg verdient meer zorg.

Nieuwe bedrijfsbebouwing langs de doorgaande wegen dient een versterking van de vormgeving te geven met speciale aandacht voor kleuren en materialen. Diverse kleuren en materialen zijn toegestaan mits deze harmoniëren met de directe omgeving. Het nieuwe tankstation wordt landschappelijk ingepast middels een landschapsplan en de nieuwe serviceshop zal qua kleur- en materiaalgebruik aansluiten bij de omgeving. Daarmee wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het beleid uit de welstandsnota. Het planvoornemen kent echter een beperkte bebouwingsontwikkeling en heeft geen invloed op de ruimtelijke structuur.

De Welstandsnota kent geen toetsingskader om de inrichting van de openbare ruimte te beoordelen en het planvoornemen past daarmee binnen het beleid. Het planvoornemen leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van monumentale waarden en tevens is het niet in strijd met de eisen van de welstand.

3.4.4 Landschapsontwikkelingsplan

Het beleid ter bescherming van het cultuurhistorisch waardevolle landschap is opgenomen in het Landschapsontwikkelingsplan (2005). In de visie gaat het tevens om het realiseren van recreatieve verbindingen. De versterking van het routenetwerk van fietsen, wandelen, paardrijden en varen en een kwaliteitsimpuls voor de bestaande recreatieve gebieden worden gezien als kansen. In het landschapsontwikkelingsplan worden de verschillende landschapstypen omschreven.

Het plangebied valt binnen het Kraggenlandschap. Het Kraggenlandschap kenmerkt zich van oorsprong door het open karakter en de opstreckende strokenverkaveling. De ruimtelijke structuur wordt bepaald door deze verkaveling. De bebouwing bestaat uit weg- en lintdorpen. Door de turfwinning is het karakter van het Kraggenlandschap sterk veranderd. Het landschap is kleinschalig en kenmerkt zich door een afwisseling van petgaten, legakkers, kragen, rietlanden en open water. De verlanding en het in tijd en ruimte sterk wisselende grondgebruik, hebben geleid tot een rijke variatie aan milieutypen. De bebouwing vond plaats langs de (dwars) grachten.

Het plangebied voor het nieuwe tankstation is gelegen in een cultuurhistorisch waardevol landschap. Met de nieuwbouw van het tankstation wordt hier rekening mee gehouden door de landschappelijke inpassing. Hiertoe dient een adequaat beplantingsplan te worden opgesteld. Hierdoor wordt het cultuurhistorische landschap niet aangetast. Het planvoornemen leidt verder niet tot een onaanvaardbare aantasting van monumentale waarden en is niet in strijd met de eisen van de welstand.

Hoofdstuk 4 Actuele waarden

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de actuele waarden die aanwezig zijn in het gebied. Specifiek wordt ingegaan op de flora en fauna, ecologische structuur, habitat, cultuurhistorie en archeologie.

4.2 Flora en fauna

In de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) is de bescherming van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000-gebieden) en Beschermde Natuurmonumenten ondergebracht. Beoordeeld dient te worden of ingrepen/activiteiten in of in de nabijheid van deze gebieden significant negatieve effecten kunnen hebben op de aangewezen waarden en instandhoudingdoelen van deze gebieden.

De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN: voorheen de Ecologische Hoofdstructuur kortweg EHS) komt voort uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor nieuwe ontwikkelingen binnen de groene contouren van het NNN geldt een 'nee, tenzij'-afweging. Dit houdt kortweg in dat significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet toegestaan is, tenzij er sprake is van het ontbreken van reële alternatieven en redenen van groot openbaar belang. Wanneer niet teruggevallen kan worden op het 'tenzij'-gedeelte van het beschermingskader, zal aangetoond moeten worden dat door de plannen de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet significant aangetast worden.

De Flora- en faunawet (Ffw) verplicht om bij ruimtelijke ingrepen of andere nieuwe activiteiten, na te gaan of er negatieve effecten kunnen optreden op exemplaren of het leefgebied van beschermde plant- en diersoorten. Optredende negatieve effecten dienen zo veel mogelijk vermeden of geminimaliseerd te worden. Voor schade aan strikt beschermde soorten kan het noodzakelijk zijn om een ontheffing aan te vragen bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) van het Ministerie van Economische Zaken.

Voor het bestemmingsplan is een natuurtoets uitgevoerd (zie bijlage 2). Gezien de ligging binnen Natura 2000-gebied De Wieden is gekeken naar eventuele gevolgen in het kader van de Natuurbeschermingswet. Omdat het een ruimtelijke ontwikkeling betreft zijn eveneens de mogelijke gevolgen vanuit de Flora- en faunawet en het EHS-beleid beoordeeld.

4.2.1 *Natuurbeschermingswet*

De locatie ligt geheel binnen Natura 2000-gebied De Wieden. Gezien de afstand tot overige Natura 2000-gebieden in de omgeving (bv. Weerribben) en de aard van de ingreep zijn effecten op de doelen voor die gebieden waarschijnlijk uit te sluiten. Op basis van het plan en de daarbij horende inrichting zijn de volgende mogelijk optredende effecten beoordeeld:

- oppervlakteverlies door de realisatie van het bouwwerk en de aanlegoever;
- verstoring door geluid, licht en optische verstoring gedurende de bouw en als gevolg van jaarrond aanwezigheid van mensen en verkeer;
- vermesting (eutrofiëring) en verzuring door verkeer.

Oppervlak

Verhardingen binnen Natura 2000-begrenzing vallen onder de zogeheten exclaveringsformule (ministerie van LNV 2005), wat er kortweg op neerkomt dat verhardingen, tuinen en erven buiten het Natura 2000-gebied vallen. Op basis van deze toelichting kan worden gesteld dat het landdeel van de planlocatie in ieder geval buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied valt (geëxclaveerd is). Of dit ook geldt voor het waterdeel is onduidelijk. Gezien de functie die de ligplaats (voor de VVV-woonark) had, is aangenomen dat ook dit onder de exclavering valt. Dit betekent dat van oppervlakteafname geen sprake is. Op basis van deze exclaveringsformule wordt geconcludeerd dat de locatie buiten de begrenzing ligt en er dus geen sprake is van een oppervlakteafname. Een verdere beoordeling van dit onderdeel is dan ook niet aan de orde.

Verstoring

Geconcludeerd wordt dat eventueel optredende effecten door licht, geluid en optische verstoring opgaan in het bestaande gebruik en de reeds aanwezige verstoring. Van negatieve effecten op instandhoudingdoelen is dan ook geen sprake.

Vermesting en verzuring

Omdat overal sprake is van een afname van stikstofdepositie kunnen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de habitattypen en leefgebieden van De Wieden op voorhand worden uitgesloten.

4.2.2 Ecologische hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur van Overijssel is door de Provincie vastgesteld in de Omgevingsvisie (geconsolideerde versie 2014) en de bijbehorende Omgevingsverordening. Naast de EHS is hierin ook de categorie Ondernemen met Water en Natuur opgenomen. Binnen de EHS-begrenzing geldt het eerder genoemde 'nee, tenzij beleid'. Voor initiatieven in de gebieden Ondernemen met Water en Natuur geldt het 'ja, mits-beleid'. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, mits ook een kwaliteitsimpuls wordt gegeven aan water, natuur en landschap.

De planlocatie ligt niet binnen de EHS en niet binnen de zone Ondernemen met Water en Natuur. Binnen de begrenzingen van de EHS zijn dan ook geen ruimtelijke wijzigingen gepland, waardoor toetsing aan het EHS-beleid verder ook niet aan de orde is.

4.2.3 Flora- en faunawet

Voor de natuurtoets is één veldbezoek uitgevoerd. Er is onderzocht of in het gebied mogelijk beschermde soorten aanwezig zijn dan wel kunnen zijn en of deze verstoord worden door de geplande ontwikkeling. Omdat het veldbezoek gedurende de groei- en bloeiperiode is uitgevoerd, is een goede indruk verkregen van de natuurwaarden.

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied slechts enkele beschermde soorten (kunnen) voorkomen. Het betreft echter hoofdzakelijk algemene soorten (tabel 1-soorten van de Flora- en faunawet). Voor deze soorten geldt een algehele vrijstelling op de ontheffingsplicht bij ruimtelijke ingrepen en zijn vervolgstappen dus niet noodzakelijk.

Daarnaast komen mogelijk enkele algemene broedvogels voor. Hiervoor geldt dat verstorende werkzaamheden in het broedseizoen geen ontheffing wordt verleend, omdat het uitvoeren van de werkzaamheden buiten het broedseizoen over het algemeen een goed

alternatief is. Wanneer de werkzaamheden dus buiten het broedseizoen uitgevoerd worden, zijn vervolgstappen niet noodzakelijk. De zorgplicht blijft, ongeacht de status van de soorten, wel van kracht.

Tot slot leidt de toename van de verlichting door het tankstation niet effecten op het functioneren van het Kanaal Beukers – Steenwijk als vliegroute voor meervleermuis.

4.3 Cultuurhistorie

De Cultuurhistorische atlas Overijssel biedt informatie over historische landschapsstructuren, bouwkundige monumenten en archeologische vindplaatsen in kaart, foto en toelichting. De gegevens op de kaart zijn afkomstig van de rijksdienst voor monumentenzorg (RDMZ), rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek (ROB), stichting Het Oversticht en de provincie Overijssel.

In het plangebied is sprake van een cultuurhistorisch waardevol landschap, namelijk het Kraggenlandschap. Op basis van het Landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Steenwijkerland wordt een beplantingsplan opgesteld. Zodoende wordt in voldoende mate rekening gehouden met het cultuurhistorisch waardevolle landschap.

4.4 Archeologie

De gemeente Steenwijkerland beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Op deze kaart is de archeologische verwachtingswaarde van de gronden binnen de gemeente weergegeven. Ook zijn de archeologische monumenten aangeduid. Voor delen van de bebouwde kom kan geen verwachtingswaarde worden gegeven.

Het plangebied ligt binnen een gebied met hoge archeologische verwachting. De redenen om een gebied als hoge verwachtingszone te kwalificeren, zijn zeer divers. Voor het plangebied is de belangrijkste waarde het bestaan van oude ontginningsassen en de actuele bebouwde kom van de diverse veennederzettingen.

Op basis van de landschappelijke, geologisch en bodemkundige situatie en de verspreiding van de bekende archeologische vondsten is de trefkans op archeologische relikten uit vrijwel alle archeologische perioden in deze gebieden hoog. Ook delen van de laaggelegen dek-zandvlaktes met een relatief hoge grondwaterstand hebben een hoge verwachting, enerzijds vanwege de mogelijke aanwezigheid van verspreide vindplaatsen van jagers-verzamelaars uit de vroege prehistorie en anderzijds vanwege de laatmiddeleeuwse ontginningen.

Voor gebieden met hoge archeologische verwachting gelden strikte regels. Voor deze zones geldt een onderzoeksplicht binnen de bebouwde kom, wanneer de te onderzoeken oppervlakte groter is dan 250 m². De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 295 m², de voorziene bodemverstoring ten behoeve van de bouw van de serviceshop zal slechts 50 m² bedragen. Daarnaast is het gebied al verstoord met het aanbrengen van de verharding die in het gebied aanwezig is. Derhalve is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 5 Waterparagraaf

5.1 Inleiding

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht de Watertoets uit te voeren. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Deze standaard waterparagraaf heeft betrekking op het plan Tankstation te Giethoorn.

5.2 Waterhuishouding

Het plan loopt geen verhoogd risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. De toename van het verharde oppervlak is minder dan 1.500 m², namelijk 295 m².

5.3 Waterhuishoudkundige voorzieningen

In de huidige situatie is het plangebied deels verhard. Met de bouw van het nieuwe tankstation zal de oppervlakte van het extra verhard oppervlak 295 m² bedragen. Aangezien het extra verhard oppervlak een geringe invloed heeft op de waterhuishouding ter plaatse wordt infiltratie van het schone hemelwater niet zinvol geacht. Het schone hemelwater zal worden afgevoerd naar het aangrenzende Kanaal Beukers – Steenwijk. Een infiltratiedonderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Het afstromende water bij de benzinepompen wordt opgevangen en gescheiden afgevoerd. Ter plaatse van het tankstation worden vloeistofdichte vloeren aangelegd om bodemverontreinigingen te voorkomen.

Bij het tanken vanaf het water gaat het niet om zelfbediening, maar om een bemand tankstation. De techniek van het tanken voorkomt dat er verlies van brandstof optreedt en dat brandstof in het water terecht komt.

5.4 Afvoer schoon- en vuilwater

Het waterschap is verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit van het regionale watersysteem. Om verontreiniging van het watersysteem te voorkomen adviseert het waterschap om materialen zoals lood, koper en zink niet te gebruiken als het hemelwater vrij afstroomt naar het watersysteem.

5.5 Watertoets

In het kader van het wettelijke vooroverleg zal onderhavig bestemmingsplan worden voorgelegd aan het Waterschap Reest en Wieden. Eventuele opmerkingen zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

Hoofdstuk 6 Milieuparagraaf

6.1 Milieu

Milieubeleid wordt steeds meer geïncorporeerd in andere beleidsvelden. Verbreding van milieubeleid naar andere beleidsterreinen is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Ook in de ruimtelijke planvorming is structureel aandacht voor milieudoelstellingen nodig. De milieudoelstellingen worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces meegewogen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeente is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen.

6.2 Geluidhinder

6.2.1 *Wet geluidhinder*

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones.

De zones langs wegen en spoorwegen volgen uit de Wet geluidhinder in samenhang met het Besluit geluidhinder en de Regeling Zonekaart spoorwegen. Indien men voornemens is nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te realiseren binnen deze zones, dan dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd waaruit blijkt dat aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gevel, als opgenomen in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder, kan worden voldaan. Bij de planologische realisatie van nieuwe geluidsbronnen in de vorm van een industrieterrein, weg of spoorweg dient te worden onderzocht of de hiervoor bedoelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen binnen de nieuwe zone kunnen worden gehaald.

In het planvoornemen is sprake van de nieuwbouw van een tankstation. Hiervoor geldt dat sprake is van een grote verkeersaantrekkende werking. In dat kader is er een akoestisch prognose onderzoek uitgevoerd.

6.2.2 *Conclusie uit Akoestisch onderzoek*

In het kader van het planvoornemen is door Strop raadgevende ingenieurs b.v. een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de omgeving ten gevolge van het te realiseren tankstation aan de Beulakerweg te Giethoorn Zuid. Het onderzoek is als bijlage aan de toelichting toegevoegd. De conclusie is hierna weergegeven.

Het nieuwe tankstation biedt de mogelijkheid om zowel auto's als boten van benzine of diesel te voorzien.

Representatieve bedrijfssituatie (RBS)

Uit de rekenresultaten blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet aan de richtwaarde voor de gebiedstypering "rustige woonwijk" uit de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt ten hoogste 44, 38 en 31 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De optredende maximale geluidsniveaus voldoen aan de grenswaarden uit de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening. De maximale geluidsniveaus bedragen ten hoog-

ste 68, 58 en 58 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. In de dagperiode is het optrekken/rijden van een vrachtwagen maatgevend. In de avond- en nachtperiode is het optrekken/rijden van personenwagens/bestelwagens maatgevend.

Indirecte hinder

De indirecte hinder is inzichtelijk gemaakt voor de transportbewegingen behorende bij de representatieve bedrijfssituatie. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten hoogste 42, 40 en 32 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan het toetsingskader uit de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting".

Conclusie

Op basis van voorstaande wordt geconcludeerd dat de inrichting, in het kader van ruimtelijke ordening, geluidstechnisch inpasbaar is in de bebouwde omgeving. Het gebied is aangemerkt als Natura 2000-gebied "De Wieden". Omdat de geluidafstraling van de voorgenomen inrichting vergelijkbaar is aan de reeds aanwezige bronnen (wegverkeerslawaaï en vaartuiglawaai) is dit aspect niet nader in beschouwing genomen.

6.3 Bodem

Het beleid ten aanzien van de bodem is gebaseerd op de wet Bodembescherming. Uitgangspunt hierbij is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Het planvoornemen betreft de bouw van een tankstation op een bestemmingswijziging van de locatie. Conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het dan noodzakelijk om de kwaliteit van de bodem inzichtelijk te maken. Derhalve wordt ter plaatse van het nieuwe tankstation een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

6.4 Luchtkwaliteit en het besluit NIBM

Op basis van de Wet luchtkwaliteit, welke onderdeel uitmaakt (hoofdstuk 5) van de Wet Milieubeheer, gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijnstof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht.

Hoofdstuk 5 van de Wet Milieubeheer maakt onderscheid tussen projecten die 'Niet in betekende mate' (NIBM) en 'In betekende mate' (IBM) bijdragen aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. In de regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die NIBM zijn. Deze NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Als een project ervoor zorgt dat de concentratie fijn stof of CO₂ met meer dan 3% van de grenswaarde verhoogd, draagt het project in betekende mate bij aan luchtvervuiling en dient er een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd te worden. Deze regel komt voort uit het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

In het geval een planvoornemen strekt tot het realiseren of wijzigen van bronnen van luchtverontreiniging, die leiden tot een toename van de hoeveelheid luchtverontreiniging, dient onderzoek naar de exacte gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd te worden.

Middels onderhavig planvoornemen wordt de verplaatsing van een tankstation gerealiseerd. Het aantal verkeersbewegingen zal hierdoor ter plaatse van huidige locatie afnemen terwijl ter plaatse van de nieuwe locatie het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. Per saldo neemt het aantal verkeersbewegingen in het gebied niet toe. Middels het planvoornemen worden geen bronnen mogelijk gemaakt die een bijdrage zouden kunnen leveren aan de toename van de luchtverontreiniging.

De luchtkwaliteit in de gemeente Steenwijkerland is goed te noemen aangezien de gemeente is gelegen in een landelijk gebied en er binnen de gemeente geen overschrijdingen van grenswaarden zijn vastgesteld. Er hoeven dan ook geen lokale maatregelen te worden getroffen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het planvoornemen heeft geen negatief effect op de luchtkwaliteit in Steenwijkerland.

6.5 Bedrijven en milieuzonering

Voor het perceel ten noorden van de Beulakerweg 116, geldt dat alleen ten zuiden van de locatie woningen zijn gelegen.

In de uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (Editie 2009) staan voor bedrijven minimaal aan te houden afstanden, tussen enerzijds de perceelgrens van het bedrijf en anderzijds de gevel van een woning gelegen in een rustige woonwijk, aangegeven. Voor een tankstation zonder lpg geldt een afstandscriterium van 30 meter (geluid, geur).

De zuidelijke in- en uitrit van het tankstation bevindt zich in de huidige situatie op een afstand van ruim 25 meter van de dichtstbijzijnde woning; het eigenlijke tankstation op een afstand van meer dan 35 meter. In paragraaf 6.2.2 is aangegeven dat voor het hele plangebied voldaan wordt aan de geluidswaarden. In de toekomstige situatie wordt de groenbestemming vergroot. De uitrit wordt verlegd in noordelijke richting, waardoor deze op minimaal 30 meter van de gevel van de dichtstbijzijnde woning komt te liggen. Daarmee ordt voldaan aan de richtafstanden. Daarbij geldt dat de eventuele geur van aankomende en weggrijdende auto's op de in/uitrit opgaat in het verkeer op de Beulakerweg. De opslagtanks voor brandstof worden ondergronds aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de afstanden, milieueisen en veiligheidseisen voor de realisatie van een tankstation.

6.6 Externe veiligheid

Bij de ruimtelijke planvorming moet rekening gehouden worden met het aspect externe veiligheid. De risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten moeten in beeld worden gebracht. De volgende bronnen kunnen aan de orde zijn:

- ⊗ inrichtingen;
- ⊗ transportactiviteiten met gevaarlijke stoffen;
- ⊗ vuurwerkopslagplaatsen;
- ⊗ opslagplaatsen ontplofbare stoffen voor civiel gebruik.

De risiconormen voor inrichtingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met bepaalde eisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn voorts regels opgenomen betreffende de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De normen voor het risico dat burgers mogen lopen als gevolg van een ongeval met transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS). Op basis van deze nota geldt het Basisnet Vervoer voor zowel wegen, spoorlijnen als vaarwegen. Hiermee moet voorkomen worden dat zich externe veiligheidsknelpunten zullen gaan voordoen langs spoor- en waterwegen en het hoofdwegennet.

Het transport van gevaarlijke stoffen middels buisleidingen is gebaseerd op het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dit besluit verplicht gemeenten en provincies om buisleidingen op te nemen in het bestemmingsplan, inclusief een belemmerende zone. Het Bevb gaat niet uit van bebouwings-, veiligheids- of toetsingsafstanden, maar van grenswaarden voor plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor groepsrisico. Hiermee is het vergelijkbaar met het Bevi.

De opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik is gereguleerd in de circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Hierin worden veiligheidsafstanden gegeven ten opzichte van inrichtingen waar dergelijke stoffen opgeslagen worden. De gemeente is verplicht deze afstanden binnen het bestemmingsplan aan te houden. Dit geldt ook voor veiligheidsafstanden ten behoeve van de opslag van vuurwerk, welke in het Vuurwerkbesluit zijn vastgelegd.

Zoals hierboven al aangegeven wordt, is er sprake van een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm die bepalen wat de maximale kans op dodelijke slachtoffers mag zijn in geval van een incident. Deze normen hebben het karakter van grenswaarden (zijnde het maximaal toelaatbaar risico) en richtwaarden in het milieubeleid. De normen gelden bij het verlenen van milieuvergunningen en het vaststellen van ruimtelijke plannen.

Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het invloedsgebied van de risicovolle activiteit geldt een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht geldt ongeacht of normen worden overschreden.

Uitgangspunt voor het beleid is dat burgers voor de veiligheid in hun woonomgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico): er mogen zich dus geen kwetsbare bestemmingen bevinden binnen de zone van het maximaal toelaatbaar risico. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers (groepsrisico) moet expliciet worden afgewogen en verantwoord.

- ⊗ In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen.
- ⊗ In of nabij het plangebied liggen geen wegen, spoorlijnen of kanalen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.
- ⊗ In de directe omgeving zijn geen risicovolle leidingen gelegen.

Bij het nieuwe tankstation wordt geen lpg verkocht of opgeslagen. De bestaande bedrijfsactiviteiten wijzigen niet, deze worden enkel verplaatst. Doordat in het planvoornemen geen lpg verkocht of opgeslagen gaat worden, is het planvoornemen ook niet relevant in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Nader onderzoek naar de invloed van het planvoornemen op de omgeving in relatie tot externe veiligheid wordt niet noodzakelijk geacht.

Op de huidige locatie van het tankstation wordt de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen' verwijderd. Het aanwezige autobedrijf op deze locatie blijft gehandhaafd. Door het opheffen van het verkooppunt voor brandstoffen ter plaatse wordt echter wel een betere milieusituatie gecreëerd voor de gevoelige objecten in de omgeving. Gezien deze verbeterde situatie wordt een onderzoek niet noodzakelijk geacht.

6.7 Kabels en leidingen

Binnen of nabij het plangebied zijn geen boven of ondergrondse hoofdtransportleidingen gelegen, die planologische bescherming dan wel zonering behoeven om hun functioneren veilig te stellen. Wel wordt met betrokken leidingbeheerders overleg gevoerd ten aanzien van deze ontwikkeling.

Hoofdstuk 7 Juridische opzet

7.1 Algemeen

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening, bepaalt een viertal zaken de opzet en inrichting van de planregels, te weten:

- de digitale raadpleegbaarheid;
- de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012);
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
- Het handboek bestemmingsplannen van de gemeente Steenwijkerland

Bij het opstellen van de inhoud van de regels wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de vigerende bestemmingsplannen 'Giethoorn 1994' en 'Hylkemaweg' van de gemeente Steenwijkerland.

De structuur van het plan is zodanig dat de verbeelding de primaire informatie geeft over waar en hoe gebouwd mag worden. Bij het raadplegen van het bestemmingsplan dient dan ook eerst naar de verbeelding gekeken te worden. Vervolgens kan in de regels teruggelezen worden welk gebruik en welke bouwmogelijkheden zijn toegestaan.

7.2 De verbeelding

Op de verbeelding zijn aangegeven:

- de grens van het plangebied;
- de bestemming van de in het plangebied gelegen grond;
- de aanduidingen bij de bestemmingen;
- de bouwvlakken.

Het bouwvlak geeft de begrenzing weer waarbinnen gebouwen opgericht mogen worden. In het bouwvlak mogen gebouwen en bijgebouwen opgericht worden.

7.3 De regels

De regels zijn conform de SVBP 2012 als volgt opgebouwd:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 8 Financiële paragraaf

8.1 Financiële haalbaarheid

Het planvoornemen betreft een particulier initiatief. De met de daadwerkelijke realisering gepaard gaande kosten worden dan ook gedragen door de initiatiefnemer. Bijkomende kosten, zoals voor de aansluiting op de nutsvoorzieningen en riolering, komen eveneens voor rekening van de initiatiefnemer. Een en ander is in een exploitatieovereenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente vastgelegd. Tevens is een planschadeverhaal overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer. Eventuele planschade wordt hiermee afgewenteld op de initiatiefnemer.

Voorgaande overziend zijn er voor de gemeente geen kosten aan de realisering van het plan verbonden.

8.2 Exploitatieplan

Het exploitatieplan biedt de grondslag voor het publiekrechtelijk kostenverhaal. In artikel 6.12, eerste en tweede lid, Wro is bepaald in welke situatie een exploitatieplan gemaakt moet worden. In artikel 6.2.1 Bro worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Een exploitatieplan wordt gelijktijdig vastgesteld met het ruimtelijk plan of besluit waarop het betrekking heeft. Dat kan een bestemmingsplan, een wijzigingsplan, een projectbesluit en een buitentoepassingverklaring van een beheersverordening zijn.

Een exploitatieplan is niet aan de orde. Er is een grondexploitatieovereenkomst met de initiatiefnemer aangegaan.

Hoofdstuk 9 **Inspraak en vooroverleg**

9.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het planvoornemen betreft de verplaatsing van een tankstation naar een nieuwe locatie. De nieuwe locatie is gelegen aan de rand van de bebouwde omgeving van Giethoorn. De afstand van het nieuwe tankstation tot bestaande woningen in de directe omgeving is voldoende groot. De verplaatsing van het tankstation betekent een verbetering ten aanzien van de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie. Derhalve mag aangenomen worden dat tegen het planvoornemen geen overwegende planologische bezwaren bestaan. In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal dit plan zowel als voorontwerp- als ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Eventuele inspraakreacties, vooroverlegreacties en zienswijzen kunnen tijdens deze termijnen worden ingediend.

9.2 Te volgen procedure

Het bestemmingsplan doorloopt als (voor)ontwerp respectievelijk vastgesteld en onherroepelijk bestemmingsplan de volgende procedure, te weten:

- a. Voorbereiding:
 - Vooroverleg met instanties
 - Watertoets
 - Inspraak (niet verplicht)
- b. Ontwerp:
 - Publicatie en terinzagelegging ontwerpbesluit
 - Een ieder kan gedurende deze terinzagelegging een zienswijze indienen
- c. Vaststelling:
 - Vaststelling door bevoegd gezag
 - Publicatie en terinzagelegging vastgestelde omgevingsvergunning gedurende de beroepstermijn
- d. Inwerkingtreding:
 - Na afloop van de beroepstermijn (tenzij beroep is aangetekend)
- e. Beroep:
 - Beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

9.3 Inspraak, vooroverleg en zienswijzen

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 27 mei 2015 zes weken ter inzage gelegen (tot en met 7 juli 2015). Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om in te spreken op het voorontwerpbestemmingsplan. Er zijn zes inspraakreacties ingediend, waaronder reacties van provincie Overijssel en waterschap Reest en Wieden. In de Reactienota inspraak (Bijlage 3) is de inhoud van de reacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 2 december 2015 zes weken ter inzage gelegen (tot en met 13 januari 2016). Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Van een en ander is vooraf een openbare kennisgeving gedaan op de wettelijk voorgeschreven en in de gemeente gebruikelijke wijze.

Er zijn vier zienswijzen ingediend. In de Reactienota zienswijzen (Bijlage 4) is de inhoud van de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Bijlagen

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek

Bijlage 2 Natuurtoets

Bijlage 3 Reactienota inspraak

Bijlage 4 Reactienota zienswijzen