

Bestemmingsplan herontwikkeling Locatie Bodewes

Onderwerp: Bestemmingsplan herontwikkeling Locatie
Bodewes
Projectnummer: 356146

Auteur: Sjoerd Bazuin, Eline Claessens, Deanne Reincke
Datum: 18-01-2022

Vastgesteld

Opdrachtgever: HMO

Verantwoording

Titel	Bestemmingsplan Herontwikkeling Locatie Bodewes
Projectnummer	356146
Datum	18 januari 2022
Auteur(s)	Sjoerd Bazuin, Eline Claessens, Deanne Reincke
Gecontroleerd door	Fiona Sinoo
Goedgekeurd door	Martijn Oosting

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
1 Inleiding	6
1.1 Algemeen.....	6
1.2 Aanleiding en doelstelling	6
1.3 Ligging plangebied	6
1.4 Vigerend bestemmingplannen.....	7
1.5 Leeswijzer	8
2 Beleidskader	9
2.1 Algemeen.....	9
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid.....	13
2.4 Gemeentelijk beleid	21
3 Planbeschrijving	24
3.1 Venepoort Bolwerk	24
3.2 Beeldkwaliteit en cultuurhistorie	26
4 Milieu- en omgevingsaspecten	29
4.1 Algemeen.....	29
4.2 Bodem	29
4.3 Externe veiligheid	30
4.4 Verkeer	35
4.5 Luchtkwaliteit	38
4.6 Archeologie en cultuurhistorie	39
4.7 Bedrijven en milieuzonering	39
4.8 Natuur	43
4.9 Geluid	44
4.10 Water	45
4.11 Duurzaamheid	48
5 Juridische planbeschrijving	49
5.1 Algemeen.....	49
5.2 Verbeelding.....	49
5.3 Planregels.....	50
6 Uitvoerbaarheid	54
6.1 Algemeen.....	54

6.2	Economische uitvoerbaarheid	54
7	Procedure	55
7.1	Uniforme openbare voorbereidingsprocedure	55
7.2	Vooroverleg	55
7.3	Zienswijzen	55
7.4	Beroep	55

TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 *Algemeen*

Deze toelichting maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan herontwikkeling locatie Bodewes in Hasselt. Het bestemmingsplan richt zich op herontwikkeling van de Bodewes Scheepswerf naar een recreatieve functie. De toelichting geeft de ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan. Hierin worden de aanleiding en doelstelling van het plan toegelicht, wordt getoetst aan het beleidskader en de relevante wet- en regelgeving en worden tot slot de planregels uitgelegd.

Naast deze toelichting bestaat het bestemmingsplan uit de verbeelding en de regels. De verbeelding en de regels zijn het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking.

1.2 *Aanleiding en doelstelling*

Scheepsbouwbedrijf Bodewes vertrekt uit Hasselt en laat de voormalige werf aan de Van Nahuysweg achter. De ligging van de werf is tussen de stadsrand en jachthavens. De wens bestaat om de stadsrand en het havengebied aantrekkelijker te maken door de zichtbaarheid naar de havens te vergroten en de levendigheid ervan naar de binnenstad uit te laten stralen. In zijn algemeenheid wenst de gemeente de stadsrand te markeren door de historie van Hanzestad Hasselt toegankelijk en beleefbaar te maken. Door te tonen wat Hasselt te bieden heeft, kan de stadsrand de toeristische sector stimuleren.

Met het vrijkomen van de scheepswerf ligt er nu een uitgelezen kans om aan te sluiten op deze kwaliteiten en ambities. Het voornemen is om de scheepswerf te herontwikkelen tot een plek waar meerdaagse verblijfsrecreatie centraal staan en waarbij het bolwerk Venepoort opnieuw zichtbaar wordt gemaakt. Daarnaast kan door het vrijkomen van de scheepswerf ten behoeve van het bestemmingsverkeer een parallelweg ten noorden van de N331 worden aangelegd. Dit heeft een positief effect op de afwikkeling van het verkeer in de binnenstad en de Molenwaard, de doorstroming op de N331 en de verkeersveiligheid.

1.3 *Ligging plangebied*

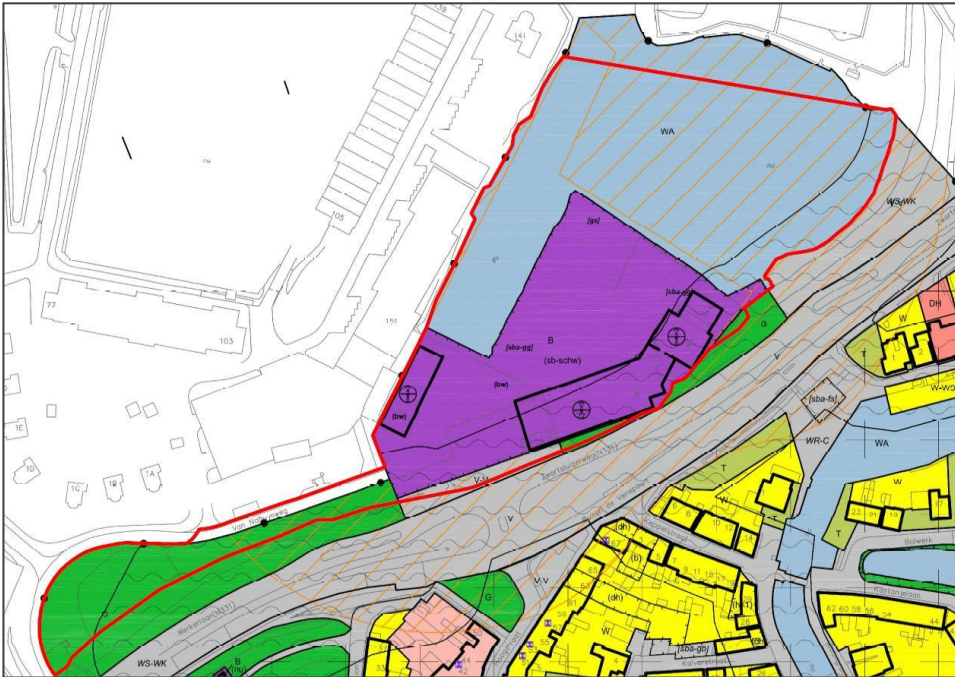
De Scheepswerf ligt direct ten noorden van de N331 in Hasselt naast de brug over het Zwarte Water. Op het terrein zijn een aantal gebouwen aanwezig, zoals een dienstpand en hal ten behoeve van de scheepswerf.



Figuur 1.1 – Indicatie plangebied herontwikkeling Bodewes, Hasselt (Bron: Geoweb 2017)

1.4 *Vigerend bestemmingplannen*

Op de gronden van de Bodewes Scheepwerf en de locatie voor de beoogde parallelweg geldt momenteel het bestemmingsplan Binnen de Veste. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 28 mei 2009 door de gemeenteraad van Zwartewaterland. Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingen 'Groen', 'Bedrijf' en 'Water' en de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Figuur 1.2 geeft een fragment van de verbeelding uit het bestemmingsplan 'Binnen de Veste' weer.



Figuur 1.2 – Fragment uit verbeelding bestemmingsplan ‘Binnen de Veste’ in relatie tot het rood omlijnde plangebied herontwikkeling Bodewes.

Een deel van het bestemmingsplan ‘Binnen de Veste’ is vervangen voor het bestemmingsplan ‘N331 Hasselt’. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 14 januari 2016 door de gemeenteraad van Zwartewaterland. Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingen ‘Verkeer’ en de dubbelbestemmingen ‘Waarde - Archeologie Centrum’ en ‘Waterstaat – Waterkering’. Een deel van het bouwvlak ten behoeve van de herontwikkeling van de Bodewes-locatie is in strijd met de vigerende verkeersbestemming.

Met het voorliggende nieuwe bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van het Bodewes-terrein en de parallelweg tussen de Sluizerdijk en Van Nahuysweg planologisch mogelijk maakt.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het beleidskader op de verschillende bestuursniveaus gegeven, Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het plan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de planregels en de verbeelding. Hoofdstuk 4 behandelt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de planprocedure beschreven.

2 Beleidskader

2.1 Algemeen

Om te toetsen of voorliggend bestemmingsplan past binnen het beleidskader op verschillende bestuursniveaus, is in dit hoofdstuk het relevant nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, schetst het Rijk de ambities voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Hierin geeft het kabinet aan waar het naar streeft: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Om dat te bereiken laat het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Voor het project Herontwikkeling Bodewes, Hasselt zijn de volgende drie nationale belangen relevant:

- Nationaal belang 4 – Efficiënt gebruik van de ondergrond. In hoofdstuk 4 is toegelicht hoe met dit belang rekening is gehouden.
- Nationaal belang 8 – Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. In hoofdstuk 4 is toegelicht hoe met dit belang rekening is gehouden.
- Nationaal belang 13 – Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Burgers, belangenorganisaties en andere overheden hebben de mogelijkheid om in het kader van de bestemmingsplanprocedure te reageren op de afweging en hun belangen onder de aandacht te brengen. In hoofdstuk 7 wordt hierop ingegaan.

2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Ten aanzien van de regels uit het Barro, ligt het plangebied:

- In en nabij een primaire waterkering. In hoofdstuk 4, paragraaf 4.9 'Water' wordt toegelicht hoe met dit belang rekening is gehouden.

2.2.3 Besluit ruimtelijk ordening – Ladder voor duurzame verstedelijking

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand.

Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Betekenis voor het project

Achtereenvolgens wordt voor het plan 'Herontwikkeling Locatie Bodewes' onderbouwd of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, het verzorgingsgebied, de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling en of de ontwikkeling plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied.

Stedelijke ontwikkeling

De laddertoets moet worden uitgevoerd als sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1. van het Bro is als nadere omschrijving van het begrip 'stedelijke ontwikkeling' gegeven:

“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. De herontwikkeling van de voormalige scheepswerf naar een recreatief verblijfscomplex met 33 eenheden (31 verblijven en 2 dienstwoningen), betreft een naar aard en omvang zodanige functiewijziging dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Ruimtelijk verzorgingsgebied

De verblijfsaccommodatie ligt op een knooppunt van recreatieve routestructuren zoals het landelijk tourvaarnet (BRTN), de landelijke fietsroute (LF-route) en algemene wandelroutes (zie figuur 2.1). Deze structuren maken het plangebied uitstekend bereikbaar in de richting van unieke waterrecreatie- en natuurgebieden zoals het Zwarte Water, Zwarte Meer en het Nationaal Park Weerribben-Wieden. Naast de beleving van het Overijsselse landschap

dragen deze verbindingen tevens bij aan de beleving van het historisch erfgoed in de nabijgelegen kernen.



Figuur 2.1 - Recreatieve routestructuren: landelijk tourvaarnet (donkerblauwe lijn), landelijke fietsroute (rode lijn) en wandelroute (bruine lijn). Bron: Provinciale Omgevingsvisie 2017.

Deze bijzondere ligging maakt de verblijfsaccommodatie zowel geschikt voor passanten die vanaf het water (met een boot) de stad Hasselt bezoeken als voor passanten die van daaruit per boot, fiets of te voet de Overijsselse omgeving willen verkennen. Vice versa geldt dit ook: toeristen en recreanten die over land aankomen en vervolgens vanuit Hasselt hun recreatieve activiteiten starten en per water de recreatie- en natuurgebieden willen ontdekken.

Het ruimtelijk verzorgingsgebied reikt dan ook verder dan alleen de gemeente Zwartewaterland. Het concept van de recreatieverblijven richt zich op een doelgroep in het hogere segment die het water en de natuur wil opzoeken, maar niet gebonden wil zijn aan de faciliteiten van bijvoorbeeld een hotel. Oftewel de verblijfsaccommodatie richt zich op lokale, regionale en ook internationale toeristen die willen genieten van het Overijsselse landschap enerzijds en het aanbod aan cultuurhistorische centra anderzijds. De ligging van het recreatieverblijfscomplex is zodanig dat deze een kruispunt vormt tussen zowel het water- en natuuraanbod als het stedelijk aanbod. Recreanten kunnen van hieruit de natuurgebieden opzoeken als ook de historische kernen en steden zoals Zwolle of Kampen.

Behoefte aan kwaliteit en diversiteit in recreatieverblijven in Overijssel

De provincie Overijssel stimuleert de verbetering van de kwaliteit en het vergroten van de diversiteit van bestaande verblijfsaccommodaties. Ze constateert een belangrijke trend in de

verblijfsrecreatie in een toename van de vraag naar een gevarieerd aanbod en een hogere kwaliteit (Omgevingsvisie 2017, artikel 10.2.4.1). Voor wat betreft aantallen is er – met uitzondering van de Kop van Overijssel – in Overijssel voldoende aanbod aan recreatieverblijven aanwezig. Het huidige aanbod van recreatieverblijven in Overijssel sluit in kwalitatief opzicht niet altijd/overal aan bij de wensen. Verbetering hiervan draagt bij aan versterking van de concurrentiekracht van Overijssel als bestemming voor vakanties en dagtochten.

Voor de recreatieve invulling van het plangebied is gekeken op welke manier dit plan de huidige recreatie van de gemeente en de regio aanvult en versterkt. In het plan worden luxueuze recreatieverblijven in een kleinschalige setting voorzien. Deze zijn innovatief en complementair aan de bestaande parken met vakantiebungalows. Vanwege de ligging in het verlengde van (en de goede recreatieve ontsluiting naar) de Kop van Overijssel voorzien deze accommodatieverblijven tevens in de behoefte aan extra recreatieverblijven voor deze regio.

Het in 2018 uitgevoerde marktonderzoek¹ bevestigt dit beeld:

- het gebied rondom het Venepoort Bolwerk (IJsseldelta-regio) kent een zeer laag aandeel huisjesterreinen t.b.v. verblijfsrecreatie;
- er is met name een concentratie in en rondom de bossen in het Vechtdal en in nationaal park Weerribben-Wieden nabij plassen en wateren;
- het ontbreekt aan luxe vakantieappartementen; er is een beperkt aanbod van luxe bungalows in een kleinschalige setting;
- er is substantiële behoefte naar het planinitiatief van Venepoort Bolwerk, uit te drukken in 6.500 tot 8.000 overnachtingen op jaarbasis voor de toekomstige situatie vanaf 2021;
- met name de markt van 55-plussers is kansrijk vanwege het kwalitatief hogere segment dat gericht is op water en natuur;
- mogelijk alternatieve kansrijke segmenten zijn het aanbieden van zorgvakanties voor senioren, gehandicapten of rolstoelgebruikers. Dit vraagt echter om een (optie tot) alternatieve invulling en aanwendbaarheid van het terrein.

Ligging binnen bestaand stedelijk gebied

Bestaand stedelijk gebied wordt in het Bro als volgt gedefinieerd: “*bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*”. De voorgenomen ontwikkeling betreft een herontwikkeling van een voormalige scheepswerf. De scheepswerf maakt deel uit van een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van bedrijvigheid met daaromheen woonfuncties (aan de zijde van de binnenstad) en recreatieve voorzieningen (Jachthaven Molenwaard en de Nadorst) en stedelijke infrastructuur (N331). De ontwikkeling vindt dus plaats binnen bestaand stedelijk gebied, waarmee wordt voldaan aan de doelstellingen van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

¹ Behoeftte onderzoek Venepoort Bolwerk te Hasselt (concept-rapportage), 27 februari 2018, Van Spronsen & Partners.

2.2.4 Conclusie rijksbeleid

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt voldaan aan de doelen en uitgangspunten zoals omschreven in het rijksbeleid. Bij deze herontwikkeling zal sprake zijn van een zorgvuldig ruimtegebruik.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie provincie en provinciale ruimtelijke verordening

Sinds 1 mei 2017 zijn de Provinciale Omgevingsvisie en de Provinciale Omgevingsverordening van kracht. Hierin is het beleid voor de fysieke leefomgeving van Overijssel weergegeven. In de Omgevingsvisie benoemt de provincie de provinciale belangen en geeft ze aan hoe ze de maatschappelijke opgaven samen met de partners gaat realiseren. Leidende principes bij initiatieven in de fysieke leefomgeving zijn duurzaamheid, sociale kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit de drie leidende principes als overkoepelende thema's benadert de provincie Overijssel de kansen en opgaven waarvoor de provincie staat. Deze zijn vertaald in onderstaande 9 centrale beleidsthema's. De thema's zijn voorzien van een ambitie met daaraan gekoppeld de verschillende doelstellingen.

Welzijn	Welvaart	Natuurlijke voorraden
1. Woonomgeving	2. Economie en vestigingsklimaat	3. Natuur
Goed en met plezier wonen, nu en in de toekomst	Een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden; naast kennisintensieve maakindustrie, mkb en logistiek ook voor topsectoren, ondernemingen, start-ups en zzp-ers	Een gezonde en aantrekkelijke natuur voor mensen, dieren en planten; een natuur die beleefd en gebruikt kan worden, kan profiteren van (economische) ontwikkelingen en rijk is aan plant- en diersoorten (biodiversiteit)
• Passend en flexibel aanbod van woonmilieus typen woningen en woonomgeving) die voorzien in de vraag (kwantitatief en kwalitatief) • Beschikbaarheid en bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen	• Vitale werklocaties, die aansluiten op de vraag van het bedrijfsleven (kwantitatief en kwalitatief) • Gerichtte groei van de logistieke sector • Een innovatieve en concurrerende agro- en foodsector • Ontwikkelingsmogelijkheden voor en kwaliteitsverbetering van toerisme en vrijetijdsbesteding	• Een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (NNN (voorheen EHS), waaronder Natura 2000-gebieden en Nationale Parken) • Behouden en versterken van verspreide bos- en natuurwaarden buiten het NNN

4. Binnensteden en landschap	5. Mobiliteit	6. Regionaal Waterbeheer
<i>Versterken complementariteit van bruisende steden en vitaal platteland als ruimtelijk, cultureel, sociaal en economisch samenhangend geheel.</i>	<i>Een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel.</i>	<i>Watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig, veilig en beleefbaar zijn.</i>
• Behouden en versterken van de leefbaarheid en diversiteit van het landelijk gebied • Stedelijke netwerken die optimaal in verbinding staan met andere netwerken en waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen • Behouden en versterken van cultureel erfgoed als drager van identiteit	• Een duurzaam en betaalbaar systeem van openbaar vervoer (ov) • Een goede (auto)bereikbaarheid van de stedelijke netwerken • Vergroten van de rol, positie en het gebruik van de fiets • Het stimuleren van het goederenvervoer over water, het optimaal faciliteren over de weg en het beheersen van de doorgaande goederenstroom per spoor (en daarmee de leefbaarheid en veiligheid langs het spoor).	• Voorbereid zijn op langetermijn gevolgen van klimaatverandering (veiligheid en droogte) • Optimale watercondities (kwaliteit en kwantiteit) voor landbouw, wonen, natuur en landschap • Betrouwbare drinkwatervoorziening (kwaliteit en kwantiteit)
7. Veiligheid en Gezondheid	8. energie	9. Ondergrond
<i>Veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen.</i>	<i>Een betrouwbare, duurzame en betaalbare energievoorziening met beperking van uitstoot van broeikasgassen.</i>	<i>Balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond.</i>
• Zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid • Zorgen voor een gezond leefmilieu (luchtkwaliteit, asbest, schone bodem)	• Bevorderen van energie-efficiency • 20% hernieuwbare energie in 2023 en 30% in 2030 • Toepassen van nieuwe energie infrastructuur.	• Beschermen van intrinsieke bodemeigenschappen en aardkundige en archeologische waarden. • Zorgvuldig gebruik van de ondergrond (energie, zoutwinning, opslag, zandwinning, WKO, hoofdtransportleidingen, voorraadvorming grondwater).

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de provinciale ambities gebruikt de provincie het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel. Hierin staan de stappen **of, waar en hoe** centraal. Aan de hand van de drie niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het kan worden uitgevoerd.

1. Of - Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. Allereerst is de vraag of er een maatschappelijke opgave is. Of een initiatief mogelijk is wordt onder andere bepaald door de generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Generieke beleidskeuzes van EU en Rijk zijn in paragraaf 2.2. behandeld. Generieke provinciale beleidskeuzes met betrekking tot de herontwikkeling van de scheepswerf Bodewes zijn:

A. Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Deze Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking geeft een nadere invulling aan de stappen die gemeenten in de onderbouwing van nieuwe stedelijke ontwikkelingen op grond van de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening) moeten doorlopen. Deze nadere invulling bestaat uit: integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming, en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Integraliteit

Een transparante en evenwichtige afweging tussen alle relevante ecologische, economische en sociaal-culturele belangen draagt bij aan een duurzame ontwikkeling. Een integrale benadering is voorwaarde om complexe maatschappelijke opgaven het hoofd te bieden.

Toekomstbestendigheid

De eis dat gekozen oplossingen voor maatschappelijke opgaven toekomstbestendig moeten zijn, houdt in dat een initiatief de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te kunnen voorzien niet in gevaar mag brengen. Initiatieven moeten bijdragen aan een duurzame benadering van ontwikkelingen die voorzien in de behoefte van de huidige generatie, maar die opties openhoudt om ook te voorzien in behoeften van toekomstige generaties. Het gaat dan om een evenwichtige benadering van het welzijn van mensen, economische welvaart en van het beheer van natuurlijke voorraden. Bij toekomstbestendigheid gaat het ook om de effecten van ingrepen op verschillende schaalniveaus (van directe burens tot ver over de grens) en over de vraag of het project over 20 of 30 jaar nog steeds toegevoegde waarde heeft.

Concentratiebeleid

Het concentratiebeleid van de provincie Overijssel houdt in dat stedelijke ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen) zoveel mogelijk geconcentreerd worden in de stedelijke netwerken Twente (Enschede, Hengelo, Almelo, Oldenzaal)

en Borne), Zwolle-Kampen en Deventer Stedendriehoek. Daar mag gebouwd worden voor de (boven)regionale behoefte. De kernen Hardenberg en Steenwijk kunnen bouwen voor de regionale behoefte mits dit past binnen de regionale programmering.

Voor de overige kernen geldt dat er voor lokale behoefte en bijzondere doelgroepen gebouwd mag worden. Deze kernen mogen ruimte bieden aan lokaal gewortelde bedrijvigheid. Onder lokaal gewortelde bedrijvigheid wordt verstaan: bedrijven die hun oorsprong óf verzorgingsgebied hebben of vinden in de gemeente of kern waar ze gevestigd zijn of zich vestigen en waar ze toegevoegde waarde bieden aan de sociaal-economische structuur en het voorzieningenniveau.

Er is een uitzondering op het principe dat alleen voor de lokale behoefte gebouwd mag worden. De provincie biedt de mogelijkheid aan samenwerkende gemeenten om afspraken te maken waarbij een gemeente in (een deel van) de behoefte van een buurgemeente voorziet. Deze afspraken moeten passen binnen de regionale programmering die op de gemeenten van toepassing is.

Bovenregionale afstemming

De verplichting tot (boven)regionale afstemming is erop gericht om gemeenten gezamenlijk verantwoordelijkheid te laten nemen voor de regionale programmering van woningbouw, werklocaties en stedelijke voorzieningen. Ook wanneer een gemeente alleen voorziet in haar eigen (lokale) behoefte is onderlinge afstemming gewenst, omdat het aanbod in een gemeente aan woningen, werklocaties en voorzieningen onderdeel uitmaakt van een regionale markt.

Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

De eis van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik is erop gericht om onnodig nieuw ruimtebeslag – zowel ondergronds als bovengronds – te voorkomen. De provincie wil het onderscheid tussen het bestaande bebouwde gebied en de onbebouwde groene omgeving scherp houden.

Het voorkomen van onnodig ruimtebeslag begint bij de vraag of er wel een maatschappelijke behoefte is aan de beoogde ontwikkeling. Voor de beantwoording van de vraag naar nut en noodzaak, gelden voor sommige functies op grond van het provinciale beleid specifieke motiveringseisen. Dit geldt in ieder geval voor wonen, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel.

Vanuit het principe ‘inbreiding gaat voor uitbreiding’ moeten bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling eerst waar mogelijk locaties benut worden binnen gebieden die al een stedelijke functie hebben, voordat een claim mag worden gelegd op gebieden die nu nog een groene functie hebben. Het bestaand bebouwd gebied wordt gedefinieerd als de gronden die op basis van geldende bestemmingsplannen benut kunnen worden voor stedelijke functies. Het benutten van mogelijkheden binnen bestaand bebouwd gebied betekent dat niet alleen gekeken moet worden naar onbebouwde terreinen die zich lenen voor bebouwing. Er kan ook ruimte gemaakt worden door sloop, herbestemming en transformatie van de fysieke leefomgeving.

Betekenis project

In paragraaf 2.2.3 is voor de functiewijziging van het perceel van Bodewes naar 'recreatie' de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Hierin is de behoefte naar deze recreatieve functie ten aanzien van het relevante verzorgingsgebied onderbouwd. De functiewijziging is een invulling van het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. De voormalige scheepswerf wordt benut om een nieuwe stedelijke voorziening te realiseren, welke bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van toerisme en vrijetijdsbesteding in de regio. Bovenregionale afstemming vindt in het kader van het vooroverleg plaats. Ten aanzien van integraliteit en toekomstbestendigheid onderbouwt de gemeente Zwartewaterland in de toelichting van dit bestemmingsplan haar afwegingen.

B. Gebiedsspecifieke beleidskeuzes

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven zondermeer mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast
- het veilig stellen van ons drinkwater
- het behoud van plant- en diersoorten (biodiversiteit)
- de bescherming van zeldzame of unieke landschapskwaliteiten
- het beperken van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen

Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling zijn de volgende zwaarwegende publieke belangen van toepassing:

- Nationaal Landschap IJsseldelta
Het plangebied ligt binnen het Nationaal Landschap IJsseldelta. Het Nationale Landschap IJsseldelta is een gebied met (inter)nationaal zeldzame of unieke landschapskwaliteiten en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. De provincie wil (onderdelen van) het voormalig rijksbeleid voortzetten omdat de Nationale Landschappen dé parels zijn van het Overijsselse landschap. Het ruimtelijke beleid is gericht op het behouden, duurzaam beheren en waar mogelijk versterken van de bijzondere kwaliteiten van deze gebieden. Voor grootschalige initiatieven die in strijd zijn met de doelstellingen van de Nationale Landschappen is geen plek.

Betekenis project

De functiewijziging van scheepswerf Bodewes naar recreatieve verblijfsaccommodaties is niet in strijd met de doelstelling van het Nationaal Landschap IJsseldelta. Met de voorgenomen herontwikkeling verbetert de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot het Nationaal Landschap IJsseldelta. De verouderde en vervuilende bedrijvigheid wijzigt in een recreatieve verblijfsaccommodatie met groene uitstraling waarbij het cultuurhistorische bolwerk Venepoort terug wordt gebracht in het landschap. Als gevolg van de functiewijziging wordt de recreatieve toegankelijkheid van de IJsseldelta vergroot. In paragraaf 3.2. Beeldkwaliteit wordt de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van het plan verder toegelicht.

- **Provinciaal routenetwerk gevaarlijke stoffen**
Om de risico's voor mens en milieu bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beperken, heeft de provincie een provinciaal routenetwerk aangewezen. Dit routenetwerk is afgestemd op het landelijke Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Langs het routenetwerk weren we nieuwe kwetsbare functies (denk aan rampencoördinatiecentra, ziekenhuizen en energiecentrales) als dit leidt tot beperking van de gebruiksmogelijkheden van de weg als onderdeel van de route.

Betekenis project

Het plangebied licht aan een provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen. In de toelichting op bestemmingsplannen die geheel of gedeeltelijk in het invloedsgebied liggen van een of meerdere wegen die onderdeel uitmaken van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen, wordt aangegeven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met het uitgangspunt dat de provinciale samenhang en de continuïteit van dit routenetwerk wordt geborgd. Bestemmingsplannen voorzien alleen in de aanleg, bouw of vestiging van kwetsbare en of beperkt kwetsbare objecten in het invloedsgebied van een weg nadat is aangetoond dat dit geen beperkingen zal opleveren voor de functie van de weg als onderdeel van het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen. Paragraaf 4.3 Externe Veiligheid van deze toelichting gaat hier verder op in.

2. Waar - Ontwikkelingsperspectieven

Om invulling te geven aan de provinciale beleids- en kwaliteitsambities zijn ontwikkelingsperspectieven opgesteld. De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan de 'waar'-vraag. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend. Dit betekent dat er ruimte is voor lokale afweging: een gemeente kan vanwege maatschappelijke en/of sociaal-economische redenen in haar Omgevingsvisie en bestemmingsplan een andere invulling kiezen. Die dient dan wel te passen binnen de – voor dat ontwikkelingsperspectief – geldende kwaliteitsambities.

Voor de planlocatie herontwikkeling Bodewes is het richtinggevende ontwikkelperspectief **'Steden en dorpen als veelzijdige leefmilieus'** van toepassing. Dit perspectief omvat de steden die niet binnen de drie stedelijke netwerken van Overijssel vallen. Naast de stedelijke netwerken completeren de overige steden en dorpen in Overijssel de ambitie van een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieus. Om de kwaliteit van de Overijsselse steden en dorpen te garanderen, zijn goede verbindingen nodig tussen de steden en dorpen, en met de stedelijke netwerken. En is het belangrijk dat de steden en dorpen elkaar versterken.

De provincie wenst de aanwezige dynamiek en lokale energie te benutten om de verscheidenheid in identiteit en kenmerken van de steden en dorpen te versterken. Dit laatste bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de karakteristieke opbouw en de verbinding met het omliggende landschap of historische structuren expliciet te maken.

Betekenis project

Voorliggend plan voorziet hierin door met het terugbrengen van de oude contour van het Venepoort Bolwerk de identiteit van Hanzestad Hasselt te versterken en de toeristische aantrekkingskracht te vergroten. Het voegt het laatste kernonderdeel van de Hasseltse bolwerken toe aan de stad. De functiewijziging van bedrijvigheid naar recreatie, het versterken van de cultuurhistorische identiteit: het levert een belangrijke bijdrage aan het vitaal houden van de kern Hasselt.

Gelet op bovenstaande sluit de voorgenomen herontwikkeling en functiewijziging op het perceel van de voormalige scheepswerf Bodewes aan op de ambities en ontwikkelperspectieven die de provincie voor ogen heeft.

3. Hoe - Gebiedskenmerken

Op basis van de gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en de lust- en leisure laag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. In de Catalogus Gebiedskenmerken (die bij de Omgevingsvisie behoort) zijn enerzijds zeven algemene kwaliteitsambities opgenomen en anderzijds worden in deze catalogus per laag verschillende gebiedstypen onderscheiden en per gebiedstype worden de kenmerken, ontwikkelingen, ambities en sturing beschreven.

Provinciale Verordening

De Omgevingsverordening richt zich - net zo breed als de Omgevingsvisie Overijssel - op de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel. De provincie zet de verordening in voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is. Dit betekent dat regels worden gesteld op het gebied van de ruimtelijke ordening, maar ook op het gebied van mobiliteit, milieu, natuur, water en bodem.

Om herhaling te voorkomen met de behandelde onderwerpen in de Omgevingsvisie (nationaal landschap, externe veiligheid, provinciaal routenetwerk gevaarlijke stoffen, Overijsselse Ladder) wordt hieronder slechts ingegaan op de onderwerpen uit de provinciale verordening die nog niet aan bod zijn gekomen:

a. Verblijfsrecreatie (artikel 2.12.2)

Het plangebied ligt binnen het aangewezen gebied voor 'verblijfsrecreatie'. Wat inhoudt dat bestemmingsplannen uitsluitend voorzien in nieuwe recreatieverblijven indien het betreft:

'de nieuwbouw van een complex van recreatieverblijven waarvan het recreatieve gebruik door middel van een op verhuur gerichte bedrijfsmatige exploitatie is verzekerd en tevens sprake is van een innovatief concept dan wel een kwaliteitsimpuls van bestaande recreatieterreinen waarvan de bouw van nieuwe recreatieverblijven onderdeel uitmaakt.'

Waarbij in de planregels permanente bewoning van de recreatieverblijven wordt uitgesloten.

Betekenis project

Het plan Venepoort is gebaseerd op een verhuur gerichte centrale bedrijfsmatige exploitatie. Niet alleen de ligging van het plan maar ook het ontwerp, invulling en gebruik zorgen voor een onderscheidend en innovatief concept. Daarnaast wordt het plan zoveel mogelijk energieneutraal gemaakt.

De verblijfsaccommodatie ligt op een knooppunt van recreatieve routestructuren zoals het landelijk tourvaarnet (BRTN), de landelijke fietsroute (LF-route) en algemene wandelroutes. Deze structuren maken het plan Venepoort uitstekend bereikbaar in de richting van unieke waterrecreatie- en natuurgebieden zoals het Zwarte Water, Zwarte Meer en het Nationaal Park Weerribben-Wieden, naast de beleving van het Overijsselse landschap. Deze bijzondere ligging maakt het plan Venepoort als verblijfsaccommodatie zowel geschikt voor passanten die vanaf het water de stad Hasselt bezoeken als voor passanten die van daar per fiets of te voet de Overijsselse omgeving willen verkennen. Vice versa geldt dit ook: toeristen en recreanten die over land aankomen en vervolgens vanuit Hasselt hun recreatieve activiteiten starten en per boot, fiets of te voet de stad Hasselt en omliggende de recreatie- en natuurgebieden willen ontdekken. Die beleving start al op het plan Venepoort zelf. De parkachtige structuur in het hart van het bolwerk is openbaar toegankelijk en voorzien van wandelpaden welke aansluiten op de omliggende recreatiestructuur.

Vanuit een verouderde, industriële locatie wordt het historische bolwerk Venepoort in ere hersteld. De grondgebonden recreatieverblijven zijn onderdeel van dat bolwerk en herinneren aan de oude verdedigingslinie. Ook de industriële historie wordt niet vergeten. De architectuur van de verblijven in de vorm van appartementen doet denken aan de industriële setting van de oude scheepswerf. Daarnaast komt er achter de bestaande bedrijfswoning aan de Van Nahuysweg ook een plek voor het beleven van historie en kan daar een openbaar bezoekerscentrum/ toeristisch overstappunt worden gerealiseerd. Door bijvoorbeeld een oude kraan te plaatsen, kan een uitkijkpunt worden gemaakt.

Door de brede invulling van het plan Venepoort reikt het ruimtelijk verzorgingsgebied verder dan alleen de gemeente Zwartewaterland. Het concept van de recreatieverblijven richt zich op de doelgroep die met behoud van comfort het water, de natuur en historie wil opzoeken. Oftewel: het plan Venepoort richt zich als verblijfsaccommodatie op lokale, regionale en ook internationale toeristen die willen genieten van het Overijsselse landschap enerzijds en het aanbod aan cultuurhistorische stadscentra anderzijds. De ligging van het plan Venepoort is zodanig dat deze een kruispunt vormt tussen zowel het water- en natuuraanbod als het stedelijk aanbod. Recreanten kunnen van hieruit de nabij gelegen natuur en/of recreatiegebieden opzoeken als ook de historische kernen en steden zoals Zwolle of Kampen. Voor de recreatieve invulling van het plan Venepoort is gekeken op welke manier dit plan het huidige aanbod aan verblijfsrecreatie van de gemeente Zwartewaterland en de regio aanvult en versterkt. Middels het plan Venepoort wordt voorzien in recreatieverblijven die een brede doelgroep aanspreken en het voor iedereen mogelijk maken hier op een prettige en comfortabele manier te verblijven. Hierbij wordt ingezet op een optimale mix aan verblijfsfaciliteiten om de recreant het verblijf te bieden dat het beste bij hem of haar past. Zo kunnen de grondgebonden

recreatiewoningen ruimte bieden aan de recreanten die wat langer willen blijven en kan er bijvoorbeeld bed & breakfast worden gecreëerd voor kortdurend verblijf. Met de aanwezige recreatieverblijven in gestapelde vorm kan middels een luxueus appartementen-concept invulling worden gegeven aan de behoefte van recreanten die totale comfort en luxe wensen. Op deze innovatieve manier biedt een hybride plan een flexibele invulling aan de recreatievraag, nu en in de toekomst.

Deze invulling is complementair aan de bestaande vakantieparken en campings met bungalows. Vanwege de centrale ligging ten opzichte van (en de goede recreatieve ontsluiting naar) de Kop van Overijssel en de mix aan verblijfsfaciliteiten onderscheidt het plan Venepoort zich voldoende van de reeds bestaande recreatieverblijven in deze regio.

b. Overstroombaar gebied (artikel 2.14.4)

De omgevingsverordening schrijft voor dat 'voor gebieden met risico op overstroming een overstromingsrisicoparaagraaf wordt opgenomen in de toelichting bij bestemmingsplannen. Het plangebied ligt binnen overstroombaar gebied.

Betekenis project

In paragraaf 4.10 Water wordt een toelichting gegeven op het overstromingsrisico en de te treffen maatregelen en voorzieningen om deze risico's te voorkomen dan wel te beperken.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie en tevens Woonvisie 2013

Op 25 april 2013 heeft de gemeenteraad de 'Structuurvisie, tevens woonvisie Zwartewaterland 2013' vastgesteld. Met de structuurvisie spreekt het gemeentebestuur zich uit over het beoogde beleid voor de komende jaren. De structuurvisie biedt het ruimtelijke kader voor de uitwerking van concrete plannen en projecten. De uitwerking van de structuurvisie vindt plaats door middel van het vaststellen van bestemmingsplannen voor de diverse ontwikkelingslocaties.

Recreatie

De gemeente Zwartewaterland wil de toeristische en recreatieve activiteiten in stand houden en verder ontwikkelen. Toerisme en recreatie leveren een bijdrage aan het behoud en de versterking van de leefomgeving. Het is belangrijk dat inwoners dichtbij huis voldoende recreatiemogelijkheden worden geboden van goede kwaliteit. Hasselt heeft een zeer gunstige ligging aan de provinciale weg en aan het Zwarte Water. Hier liggen kansen om de entrees aantrekkelijk in te richten met de intentie voorbijgangers een stop te laten maken in de gemeente. Zowel voor voorbijgangers over land als over water.

Om doelstellingen op dit terrein na te leven wil de gemeente verblijfsrecreatie en watertoerisme stimuleren. Het realiseren van meerdaagse verblijfsrecreatie is één van de belangrijkste doelstellingen. Waar mogelijk wil de gemeente planologische medewerking verlenen aan (toeristische) ondernemers met plannen voor verblijfsaccommodaties.

Cultuurhistorie

Voor wat betreft de oude kernen van Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis dienen ruimtelijke ontwikkelingen bij te dragen aan het behoud en herstel van de aanwezige cultuurhistorische waarden. De herontwikkeling van de Bodewes-locatie draagt hier aan bij, door de oude contour van het cultuurhistorische Bolwerk Venepoort terug te brengen.

2.4.2 Stadsrandvisie

De historische ontwikkeling van de Hanzestad Hasselt heeft geleid tot een aantal zelfstandige ruimtelijke gebieden met elk een stadsrand. Het stadshart, rivier en dijken, omliggende landschap, 20^e-eeuwse woongebieden, recreatie en bedrijven vormen nu niet één ruimtelijk geheel met daaromheen één stadsrand, maar vormen een vlechtwerk van gebieden en randen die het historisch centrum aan het zicht onttrekt. De opgave voor de stadsrandvisie Hasselt is om de barrièrewerking van de stadsranden en infrastructuur te veranderen in verbindingen, waardoor de verschillende gebieden elkaar weer meer betekenis en belevingswaarde kunnen geven.

De voormalige Bodewes-scheepswerf neemt een specifieke plaats in binnen de stadsrand. De functiewijziging naar een recreatieve bestemming waarbij het cultuurhistorisch Bolwerk Venepoort in zijn oude contour wordt teruggebracht draagt bij aan de beleving van Hanzestad Hasselt. Met deze ontwikkeling wordt een verbinding gelegd tussen het historisch centrum en de stadsrand. Zo ontstaat een wisselwerking tussen rand en centrum en wordt de zichtbaarheid en levendigheid van de rand met zijn havens richting het centrum vergroot.

2.4.3 Welstandsnota 'Slimmer Bekeken'

Het welstandsbeleid van de Gemeente Zwartewaterland maakt onderdeel uit van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Dit om zorg te dragen voor een goede afstemming tussen de verschillende beleidsinstrumenten. Van elk instrument moet duidelijk zijn wat de reikwijdte is en hoe het is verweven met andere beleidsinstrumenten zoals bestemmingsplannen en ruimtelijke kwaliteitsplannen (beeldkwaliteitsplannen). Deze nota gaat over het duurzaam bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. Het gemeentebestuur denkt dit niet alleen te kunnen bewerkstelligen door het in absolute zin vastleggen van criteria en richtlijnen waaraan toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen. Absolute criteria leveren slechts een mogelijk resultaat op. Alleen absolute criteria zullen in de praktijk doorgaans niet bruikbaar zijn en de tand des tijds niet kunnen doorstaan. Daarom is besloten de welstandstoets mede uit te voeren op basis van zogenaamde relatieve criteria. Deze criteria schrijven dwingend voor op welke aspecten de welstandstoets van de bouwaanvraag plaats vindt, maar laat initiatiefnemers ruimte zelf invulling te geven aan deze aspecten. Het gevolg van het gebruik van dergelijke relatieve criteria is dat zij niet uitkomen op een resultaat, maar dat zij meerdere uitkomsten mogelijk maken. Relatieve criteria vragen dus om nadere oordeelsvorming. Binnen de mogelijkheden van het welstandsbeleid gelden hiertoe in ieder geval altijd:

- het behouden en versterken van de basiskwaliteiten van het gebied
- het bouwplan dient minimaal de architectonische kwaliteit van bebouwing in de directe omgeving te evenaren

Naast deze relatieve criteria zullen voor gebieden waar dit op basis van de aanwezige

ruimtelijke, historische en architectonische kwaliteit vereist is absolute criteria worden gehanteerd. Deze absolute criteria zijn een waarborg voor kwaliteiten die een gegeven zijn en waarbij nadere oordeelsvorming overbodig dan wel ongewenst is. In paragraaf 3.2 Beeldkwaliteitsplan en het bijgevoegde beeldkwaliteitsplan zelf is omschreven hoe aan de uitgangspunten van de welstandsnota is voldaan.

2.4.4 Beleidsnota Externe Veiligheid

De gemeente Zwartewaterland wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. In die zin draagt zij een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om externe veiligheid. Om die verantwoordelijkheid in te vullen heeft de gemeente Zwartewaterland het externe veiligheidsbeleid geformuleerd.

Voor het opstellen van het externe veiligheidsbeleid is de situatie in de gemeente Zwartewaterland geïnventariseerd en in kaart gebracht. Uit deze inventarisatie is gebleken dat binnen de gemeente een aantal risicobronnen aanwezig is, waarop het externe veiligheidsbeleid betrekking heeft. Het gaat om een aantal inrichtingen, onderverdeeld in BEVI-inrichtingen en overige risicobronnen, waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Naast de stationaire bronnen zijn ook de transporten van gevaarlijke stoffen van belang, met name gaat de aandacht uit naar het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en via buisleidingen (aardgas). In de Veiligheidsvisie van de gemeente Zwartewaterland zijn een aantal belangrijke aandachtspunten geformuleerd, te weten;

- LPG stations (5);
- Bedrijven: complexe bedrijven, tapijtfabrieken en woonwijken daaraan grenzend;
- Transport over weg en water;
- Transportbuizen/leidingen;
- Overstromingsrisico's.

De gemeente Zwartewaterland kent de volgende vijf BEVI-inrichtingen:

- 1 LPG-tankstation aan de Zomerdijk te Zwartsluis;
- 2 LPG-tankstations aan de Nijverheidsstraat te Genemuiden;
- 2 LPG-tankstations te Hasselt waarvan de ene aan de Vaartweg en de ander Buiten de Enkpoort.

De gemeente Zwartewaterland streeft naar een verantwoord evenwicht tussen de risico's en de behoefte aan activiteiten die de risico's veroorzaken. Dit streven is gebaseerd op de overtuiging dat de veiligheidsrisico's een onderdeel zijn van het maatschappelijke verkeer. De gemeente kan daarbij niet op alle gevaarlijke activiteiten direct invloed uitoefenen. Deze verantwoordelijkheid ligt ook bij de gebruiker of eigenaar en bij de provinciale- en rijksoverheid. Dit laat onverlet dat de gemeente wel een verantwoordelijkheid heeft om veiligheidsrisico's te minimaliseren en beheersbaar te maken door grenzen te stellen en deze te handhaven.

In paragraaf 4.3 wordt het aspect externe veiligheid behandeld in relatie tot de concrete herontwikkeling van de Bodewes-locatie.

3 Planbeschrijving

3.1 *Venepoort Bolwerk*

Met het vrijkomen van de scheepswerf ligt er een kans om dit nu nog afgesneden deel van de Hasseltse stadsrand beter met het historisch centrum te verbinden. Het plan bestaat uit de herontwikkeling van de scheepswerf tot een plek waar meerdaagse verblijfsrecreatie centraal staat en waarbij de toenmalige contouren van het Venepoort Bolwerk opnieuw zichtbaar worden gemaakt.

De bestaande bebouwing van de scheepswerf wordt vrijwel volledig gesloopt. Hiervoor komt in de plaats een recreatieverblijfscomplex: het Venepoort Bolwerk. De recreatieverblijven liggen aan de waterzijde, verscholen in een groen dijklichaam. Het concept van de recreatieverblijven richt zich op een doelgroep in het hogere segment die het water en de natuur wil opzoeken, maar niet gebonden is aan grootschaligheid en brede voorzieningen. Het kantoorgebouw ten behoeve van de voormalige scheepswerf zal in de recreatieve



Figuur 3.1 - Impressie Venepoort Bolwerk als groen bastion (bron: 19 Het Atelier Architecten)

functie worden getransformeerd naar bedrijfswoning ten behoeve van de exploitatie van het recreatieverblijfscomplex en naar een openbaar bezoekerscentrum. In figuur 3.2 is dit gebouw gearceerd weergegeven.



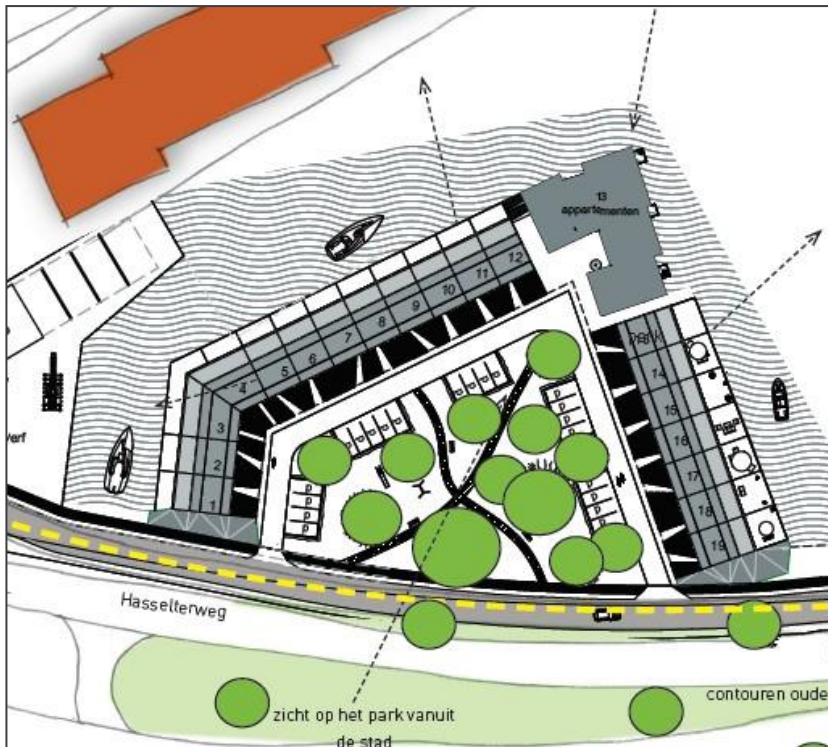
Figuur 3.2 – Te transformeren gebouw (oranje gearceerd) perceel Bodewes

Het programma van het te realiseren recreatieverblijfscomplex is als volgt opgebouwd:

- 32 eenheden in het verblijfscomplex waarvan:
 - 13 gestapelde eenheden
 - 18 grondgebonden eenheden
 - 1 bedrijfswoning
- 1 bedrijfswoning en bezoekerscentrum in het te handhaven kantoorgebouw van Bodewes

De twee bedrijfswoningen dienen als portierswoning en verblijf voor de exploitant in verband met het beheer van de verblijfsaccommodatie. Om invulling te kunnen geven aan de gewenste service- en dienstverlening voor recreatie in het hogere segment is het zowel voor de exploitant als ondersteunde diensten (onderhoud, schoonmaak) nodig om 24 uur per dag beschikbaar te zijn op het complex.

Onderstaand geeft figuur 3.3 een schets weer van het planontwerp.



Figuur 3.3 - Planschets Venepoort Bolwerk (bron: 19 Het Atelier Architecten)

3.2 *Beeldkwaliteit en cultuurhistorie*

Cultuurhistorie

Hasselt heeft een rijke historie als Hanzestad. De oude stadskaart laat duidelijk de vorm van de vestingstad zien, die in de huidige structuur van de stad nog steeds zichtbaar is. Langs het Zwarte Water is de structuur van de oude stad met meerdere bolwerken nog duidelijk te herkennen. Als de oude kaart over de huidige luchtfoto wordt geprojecteerd, is te zien dat een groot deel van de oude bolwerken nog steeds zichtbaar is (zie figuur 3.4). Wat meteen opvalt is dat één bolwerk niet meer in tact is; het bolwerk dat precies op de locatie van de Scheepswerf Bodewes ligt.

De te ontwikkelen locatie omvat dus de (onzichtbaar geworden) contouren van het bolwerk dat bekend stond als het 'Buiten Venepoort Bolwerk'. Het bolwerk maakt onderdeel uit van de door de vestingbouwer Adriaan Anthonisz ontworpen Hasseltse vestingwerken. Op zijn beurt maakte de Hasseltse vestingwerken weer deel uit van een landelijke verdedigingslinie tegen de Spanjaarden en is om deze reden niet alleen van lokale en regionale maar ook van nationale betekenis.

Nadat Hasselt formeel als vestingstad werd opgeheven, in 1809, bleef het Venepoort Bolwerk de inwoners van Hasselt voor nieuwe uitdagingen stellen. Nieuwe bindingen met en herinneringen aan de plaats ontstonden bijvoorbeeld na de onttakeling van de

verdedigingswerken omstreeks 1827. Toen de vestinggronden aan de stad werden teruggeven en er ook begonnen was met de afbraak van het Venepoort Bolwerk, werden op de bolwerken parken aangelegd.

Het achterliggend concept van de voorgenomen ontwikkeling - het terugbrengen van de vorm van het bolwerk in het landschap onder meer door het weer een groen karakter te geven - heeft dus een referentie met wat er in het verleden zich op deze plek heeft afgespeeld.



Figuur 3.4 - Huidige luchtfoto met historische kaart van Hasselt

Beeldkwaliteit en ruimtelijke inpassing

Het nieuwe Venepoort Bolwerk is vormgegeven als een groen bastion aan het water. De recreatieverblijven liggen aan de waterzijde, verscholen in een groen dijklichaam. Vanuit de stad en vanaf de Hasselterweg is er zicht op een groen bastion met stadspark. Het groene dijklichaam zorgt er tevens voor dat de recreatieverblijven ontlast worden van het geluid van de Hasselterweg. De toegangen naar de recreatieverblijven zijn vormgegeven als scheggen in het groen bastion.

Vanaf de waterzijde ontstaat er een ander beeld, robuuste metselwerk gevels vervlochten met het groen. Op de punt van het bastion ligt een hoogteaccent met daarin recreatieverblijven.



Figuur 3.5 – Impressie vanaf het water (bron: 19 Het Atelier Architecten)

Het parkeren ligt verdiept en is omringt door groene hagen, waardoor de auto's wegvallen in het groene park.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 *Algemeen*

De gevolgen voor de milieu- en omgevingskwaliteit vormen een belangrijke afweging bij het al dan niet toelaten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook voor de functiewijziging van de scheepswerf naar het Venepoort Bolwerk dient te worden onderzocht welke milieu- en omgevingsaspecten een rol spelen. Dit hoofdstuk beschrijft per milieu- en omgevingsaspect wat de mogelijke effecten van de herstructurering zijn.

4.2 *Bodem*

In februari 2017 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de percelen van de Scheepswerf Bodewes². Hieruit blijkt dat het westelijk terreindeel (kadastraal bekend als gemeente Hasselt, sectie A, nr. 2732) een relatief schoon terrein is. Op dit terrein worden geen sterk verhoogde gehalten verontreinigingen aangetroffen. Het overige terreindeel



Figuur 4.1 - overzicht percelen bodemonderzoek

² Verkennend bodemonderzoek op een locatie aan de Van Nahuysweg 2, 4, 6 en 8 te Hasselt. Boluwa Eco Systems B.V. Milieu, Advies- en Onderzoeksbureau. 22 februari 2017.

(kadastraal bekend als gemeente Hasselt, sectie A, nr. 2734) is licht tot sterk verontreinigd met diverse zwarte metalen, minerale olie, PCB en PAK. Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken en uitgevoerde bodemsanering ter plaatse blijkt dat er een restverontreiniging is achtergebleven.

Ter plaatse van de sterk verontreinigde situaties blijkt uit eerder onderzoeken dat er geen sprake is van een ecologisch of verspreidingsrisico waardoor de eventuele saneringsmaatregel betrekking hebben op humane risico's. Om deze risico's te voorkomen wordt ter plekke van de ernstige bodemverontreinigingen een afsluitende verharding aangebracht om contact met de bodem te voorkomen. Deze saneringsmaatregel komt overeen met de eerder gedane BUS-melding voor de hellingbaan. De bodemsituatie levert dan ook geen belemmering op voor het mogelijk maken van de nieuwe recreatieve functie in het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de overige percelen onder het traject van de parallelweg binnen het plangebied is verkennend bodemonderzoek niet uitgevoerd omdat het beoogd gebruik het niet noodzakelijk maakt. De percelen zijn momenteel in gebruik als waterkering, berm, en open water.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is getoetst of het voldoet aan de in Nederland geldende regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Wet- en regelgeving voor externe veiligheid maakt onderscheid tussen risicobronnen en risico-ontvangers en probeert deze ruimtelijk van elkaar te scheiden. De risicobronnen zijn in twee groepen te verdelen:

1. transportassen, zoals wegen en spoorwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
2. inrichtingen waarin productie, gebruik, verstrekking en/of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, echter als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden.

Twee termen vervullen bij externe veiligheid een centrale rol:

1. Plaatsgebonden risico (PR). Bij het PR gaat het om de kans per jaar dat een (denkbeeldig) persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle inrichting of transportas bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als een contour rondom de risicovolle inrichting of de transportas.
2. Groepsrisico (GR). Het GR is de cumulatieve kans dat een (werkelijk aanwezige) groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

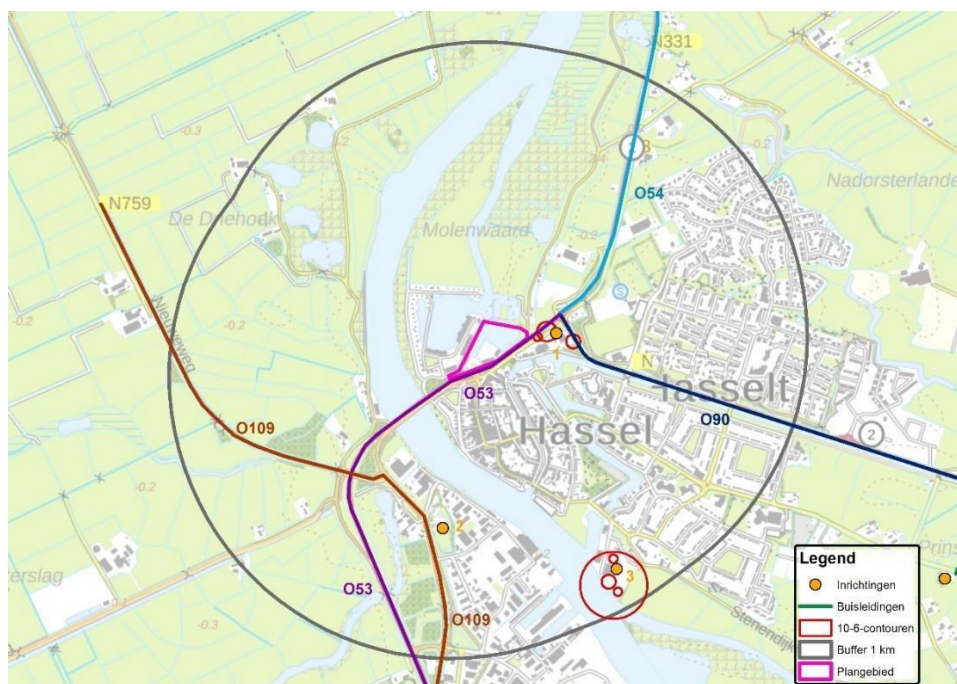
4.3.1 Risico-inventarisatie

Voor het plangebied is een risico-inventarisatie uitgevoerd. Via de Risicokaart van Nederland zijn de ondergenoemde aspecten in beeld gebracht. Hierbij is binnen 1.000 meter afstand van het plangebied gekeken naar de volgende aspecten, die van invloed kunnen zijn op het plangebied:

- transport van gevaarlijke stoffen over een weg, waterweg of spoorweg;
- luchthavens;
- inrichtingen (bijvoorbeeld (agrarische) bedrijven), BEVI-plichtige bedrijven);
- buisleidingen.

Naast de Risicokaart is gekeken of de wegen die rondom het plangebied liggen voorkomen in de gegevens van Rijkswaterstaat. Op de webpagina "Jaarintensiteit VGS op de weg van Rijkswaterstaat" wordt een dataset met bestanden aangeboden om met behulp van een GIS-programma de ligging van de wegvakken te kunnen zien, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Inrichtingen met opslag van gevaarlijke stoffen (PGS15), sporen en niet-basisnetwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd kunnen een invloedsgebied hebben tot 4.000 meter, waterwegen tot 1.070 meter en BRZO-bedrijven kunnen zelfs een nog groter invloedsgebied hebben.

In figuur 4.2 zijn het plangebied en de risicovolle transportroutes en inrichtingen binnen 1 km van het plangebied weergegeven en in figuur 4.3 de sporen, wegen, BRZO-bedrijven, emplacements en bedrijven met opslag van gevaarlijke stoffen. In de tabellen onder de figuren zijn de invloedsgebieden en de afstanden tot het plangebied weergegeven.



Figuur 4.2: Risicovolle inrichtingen en transportroutes binnen 1 km van het plangebied.

Tabel 1 *Gegevens risicobronnen binnen 1 km van het plangebied.*

Naam risicobron	Invloedsgebied	Indicatieve afstand tot plangebied
1 Autobedrijf A. Zieleman (LPG-tankstation)	150 [4]	75
2 Arien Prins van Wijngaardenbad	10 [3]	675
3 De Breker BV. (LPG-tankstation)	150 [4]	900
O54 N331: N331 / N334 (Zwartsluis) - N331 / N377 (Hasselt) (Geen Basisnet)	0 [10]	125
O90 N377: N331 / N377 (Hasselt) - A28 / N377 (A28 afrit 22 Nieuwleusen) (Geen Basisnet)	730 [10]	125
O53 N331: N331 / N377 (Hasselt) - N331 / N764 Zwolle (Noodweg / Voorsterweg) (Geen Basisnet)	45 [10]	5
O109 N759: N331 / N759 (Hasselt) – Genemuiden (Geen Basisnet)	45 [10]	425



Figuur 4.3: Risicovolle inrichtingen en transportroutes tussen de 1 en 4 km van het plangebied.

Uit tabel 1 en figuur 4.3 blijkt dat het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation, de N377 en de N331.

4.3.2 N377

Er is geen PR10⁻⁶-contour. Volgens de risicokaart ligt het plangebied op ongeveer 125 meter van het midden van de N377. Het invloedsgebied is op wegdeel O90 730 meter, dus

het plangebied ligt hier binnen. Er moet voor wegdeel O90 in elk geval een beperkte verantwoording van het groepsrisico worden uitgevoerd.

4.3.3 N331

Er is geen PR10⁻⁶-contour. Volgens de risicokaart ligt het plangebied op ongeveer 5 meter van het midden van de N331. Het invloedsgebied is 45 meter op wegdeel O53, dus het plangebied ligt hier binnen. Er moet voor wegdeel O53 een beperkte verantwoording van het groepsrisico worden uitgevoerd. Er worden over de N311 qua wegtransport alleen brandbare gassen vervoerd. Het groepsrisico is dan volgens de vuistregels uit de Handleiding risicoberekeningen transportroute (HART) nooit hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Een groepsrisicoberekening en een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico zijn niet nodig.

4.3.4 Het Zwarte Water

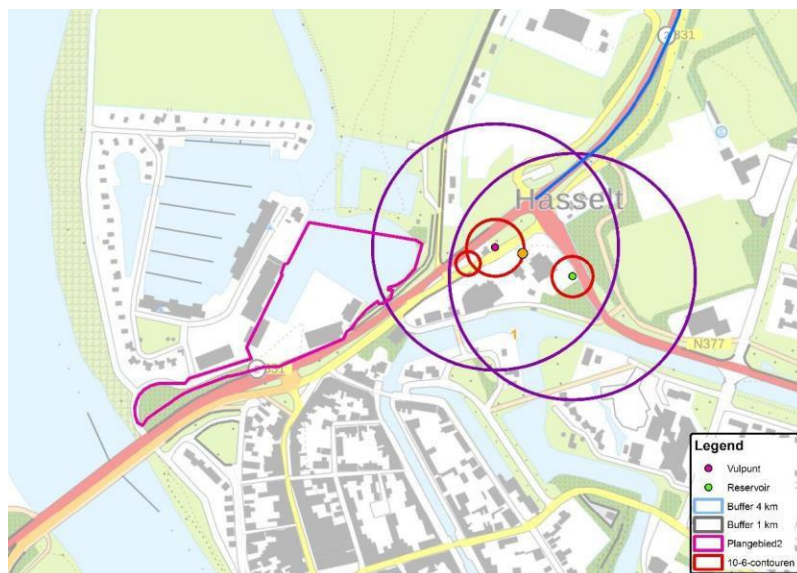
Zwarte Water is niet opgenomen in de Regeling Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Volgens de Handleiding risicoberekeningen transportroute (HART) hoeft er voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de 200 meter van binnenvaartroutes die niet zijn opgenomen in het Basisnet geen toetsing plaats te vinden van het plaatsgebonden risico en van het groepsrisico.

4.3.5 LPG-tankstation Vaartweg 6 - Autobedrijf A. Zielemann

Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation ligt, zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico hiervan beschouwd. Het betreft het tankstation met LPG aan de Vaartweg 6 / Zwartsluizerweg. Het tankstation heeft een vergunde jaardoorzet LPG van 1.000 m3.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is rood omcirkeld weergegeven in figuur 4.4. Het plangebied ligt niet binnen de PR10⁻⁶-contouren van het LPG-tankstation.



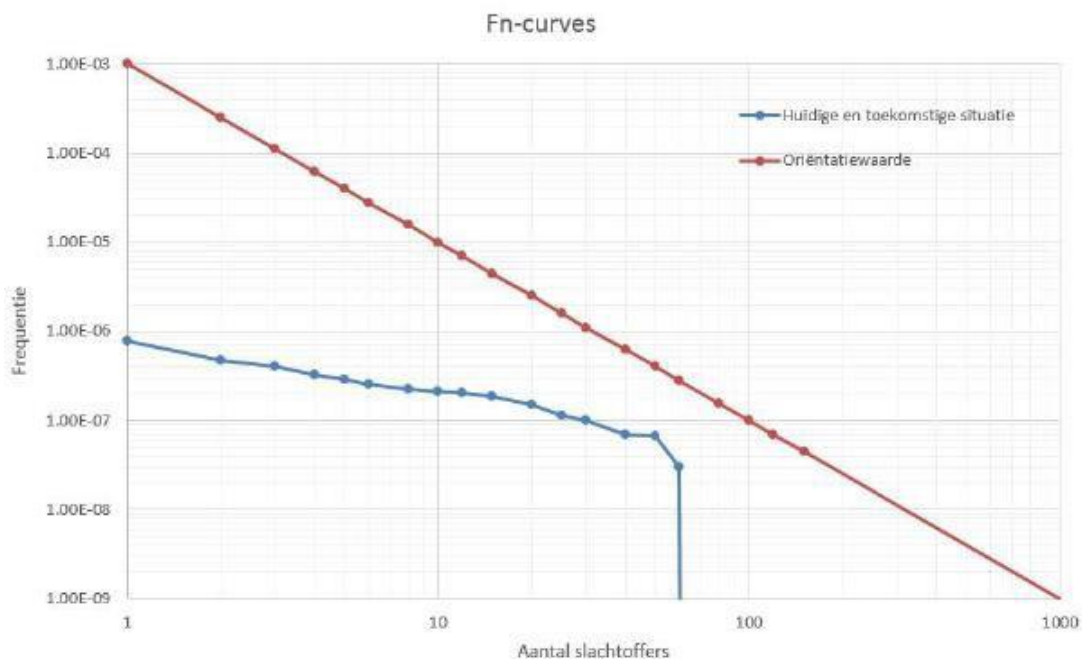
Figuur 4.4: Invloedsgebied LPG Tankstation 150 meter (blauw omcirkeld)

Het vulpunt van deze LPG-installatie heeft een $PR10^{-6}$ -contour van 45 meter. Voor het reservoir en de afleveringsinstallatie geldt een risicocontour $PR10^{-6}$ -contour van respectievelijk 25 meter en 15 meter. Het plangebied start op circa 40 meter van het vulpunt van het LPG tankstation, dit betekent dat min. 5 meter binnen de $PR10^{-6}$ -contour valt. Dit gedeelte van het plangebied betreft echter water, de daadwerkelijk bezorgde bebouwing begint pas op een afstand van circa 170 meter vanaf het vulpunt en valt daarmee wel buiten de $PR10^{-6}$ -contour van het LPG tankstation.

Groepsrisico

Het groepsrisico berekent de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Een plan binnen het invloedsgebied van een bevi-inrichting (= LPG-tankstation) vereist een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico als ook een vermelding van het groepsrisico. Het invloedsgebied is het gebied waarbinnen groepen personen slachtoffer kunnen worden van een calamiteit. Het invloedsgebied van het tankstation is 150 meter. Daarom is het groepsrisico berekend met Safeti-NL.

Het groepsrisico blijft gelijk in zowel de huidige als de toekomstige situatie in voorliggend plan. Dit komt doordat er in het plan geen wijzigingen zijn in het aantal aanwezige personen op het water (het gedeelte dat binnen de straal valt), waardoor het groepsrisico in de nieuwe situatie niet afwijkt van de huidige situatie.



De uitgangspunten en resultaten van de groepsrisicoberekeningen zijn opgenomen de bijlage 'Rapport externe veiligheid Bodewes Hasselt'. Met Safeti-NL is berekend dat het groepsrisico maximaal een factor 0,093 maal de oriëntatiewaarde is.

4.3.6 Overige inrichtingen

Binnen 1.000 meter van het plangebied liggen volgens de Risicokaart twee inrichtingen met gevaarlijke stoffen (zie figuur 12). Het meest zuidelijke punt is een ammoniakkoelinstallatie waarvoor volgens de risicokaart geen afstand geldt. De installatie valt niet onder het Bevi omdat de hoeveelheid ammoniak kleiner is dan de grenswaarde van 1.500 kg. Het meer noordelijke punt is een gasontvangststation waarvoor een afstand van 15 meter geldt. Het gasontvangststation ligt op bijna een kilometer afstand van het plangebied en valt niet binnen deze 15 meter.

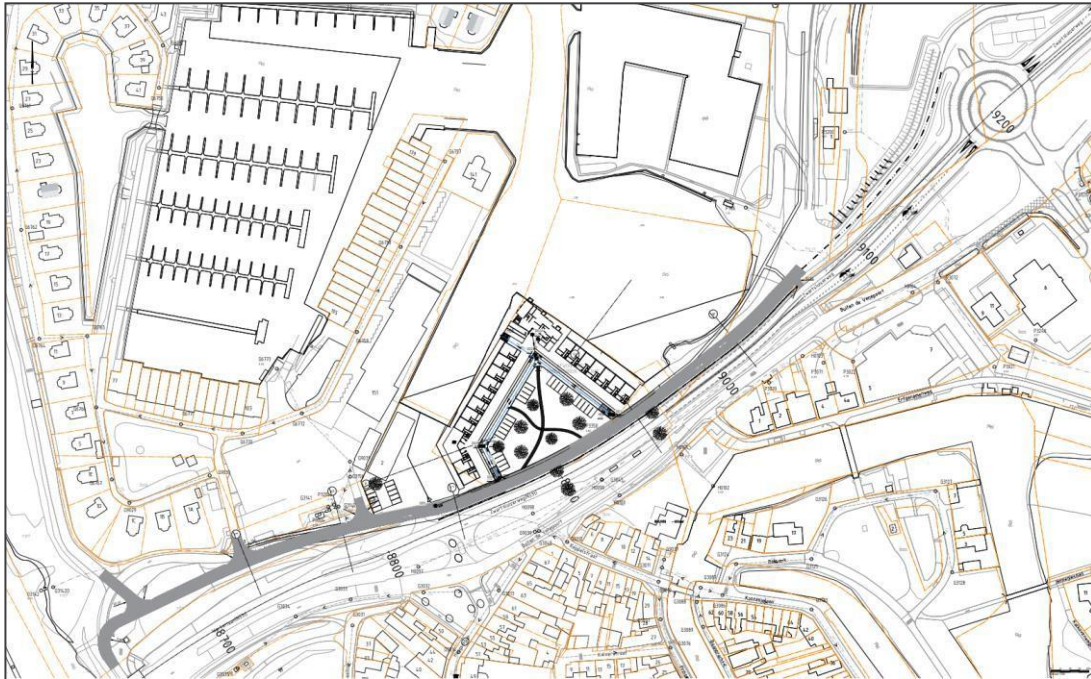
4.3.7 Verantwoording groepsrisico

Het plangebied valt binnen de dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WASSysteem). Er is voldoende bluswater aanwezig voor eventuele incidentbestrijding (een bluskraan in het plangebied zelf en veel open secundair bluswater). Daarnaast zijn er meerdere vluchtwegen. Zowel van de risicobron (LPG tankstation) af, via de ontsluiting naar de N331 als ook de mogelijkheid via het water (richting het Zwartewater). Daarnaast wordt de projectontwikkelaar van het plangebied op de hoogte gebracht van de risico's op overstromingen en of eventuele *boiling liquid expanding vapour explosion-scenario's* (BLEVE-scenario's) en verzocht om beide scenario's op te nemen in het ontruimings- en BHV-plan. Voor een nadere specificatie van de onderbouwing van het groepsrisico wordt verwezen naar de bijlage 'Externe veiligheid Bodewes Hasselt - risico-inventarisatie en verantwoording groepsrisico'.

4.4 Verkeer

De provincie Overijssel is samen met de gemeente Zwartewaterland gestart met het verkeersveiliger maken van de N331 bij Hasselt. Bij Hasselt verknopen de provinciale wegen N331, N759 en N377. Op de N331 en de Vaartweg doen zich bij Hasselt verkeersonveilige en doorstromingsproblemen voor. De situatie zet de leefbaarheid van Hasselt onder druk. De provincie en de gemeente Zwartewaterland wensen het tracé om te bouwen naar een veilige en volwaardige erftoegangsweg B en het lokale verkeer te regelen via parallelwegen.

Voor het totale maatregelenpakket ter verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de N331 is het bestemmingsplan N331 Hasselt opgesteld. Met de herontwikkeling van het perceel van Bodewes ontstaat er een mogelijkheid om de parallelweg tussen de Van Nahuysweg en Sluizerdijk door te trekken. Hiermee verdwijnt de directe aansluiting van het perceel Bodewes op de N331, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid ter plaatse.



Figuur 4.5 – Ontwerp parallelweg tussen Sluizerdijk en de Van Nahuysweg

Verkeersintensiteiten

In 2017 is onderzoek uitgevoerd naar de verkeersmaatregelen in Hasselt Centrum.³ Geconstateerd wordt dat op een gemiddelde dag de doortrekking van de noordwestelijke parallelweg een verlichtend effect oplevert ten aanzien van de verkeersstromen naar het centrum. Vanwege de huidige (jachthaven Molenwaard en Nadorst) en toekomstige (Venepoort Bolwerk) situatie draagt deze parallelweg bij aan een betere ontsluiting van de recreatieve functies en de afwikkeling van de verkeersstromen in het toeristisch seizoen. Juist in het toeristisch seizoen is een extra belasting van de centrumwegen niet gewenst, gelet op het toenemende aantal voetgangers en fietsers op dat moment. Met betrekking tot de huidige en toekomstige verkeersgeneratie is vooral het hoogseizoen van belang⁴. De huidige verkeersgeneratie richting de recreatievoorzieningen betreft 435 ritten. De prognose is dat de toekomstige verkeersgeneratie van en naar de recreatieve functies in totaal 820 ritten per etmaal bedraagt. Deze 820 ritten zijn als volgt opgebouwd:

Recreatievoorziening	Aantal ritten
'Permanente' woningen	300
Bestaande recreatiewoningen	40
Jachthaven de Molenwaard	300
Nieuwe recreatiewoningen	120
Jachthaven de Nadorst	60
<i>Totaal</i>	<i>820</i>

³ Verkeersmaatregelen Hasselt-Centrum, augustus 2017, BVA Verkeersadviezen

⁴ Verkeersmaatregelen Hasselt-Centrum, augustus 2017, BVA Verkeersadviezen

Conclusie

Met de realisatie van de parallelweg wordt de toekomstige verkeersafwikkeling als gevolg van de herontwikkeling van Bodewes geborgd en wordt het centrumgebied in de toeristische periode ontlast.

Parkeren

Ook de parkeersituatie is een belangrijk aandachtspunt in het plan. De initiatiefnemer dient bij aanvraag van de omgevingsvergunning-bouwen aan te tonen dat het plangebied voorziet in voldoende parkeervoorzieningen. Uitgangspunt hiervoor zijn de gemiddelde kengetallen van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de parkeernormen voor woningen uit het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP).

Gestapelde recreatieverblijven

Voor de gestapelde recreatieverblijven (appartementen) wordt aangesloten bij de hoofdgroep 'Horeca en (verblijfs)recreatie', gelijk aan een driesterren hotel met stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk en binnen het gebied 'rest bebouwde kom'.

3* hotel								
	Parkeerkencijfers (per 10 kamers)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	1,5	2,5	2,6	3,6	4,2	5,2	6,3	7,3
sterk stedelijk	1,5	2,5	2,6	3,6	4,2	5,2	6,3	7,3
matig stedelijk	1,6	2,6	2,8	3,8	4,5	5,5	6,3	7,3

Het gemiddelde kengetal van 4,5 en 5,5 is 5. Met 13 eenheden zijn hiervoor in totaal 6,5 parkeerplaatsen (5 x 1,3) voor nodig.

Grondgebonden recreatieverblijven

Voor de grondgebonden recreatieverblijven wordt aangesloten bij de hoofdgroep 'Horeca en (verblijfs)recreatie', gelijk aan bungalows met stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en binnen het gebied 'rest bebouwde kom'.

bungalowpark (huisjescomplex)								
	Parkeerkencijfers (per bungalow)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,7	2,0	2,2
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,7	2,0	2,2
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2

Het gemiddelde kengetal van 1,6 en 1,8 is 1,7. Met 18 eenheden zijn hiervoor in totaal 30,6 parkeerplaatsen (1,7 x 18) voor nodig.

Dienstwoningen

De gemeente hanteert in het GVVB voor drie typen woningen parkeernormen. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	Aantal parkeerplaatsen per woningtype)	
	Centrum	Rest bebouwde kom
Woningen duur	1,3	2,0
Woningen midden	1,2	1,75
Woningen goedkoop	1,1	1,5

Voor de twee dienstwoningen in het plangebied is aangesloten bij 'woningen midden' in het gebied 'rest bebouwde kom'. Hier geldt een parkeernorm van 1,75. Voor de twee bedrijfswoningen zijn in totaal 3,5 parkeerplaatsen (1,75 x 2) nodig.

In totaal dienen in het planontwerp 40,6 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Dit is geborgd door in de planregels de toegepaste parkeergetallen en -normen op te nemen.

4.5 Luchtkwaliteit

Bij ruimtelijke plannen is een toets aan de 'Wet luchtkwaliteit' (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) benodigd. Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitvoeren van de plannen. Deze voorwaarden zijn:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden;
- het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide;
- het project is opgenomen binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Het te realiseren project is niet opgenomen in het NSL. Daarom moet worden bekeken of een overschrijding van de grenswaarden als gevolg van het project mogelijk is. De belangrijkste maatgevende stoffen op het gebied van luchtkwaliteit zijn fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt kan zonder verdere toetsing aan de grenswaarden mogelijk gemaakt worden. In betekenende mate houdt in: een toename aan de bijdrage luchtverontreiniging van meer dan 1,2 microgram stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀);

Deze NIBM-bepaling kan met behulp van de NSL-monitoringstool ook worden uitgevoerd voorafgaand aan de toetsing aan grenswaarden. Als gevolg van de herontwikkeling naar een recreatieve functie neemt het aantal verkeersbewegingen met circa 900 vervoersbewegingen per etmaal toe. Onderstaande tabel geeft de berekening van de NSL-monitoringstool weer.

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		900
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,79
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,14
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Hieruit blijkt dat maximale concentraties zich bevinden onder de NIBM-grenswaarde. Het betreft hier de separate verkeersaantrekkende werking van de recreatieve functie van het Venepoort Bolwerk, het verkeer van en naar de Molenwaard en de Jachthaven Nadorst.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

Voor de herontwikkeling van de scheepswerf is een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied⁵. Er is een hoge archeologische verwachting voor het plangebied geconstateerd. Een groot deel van het plangebied bestaat uit een historisch bolwerk, waaronder mogelijk nog oudere nederzettingenresten aanwezig zijn. Mogelijk zijn resten van een molen in de ondergrond aanwezig. Archeologische resten in de ondergrond zijn mogelijk verstoord door de activiteiten van de scheepswerf. Vanwege de ophoging van het bolwerk kunnen dieper gelegen resten echter nog intact aanwezig zijn.

Om de archeologische waarden in de ondergrond van het plangebied te beschermen wordt voor werkzaamheden bij een te ontgraven gebied groter dan 30 m² en dieper dan 0,5 m een onderzoeksrapport vereist waaruit blijkt dat de archeologische waarde van het te verstoren gebied in voldoende mate is vastgesteld.

In de planregels wordt het beschermingsregime vastgelegd. Concreet betekent dit dat voor de ontwikkeling zelf alleen vervolgonderzoek nodig is waar de ondergrond diep (meer dan 0,5 meter) wordt verstoord (door bijvoorbeeld het ontgraven van water, realiseren van kades, damwanden en het slopen en aanbrengen van funderingen). Het te realiseren bolwerk wordt grotendeels opgehoogd. Omdat dit geen verstoring van de ondergrond met zich meebrengt is hiervoor geen vervolgonderzoek nodig. Waar zoals aangegeven wel vervolgonderzoek nodig is, wordt dit voor de start van de bouw uitgevoerd.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals) woningen worden hinder en gevaar voorkomen. Op deze wijze wordt:

⁵ Archeologisch onderzoek locatie Bodewes te Hasselt, 29-11-2017, Sweco Nederland B.V.

- ter plaatse van gevoelige functies een goed woon- en leefmilieu gegarandeerd;
- rekening gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies in voldoende mate mee te nemen, is in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Hierin zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden aangegeven tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies. De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven of andere milieubelastende functies toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die volgens het bestemmingsplan mogelijk is.

De recreatieverblijven en de jachthaven zijn direct aangrenzend gelegen aan een drukke ontsluitingsweg de N331 (hoofdinfrastructuur). Hierdoor is het rechtvaardig om het gebied aan te merken met het omgevingstype gemengd gebied. Elk bedrijf heeft richtafstanden welke afhankelijk zijn van de bedrijfscategorie en het gebied. Bij een gemengd gebied mag de bij de categorie behorende richtafstand met één stap worden verlaagd, met uitzondering van de categorie 'gevaar'.

Voor de jachthaven Molenwaard is de SBI-code (standaard bedrijfsindeling) 9262 G met een milieucategorie 3.1 van toepassing. Hiervoor gelden de in onderstaande tabel opgenomen afstanden voor een rustige woonwijk en gemengd gebied.

tabel 2, Richtafstanden

SBI-9262 milieuaspect	Richtafstand rustige woonwijk	Richtafstand gemengd gebied
Geur	10	0
Stof	10	0
Geluid	50	30
Gevaar	30	30

In figuur 4.6 is de inrichtingsbegrenzing van de jachthaven Molenwaard weergegeven evenals de begrenzing van het natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water-Vecht.

Situering jachthaven en Natura-2000 Uiterwaarden Zwarte Water-Vecht



Figuur 4.6 – Situatie jachthaven en Natura 2000

De twee maatgevende milieucontouren (geluid en gevaar) zijn in figuur 4.7 weergegeven.



Figuur 4.3 - Milieuafstanden

Binnen deze aandachtscontouren worden geen recreatieverblijven geprojecteerd. Binnen de aandachtcontour geluid wordt één bedrijfswoning gerealiseerd. Deze bedrijfswoning wordt gerealiseerd ten behoeve van een recreatieve functie. Vanwege de recreatieve functie van de nabijgelegen jachthaven valt te rechtvaardigen dat de bedrijfswoning ten opzichte van de jachthaven niet valt aan te merken als geluidsgevoelig object. Bovendien is het een bedrijfswoning behorend bij de recreatieve bedrijvigheid van de Bodewes-locatie, waarvoor de richtafstanden niet gelden.

Er zijn geen milieubelemmeringen voor de jachthaven als gevolg van de realisatie van de recreatieverblijven. Omgekeerd zijn er ook geen belemmeringen voor de realisatie van recreatieverblijven vanwege de aanwezigheid van de jachthaven.

Uit het voorgaande blijkt dat de recreatieve functies in voldoende mate ruimtelijk gescheiden zijn van milieubelastende activiteiten.

4.8 *Natuur*

Er is een natuurtoets⁶ uitgevoerd naar de effecten op beschermde natuurwaarden van de herontwikkeling van Bodewes Scheepswerf naar een recreatieve functie.

Gebiedsbescherming – Natura 2000

Uit de effectenanalyse blijkt dat het plan niet zal leiden tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Het terrein ligt op afstand van het Natura 2000-gebied en ligt tussen een recreatieverblijf, twee jachthavens en langs de weg N331.

In de huidige situatie is sprake van geluidsbelasting, met name piekgeluiden, door het gebruik van de scheepswerf en omliggende jachthavens. De uitvoeringsfase van het plan leidt daarom in beperkte mate tot extra verstoring. Ook wordt verstoring (geluid, visueel) afgeschermd door de aanwezige bebouwing (o.a. het bestaande recreatiepark en jachthavens), opgaande beplanting en infrastructuur. Het gebruik van de nieuwe recreatieverblijven leidt tot minder verstoring dan de huidige situatie (het gebruik van de scheepswerf). Hierdoor treden tijdens de aanleg en gebruiksfase geen (significant) negatieve effecten vanaf de planlocatie op door verstoring.

Door de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof in 2019, is de natuurtoets niet meer actueel op dit onderwerp. Er is daarom een geactualiseerd stikstof onderzoek⁷ opgesteld. Het plangebied ligt op 150 meter afstand van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het plan leidt tot een toename van maximaal 0,41 mol/ha/jaar op één habitatype en twee leefgebieden in Natura 2000-gebieden Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van dit habitatype en soorten die gebruik maken van de leefgebieden zijn uitgesloten, omdat stikstof op dit moment geen knelpunt is. De huidige stikstofbelasting, inclusief het project, is lager dan de kritische depositiewaarde van het betreffende habitatype en/of leefgebied.

In het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden) is het voorliggende plan voor het ontwikkelen van het Bodewes terrein en de aanleg van de Parallelweg uitvoerbaar.

Gebiedsbescherming – Natuurnetwerk Nederland/Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied valt niet binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (in Overijssel nog EHS genoemd). Provincie Overijssel hanteert geen externe werking bij de EHS. Verdere toetsing aan het beleid ten aanzien van de EHS is niet aan de orde. In het kader van goede ruimtelijke ordening is geconcludeerd dat er geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van naastgelegen EHS optreedt.

Soortenbescherming

- De grote loods op het terrein wordt gebruikt als verblijfplaats door de gebouwbewonende vleermuissoort Gewone dwergvleermuis. Door de plannen gaat een baltsverblijfplaats verloren. Hiervoor is reeds een ontheffing aangevraagd vergezeld van een compensatieplan.
- Schade op onmisbare vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen is niet te verwachten. Uitgangspunt daarbij is dat lichtuitstraling richting het havenbekken en de boswal langs de parallelweg zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- In de te slopen bebouwing zijn na uitvoering van aanvullend onderzoek geen nesten van jaarrond beschermde nesten van Huismus en Gierzwaluw aangetroffen. Vervolgstappen voor Huismus en Gierzwaluw zijn niet aan de orde.

⁶ Natuurtoets Bodewes Scheepswerf, Hasselt, Ecogroen B.V. 14 december 2017

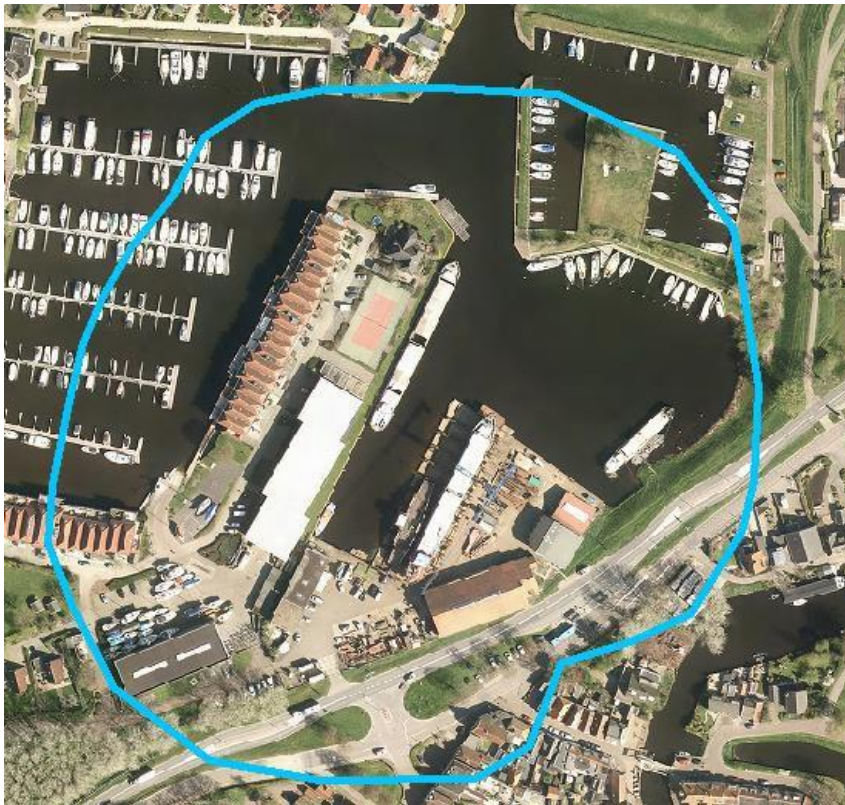
⁷ Onderzoek stikstofdepositie, Hasselt, Ecogroen B.V. 2 april 2021

- In de groenstroken van het plangebied zijn na uitvoering van aanvullend onderzoek geen (eitjes van) sleedoornpages aangetroffen. Vervolgstappen voor de Sleedoorn zijn niet aan de orde.
- In het plangebied zijn geen flora, amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden aangetroffen of te verwachten die bescherming genieten, uitgezonderd soorten waarvoor een vrijstelling van ontheffingsplicht geldt in de provincie Overijssel.

4.9 *Geluid*

Vervallen geluidszone Scheepswerf Bodewes

Door de provincie is in 1989 een geluidszone rondom het voormalige scheepswerfbedrijf vastgesteld. De geluidszone was opgenomen om te hoge geluidsbelasting op geluidgevoelige gebouwen tegen te gaan. Met het verdwijnen van de scheepswerf vervalt ook deze geluidscontour.



Figuur 4.8 - Geluidzone voormalige scheepswerf Bodewes

Akoestisch onderzoek

Het onderzoek⁸ omvat het inzichtelijk maken van het akoestisch effect ten gevolge van de herontwikkeling van scheepswerf Bodewes 'Venepoort' te Hasselt en aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor betere ontsluiting van het Molenwaardgebied en het daarmee verkeersluwer maken van de binnenstad. De transformatie van de locatie scheepswerf

⁸ Akoestisch onderzoek 'Venepoort' Hasselt Gemeente Zwartewaterland, 5 augustus 2019, Adviesbureau VOBRU.

Bodewes naar recreatiegebied omvat recreatieverblijven en twee bedrijfswoningen welke gelegen zijn binnen de zone van de nieuw aan te leggen parallelweg, de N331 en Zwartewaterweg.

De gevels en het dak van de recreatieverblijven gericht naar de N331 worden uitgevoerd als een groenwal zonder te openen en te draaien delen ter plaatse van de achterliggende verblijfsruimten. De toegang tot de geluidgevoelige verblijfsruimten vindt plaats via de hal. De geluidbelasting op de gevel en het dak is derhalve niet relevant (geluiddove gevel). In kader van de Wet geluidhinder zijn recreatieverblijven geen geluidgevoelige objecten, maar uitgaande van een goede ruimtelijke ordening wordt in het onderzoek aangesloten bij de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voor het inzichtelijk maken van de geluidbelasting per wegvak en het cumulatief effect van de verkeerswegen op de recreatieverblijven en de twee bedrijfswoningen zijn de volgende onderzoeken als uitgangspunt gehanteerd:

- Reconstructie Werkerlaan (N331), adviesbureau Geluid Plus waarbij voor de plansituatie 2028 het vastgestelde maatregelenpakket behorende bij het bestemmingsplan N331 Hasselt het uitgangspunt is, dat is:
 - SMA-NL5 op wegvak N331, behalve op het stalen brugdek.
 - Bestaande barriers op de brug worden 80cm hoge geluidschermen.
 - Bestaande barrier en vangrail in de middenberm op de brug wordt een 80% absorberend 80 cm hoog geluidscherm.
 - Geluidscherm en middenscherm wordt aan de zijde van Nahuysweg 40 meter verlengd.
 - het verkeerskundig onderzoek BVA Verkeersadviezen rapport nr. 18119 d.d. 22-11-2018;
 - rekenmodel provinciale verkeersweg N331, projectnummer 15.054, versie 6;
 - GeluidPlus rapport nr. 15.054, d.d. 17-04-2018 v6, inclusief maatregelen.

Nieuwe parallelweg

Als gevolg van het verkeer op de nieuw te realiseren parallelweg wordt nergens de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (Lden) overschreden.

Werkerlaan (N331)

Als gevolg van de reconstructie N331 wordt de voorkeursgrenswaarde van de twee geluidgevoelige bestemmingen (bedrijfswoning Van Nahuysweg 2 en bedrijfswoning binnen recreatieverblijfcomplex) overschreden. Voor deze woningen wordt voorafgaand aan vaststelling van dit bestemmingsplan een hogere grenswaarde vastgesteld.

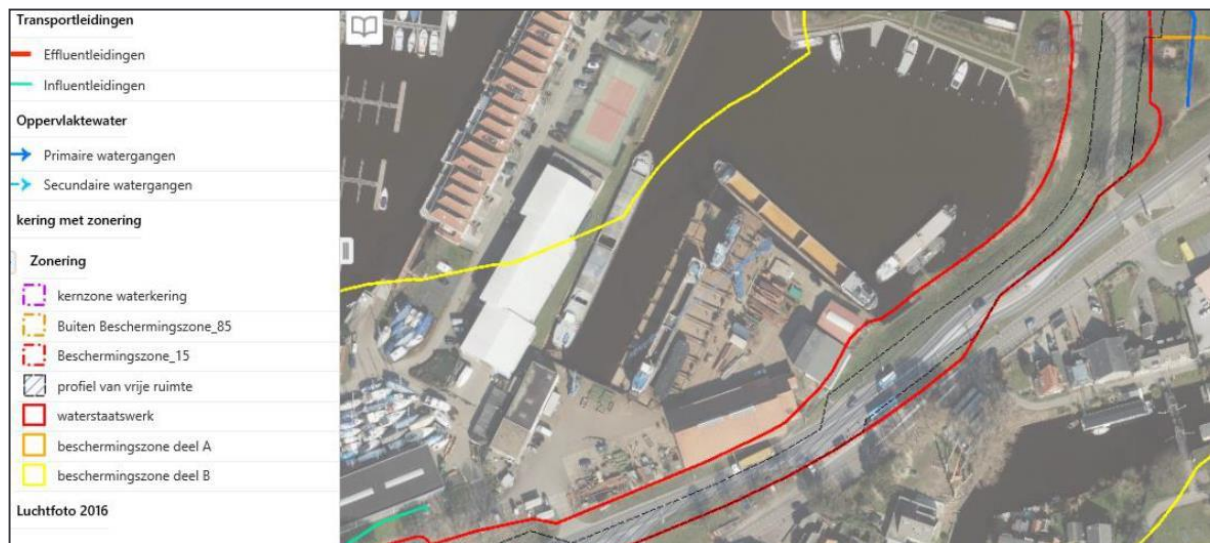
4.10 Water

Voor het aspect water is een waterparagraaf opgesteld⁹.

⁹ Waterparagraaf herontwikkeling Bodewes Hasselt, 8-12-2017, Sweco Nederland B.V.

Bestaande waterhuishouding

Het plan ligt in het stroomgebied Zwarte Water. Het plangebied ligt buitendijks, naast de jachthavens van Hasselt. Het Zwarte Water is in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS). Het peil in het Zwarte Water kan sterk fluctueren. Deze fluctuatie is afhankelijk van de hoeveelheid neerslagafvoer uit het achterland, de windrichting (opstuwing van water bij wind uit het noordwesten) en het peil in het Zwartemeer / IJsselmeer. Het normaalpeil ligt in de zomer op circa NAP -0,20 m en in de winter op NAP -0,40 m. Rond het plangebied liggen geen schouwsloten of watergangen van het waterschap.



Figuur 4.4 - Kaartbeeld bestaande waterhuishouding

Waterveiligheid

Het thema Veiligheid heeft betrekking op het waarborgen van het veiligheidsniveau ten aanzien van waterkeringen en duurzame inrichting.

Met betrekking tot waterkeringen hanteert het waterschap een kernzone en verschillende beschermingszones. De N331 ligt op de primaire kering. Het bouwplan zelf ligt (grotendeels) in de beschermingszone B (buitenbeschermingszone). Vergunning op grond van de Keur is noodzakelijk binnen de genoemde zones. In het kader van het HWBP doet het waterschap onderzoek naar de veiligheid van de keringen. Het deel van de kering (oostzijde Bodewes tot afbuigen parallelweg) voldoet momenteel niet aan de norm.

In het nieuwe ontwerp dient er rekening mee te worden gehouden dat de waterkering voldoet aan de norm. Middels berekeningen dient aangetoond te worden dat het ontwerp geen negatieve invloed zal hebben op de stabiliteit, hoogte en waterkerende functie van de kering. Vanuit beheer en onderhoud van de kering is het gewenst dat het helling van het talud van de kering 1 op 3 is of flauwer. Dit zal in de watervergunning worden geregeld.

Overstromingsrisico

De planlocatie ligt binnen het overstroombaar gebied zoals op de kaart Watergebiedsreserveringen in de provinciale verordening is aangegeven. Bestemmingsplannen binnen deze overstromingsgebieden kunnen alleen voorzien in nieuwe stedelijke functies als zodanige voorwaarden worden gesteld dat de veiligheid ook op lange termijn is geborgd. Hoe hiermee rekening wordt gehouden is toegelicht in het waterhuishoudkundig ontwerp.

Het hoogwater in het Zwartewater wordt bepaald door hoge rivierafvoeren en hoge waterstanden in het IJsselmeer. Omdat het plangebied buitendijks ligt is een minimaal veilige bouwhoogte benodigd van tenminste 0,25 m boven MHW (Maatgevend Hoog Water). De MWH bedraagt NAP +2,35 m. Het aanlegniveau van de bebouwing bedraagt NAP +2,60 m, zodat de veiligheid voor de lange termijn geborgd is. De herontwikkeling leidt niet tot een verhoogd overstromingsrisico ten opzichte van de bestaande situatie. In het waterhuishoudkundig- en rioleringsplan Venenpoort Bolwerk wordt dit nader uitgewerkt.

Wateroverlast

Het thema (Grond)Wateroverlast heeft betrekking op het vergroten van de veerkracht van het watersysteem door het niet afwentelen van problemen met water volgens de trits vasthouden, bergen en afvoeren.

In de huidige situatie is het Bodewes-terrein volledig verhard. Als gevolg van de herontwikkeling neemt het oppervlak verhard af. Het bouwplan voorziet tevens in de realisatie van parkachtig groen, een groene wal en groene daken. Op basis hiervan is het niet nodig extra of nieuwe waterberging te creëren binnen het plan. Afgekoppeld en afstromend (schoon) hemelwater mag rechtsreeks (vertraagd) worden geloosd op het Zwarte Water. Indien (schoon) hemelwater via een regenwaterriool wordt afgevoerd naar het openwater dient rekening te worden gehouden met de drempelhoogte in relatie tot de fluctuatie van het ontvangende water.

Riolering

Het thema Riolering heeft betrekking op het verminderen van de hydraulische belasting van de RWZI en het beperken van (vuilwater) overstorten.

In de huidige situatie wordt vuilwater afgevoerd naar het pompgemaal aan de Van Nahuysweg. Voor de recreatieverblijven en bedrijfswoningen voldoet de huidige rioolcapaciteit. Er dient een rioleringsplan te worden voorgelegd ten behoeve van de waterwetvergunning. Dit is nader uitgewerkt in het waterhuishoudkundig- en rioleringsplan Venenpoort Bolwerk.

Alleen schone oppervlaktes mogen worden gescheiden van de afvalwaterstroom. Door het afgekoppelde en afstromende hemelwater af te voeren via een bodempassage/groenzone vindt voldoende zuivering plaats.

Watervoorziening

Het thema Watervoorziening heeft betrekking op het voorzien van bestaande functies van water, van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid, op het juiste moment en het

beperken van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.

In het kader van het plan wordt geen diepe drooglegging en ontwatering gerealiseerd. De waterpeilen worden tijdens of na het bouwrijp maken niet structureel verlaagd. Er vindt geen tijdelijke of structurele grondwateronttrekking plaats. Daarnaast vindt er geen aanvoer van gebiedsvreemd water plaats.

4.11 Duurzaamheid

Bij de uitwerking van het plan wordt ingezet op gebruik van duurzame materialen en wordt onderzocht op welke manieren duurzame energie kan worden opgewekt. Toepassing van zonnecollectoren en warmte-koudeopslag (WKO) liggen hierbij het meest voor de hand. Het eventueel toepassen van WKO vindt altijd plaats in overleg met relevante gesprekspartners en belanghebbenden.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke ontwikkeling juridisch is vertaald. Het juridisch bindende deel bestaat uit de regels en de verbeelding. De regels vormen het juridisch instrumentarium voor wat betreft het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft de functie van visualisering van de bestemmingen en aanduidingen die in de regels worden benoemd.

Dit bestemmingsplan Herontwikkeling Bodewes, Hasselt vormt het juridische kader waarbinnen de nieuwe ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Om die reden is in een toegesneden juridische planvorm voorzien, die is afgestemd op de beoogde nieuwe ontwikkeling. Het bestemmingsplan voorziet in een directe bouwtitel voor de uitbreiding. Het bestemmingsplan kent een gedetailleerde juridische regeling, waarbij de functies zijn voorzien van een passende bestemming en voor de bouwmogelijkheden een bouwvlak met bijbehorende bouwaanduidingen is opgenomen.

Bij dit bestemmingsplan wordt de coördinatieregeling ex artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening toegepast. De coördinatieregeling maakt het mogelijk om de benodigde besluiten voor dit initiatief gezamenlijk voor te bereiden en te coördineren. De gemeenteraad heeft daartoe besloten in de vergadering van 23 maart 2017.

5.2 Verbeelding

De verbeelding geeft de bestemmingen en aanduidingen van de gronden aan. Deze bestemmingen corresponderen met de artikelen in de regels, zoals beschreven in paragraaf 5.3. Op de verbeelding staan de symbolen en maatvoeringen waarbij in de planregels is opgenomen wat de mogelijkheden en beperkingen zijn. Figuur 5.1 geeft de verbeelding van dit bestemmingsplan weer.



Figuur 5.1 – Verbeelding bestemmingsplan herontwikkeling Bodewes

5.3 Planregels

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hieronder volgt per hoofdstuk een beknopte toelichting op de planregels.

Hoofdstuk 1 – Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels en hier komen de onderstaande artikelen in voor.

Artikel 1: Begrippen

Dit artikel geeft de betekenis aan van in de regels voorkomende begrippen.

Artikel 2: Wijze van meten

Dit artikel geeft aan op welke wijze de berekening van maten plaatsvindt.

Hoofdstuk 2 – Bestemmingsregels

In de planregels staat aangegeven voor welk gebruik de gronden zijn bestemd en welke bebouwing is toegestaan. Vervolgens zijn in sommige gevallen afwijkmogelijkheden gegeven van de bouwregels. In sommige artikelen worden specifieke gebruiksregels gegeven, waar de functies zoals genoemd in de bestemmingsomschrijving nader worden bepaald. Ook hier kan in sommige gevallen weer van worden afgeweken, wat onder het lid 'afwijken van de gebruiksregels' is bepaald.

Artikel 3: Groen

De bestemming 'groen' is gegeven aan het openbaar groen in het plangebied. Binnen de bestemming groen zijn groenvoorzieningen, voet- en rijwielpaden, straatmeubilair, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan. Binnen de bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een maximale hoogte van 10 meter worden gebouwd. In het artikel is de mogelijkheid opgenomen om met een omgevingsvergunning parkeren toe te staan binnen de groenbestemming.

Artikel 4: Recreatie

Dit is een ontwikkelgerichte bestemming en naast verblijfsrecreatie zijn ook ondergeschikte lichte horeca, parkeervoorzieningen, bedrijfswoningen, wegen en paden, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, groenwallen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. In de regels is het maximum aantal recreatiewoningen en het aantal bedrijfswoningen, de maximale hoogte van de gebouwen en de locatie van de gebouwen vastgelegd. Tevens is vastgelegd dat aan de parkeernormen moet worden voldaan en dat de recreatiewoningen niet permanent bewoond mogen worden. Er dient sprake te zijn van bedrijfsmatige verhuur. Ook is vastgelegd dat de groenwal moet worden gerealiseerd voordat de grondgebonden recreatieverblijven en de bedrijfswoning in gebruik kunnen worden genomen.

Artikel 5: Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is gebruikt voor het wegtracé van de parallelweg N331 binnen het plangebied. Ondergeschikte functies binnen deze bestemming zijn parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, infrastructurele voorzieningen, straatmeubilair, groenvoorzieningen en water.

Artikel 6: Water

Deze bestemming omvat al het water dat van belang is voor de waterhuishouding van het gebied. Water dat voor de waterhuishouding niet van belang is, is opgenomen in de bestemmingsomschrijving van andere bestemmingen. Naast regels voor het bouwen zijn in deze bestemming ook regels opgenomen voor het verondiepen van watergangen.

Artikel 7: Waarde-Archeologie

Deze dubbelbestemming is opgenomen op basis van de aanwezige archeologische verwachtingswaarde in het plangebied. Uitgangspunten voor deze dubbelbestemming zijn:

- Te ontgraven gebieden met een grotere oppervlakte dan 30 m² en dieper dan 0,5 meter zijn niet bij recht toegestaan, middels een afwijking waarbij moet worden aangetoond dat archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast kan hiervan worden afgeweken.
- Voor bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden is een omgevingsvergunningstelsel van toepassing.

Artikel 8: Waterstaat – Waterkering

Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen, welke met deze dubbelbestemming samenvallen, mogen uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan met toepassing van een omgevingsvergunning voor afwijking, mits geen afbreuk wordt gedaan aan de waterstaatsbelangen en vooraf advies is ingewonnen van de waterstaatsbeheerder. Tevens zijn regels opgenomen voor aanlegwerkzaamheden.

Naast deze dubbelbestemming blijft de keur van het Waterschap Groot Salland onverkort van kracht. Op grond van de keur is voor een aantal werken en werkzaamheden een Watervergunning van het waterschap nodig.

Ter voorkoming van dubbele regelgeving en bevoegdheidsconflicten en ter voorkoming van een onnodig star en bij een wijziging van de keur snel verouderen bestemmingsplan zijn de voorschriften van de keur niet in het bestemmingsplan opgenomen.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning ten behoeve van een andere (dubbel)bestemming dienen niet alleen de belangen van deze bestemmingen te worden afgewogen, maar ook de waterstaatsbelangen. Voor werken en werkzaamheden met betrekking tot het aanbrengen van rivier- en kanaalverlichting, bebakeningvoorwerpen en waterstandsignalerende apparatuur is geen omgevingsvergunning nodig.

Artikel 9: Waterstaat – Waterstaatkundige functie

De gronden met deze dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor berging en afvoer van water, ijs en sediment, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen.

Binnen de bestemming is het toegestaan bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemming te bouwen. Daarbij geldt dat de bouwhoogte van scheepvaarttekens niet meer dan 10 m mag bedragen en de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet meer dan 2,5 m mag bedragen.

Hoofdstuk 3 – Algemene regels

Artikel 10: Antidubbelregel

Op grond van de antidubbelregel is bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft (artikel 3.2.4 Bro). Deze bepaling voorkomt dat er meer kan worden gebouwd dan er wenselijk is indien een kavel wordt gesplitst en op grond daarvan een nieuw bouwperceel ontstaat.

Artikel 11: Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden regels gesteld aan het gebruik die gelden voor alle bestemmingen in dit bestemmingsplan.

Artikel 12: Algemene aanduidingsregel

De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk' is opgenomen om de waterkering te beschermen. Hier zijn aanvullende regels voor het bouwen en aanleggen opgenomen.

Artikel 13: Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

Hoofdstuk 4 – Overgangs- en slotregels

Artikel 14: Overgangsrecht

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond en was toegestaan bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 15: Slotregels

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van een bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de economische haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 7 toegelicht.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Volgens artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient de gemeenteraad een grondexploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Volgens het tweede lid van dit artikel kan de gemeenteraad besluiten af te wijken van het vaststellen van een exploitatieplan indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Het kostenverhaal met betrekking tot dit planologisch besluit is anderszins verzekerd omdat de gemeente Zwartewaterland met HMO een anterieure exploitatieovereenkomst heeft gesloten.

7 Procedure

7.1 Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald welke procedure op de voorbereiding van een bestemmingsplan van toepassing is. Eerst dient vooroverleg met de zogenaamde overlegpartners plaats te vinden, waarna de formele procedure kan starten. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier toepassing is gegeven aan de voorbereidingsprocedure.

7.2 Vooroverleg

Van 21 september tot en met 12 oktober 2017 hebben alle relevante stukken met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan “Herontwikkeling locatie Bodewes” en omgevingsvergunningaanvraag ten behoeve van inspraak voor een ieder ter inzage gelegen. De publicatie heeft plaatsgevonden in De Stadscoerier van 20 september 2017. De papieren versie van de stukken lag in de genoemde periode ter inzage bij de receptie van het gemeentehuis in Hasselt. Tevens zijn de stukken digitaal beschikbaar gesteld op de website van de gemeente. Daarnaast heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden op woensdag 27 september 2017 van 16.00 - 19.00 uur bij “De Herderin”, Hoogstraat 1, 8061 HA Hasselt, waarbij de plannen zijn getoond.

Gedurende de ter inzage periode en tijdens de inloopbijeenkomst heeft een ieder zijn of haar mening en/of opmerkingen in de vorm van een mondelinge of schriftelijke inspraakreactie kenbaar kunnen maken. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door 39 personen. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het in beginsel niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. De inspraakreacties zijn daarom geanonimiseerd.

Gelijktijdig met de inspraakprocedure is gestart met het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Een kennisgeving van de terinzagelegging is via elektronische weg gezonden aan 3 overheidsinstanties. Van alle partijen is een reactie ontvangen (Provincie Overijssel, Veiligheidsregio IJsselland, Waterschap Drents Overijsselse Delta).

Als bijlage bij dit bestemmingsplan is een reactienota bijgevoegd die betrekking heeft op de overleg- en inspraakreacties op het voorontwerp van dit bestemmingsplan.

7.3 Zienswijzen

De formele procedure is vastgelegd in artikel 3.8 van de Wro. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 2 mei 2018 tot en met 13 juni 2018 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen naar voren brengen op het ontwerp bestemmingsplan. Gedurende de ter inzage periode zijn twintig zienswijzen ontvangen. De gemeente heeft de ingekomen reacties beoordeeld en heeft, waar nodig, het plan bijgesteld. In de nota zienswijzen (als bijlage bijgevoegd bij dit bestemmingsplan) is aangegeven hoe met de zienswijzen is omgegaan.

7.4 Beroep

Na publicatie van de vaststelling geldt een beroepstermijn van zes weken, waarbij belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, in beroep kunnen gaan tegen het plan. Na de beroepstermijn treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.