

# Bestemmingsplan Buitengebied Raalte, part. herz. nr. 73, omgeving Oosterenkweg 5 en 5a

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

## Bestemmingsplan

### “Buitengebied Raalte, part. herz. nr. 73, omgeving Oosterenkweg 5 en 5a”

**Plannaam:** Bestemmingsplan “Buitengebied Raalte, part. herz. nr. 73, omgeving Oosterenkweg 5 en 5a”  
**IDN:** NL.IMRO.0177.BP20230017-VG01  
**Plantype:** Bestemmingsplan  
**Status:** Vastgesteld  
**Datum:** Februari 2024



## TOELICHTING

## INHOUDSOPGAVE

<b>HOOFDSTUK 1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>6</b>
1.1	AANLEIDING .....	6
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED .....	6
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN .....	6
1.4	HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME .....	7
1.5	LEESWIJZER .....	9
<b>HOOFDSTUK 2</b>	<b>HUIDIGE SITUATIE .....</b>	<b>10</b>
<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>GEWENSTE SITUATIE .....</b>	<b>13</b>
3.1	GEWENSTE ONTWIKKELING .....	13
3.2	VERKEER EN PARKEREN .....	15
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>BELEIDSKADER .....</b>	<b>18</b>
4.1	RIJKSBELEID .....	18
4.2	PROVINCIAAL BELEID .....	22
4.3	GEMEENTELIJK BELEID .....	31
<b>HOOFDSTUK 5</b>	<b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>	<b>34</b>
5.1	GELUID .....	34
5.2	BODEMKWALITEIT .....	35
5.3	LUCHTKWALITEIT .....	35
5.4	EXTERNE VEILIGHEID .....	37
5.5	MILIEUZONERING .....	39
5.6	GEUR .....	41
5.7	ECOLOGIE .....	41
5.8	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE .....	43
5.9	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE .....	44
<b>HOOFDSTUK 6</b>	<b>WATERASPECTEN .....</b>	<b>46</b>
6.1	VIGEREND BELEID .....	46
6.2	WATERPARAGRAAF .....	47
<b>HOOFDSTUK 7</b>	<b>JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING .....</b>	<b>50</b>
7.1	INLEIDING .....	50
7.2	OPZET VAN DE REGELS .....	50
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS .....	51
<b>HOOFDSTUK 8</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>53</b>
<b>HOOFDSTUK 9</b>	<b>VOOROVERLEG EN INSPRAAK .....</b>	<b>54</b>
9.1	VOOROVERLEG .....	54
9.2	OMGEVINGSTRAJECT .....	54
9.3	ZIENSWIJZEN .....	54
<b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING .....</b>	<b>55</b>	
BIJLAGE 1	RUIMTELIJK KWALITEITSPAN .....	55
BIJLAGE 2	AKOESTISCH ONDERZOEK .....	55
BIJLAGE 3	AERIUS-BEREKENING .....	55
BIJLAGE 4	QUICKSCAN ECOLOGIE .....	55
BIJLAGE 5	AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING .....	55

BIJLAGE 6 WATERTOETSRESULTAAT ..... 55

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

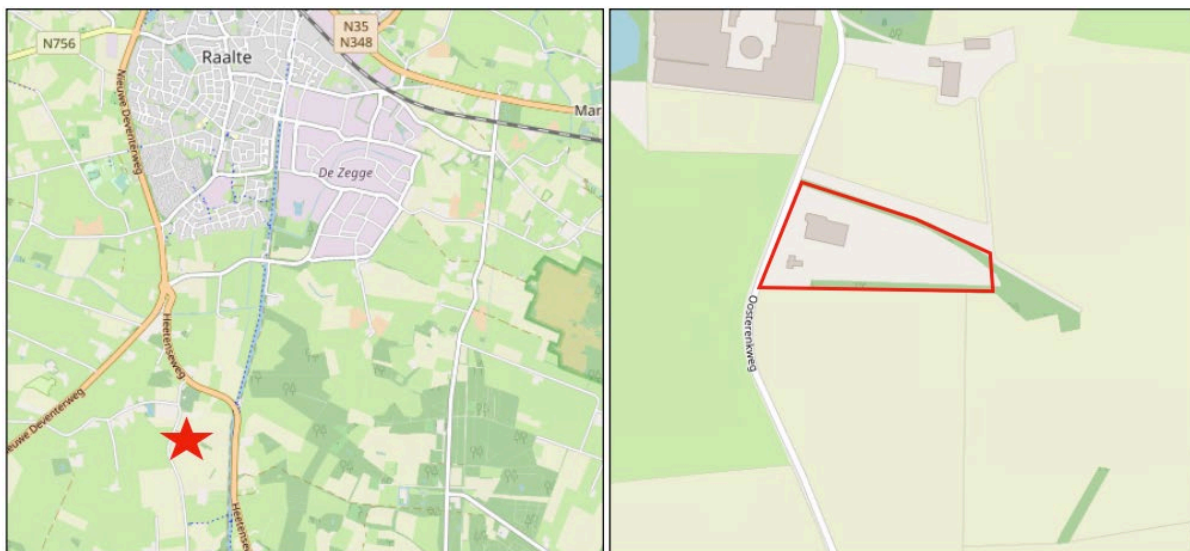
Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel aan de Oosterenkweg 5 en 5a in het buitengebied van de gemeente Raalte. Initiatiefnemer is eigenaar van een transportbedrijf genaamd Raamsman Transport. Ten behoeve van het transportbedrijf heeft initiatiefnemer al meer dan 10 jaar een stuk grond in gebruik ten behoeve van het bedrijf met een agrarische bestemming en een natuurbestemming. Dit perceel wordt voornamelijk gebruikt voor het stallen van vrachtwagens. Het gaat om circa 9.147 m<sup>2</sup>. De planologische situatie komt niet overeen met de feitelijke situatie. Het is daarom wenselijk om deze uitbreiding te legaliseren, aangezien het bedrijf al lange tijd op deze locatie gevestigd is en het bedrijf lokaal voor veel werkgelegenheid zorgt. Tevens bestaat bij initiatiefnemer de wens om een overdekte wasstraat te realiseren binnen de bestaande bestemming ‘Bedrijf’. Hiervoor is een uitbreiding van het bouwvlak noodzakelijk.

De gemeente Raalte heeft 18 juli een positief principebesluit genomen, waarin in principe medewerking wordt verleend aan de legalisering van de uitbreiding zonder bouwmogelijkheden en de uitbreiding van de bebouwing ten behoeve van een wasstraat.

Om de legalisatie en de uitbreiding mogelijk te maken is het noodzakelijk om het bestemmingsplan te herzien. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de gewenste juridisch-planologische kaders. In deze toelichting wordt aangetoond dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

### 1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt ten zuiden van de kern Raalte in het buitengebied van de gemeente Raalte. In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de kern Raalte en de directe omgeving weergegeven. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied (Bron: PDOK)

### 1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Buitengebied Raalte, part. herz. nr. 73, omgeving Oosterenkweg 5 en 5a” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.0177.BP20230017-VG01) en een renvooi;
- regels (en bijbehorende bijlagen).

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

## 1.4 Huidig planologisch regime

### 1.4.1 Algemeen

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van de bestemmingsplannen “Buitengebied Raalte” en het “Paraplubestemmingsplan Parkeren”. Het bestemmingsplan Buitengebied is diverse malen correctief herzien en in 2020 is een verzamelplan vastgesteld. De herzieningen en het verzamelplan zijn vervat in een geconsolideerde versie “Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020”. Deze geconsolideerde versie heeft geen juridische bindende status, maar betreft een werkversie waarin alle relevante, van toepassing zijnde regels en bestemmingen binnen het betreffende bestemmingsplan zijn weergegeven in één set van regels en op één verbeelding.

Het plangebied heeft in de huidige situatie de volgende bestemmingen:

- Agrarisch met waarden – Landschapswaarden (enkelbestemming)
- Agrarisch (enkelbestemming)
- Natuur (enkelbestemming)
- Bedrijf (enkelbestemming)
- Waarde – Landschap – 1 (dubbelbestemming)
- Waarde – Archeologie – 1 (dubbelbestemming)
- Specifieke vorm van bedrijf – transportbedrijf (functieaanduiding)
- Reconstructiewetzone – verwevingsgebied (gebiedsaanduiding)

In afbeelding 1.2 is een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan opgenomen waarbij het plangebied met de rode omlijnijndicatief is aangegeven.



Afbeelding 1.2 Uitsnede geldende bestemmingsplannen (Bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

#### 1.4.2 Beschrijving bestemmingen

##### *‘Agrarisch met waarden - Landschapswaarden’*

De voor **‘Agrarisch met waarden - Landschapswaarden’** aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor agrarische doeleinden en de bescherming van de ter plaatse aanwezige landschapswaarden. Daarnaast zijn bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals voet- en fietspaden en water.

##### *‘Agrarisch’*

De voor **‘Agrarisch’** aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor agrarische doeleinden. Daarnaast zijn bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals voet- en fietspaden en water.

##### *‘Natuur’*

De voor **‘Natuur’** aangewezen gronden zijn met name bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden en bos. Daarnaast zijn bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals wegen, bruggen en paden.

##### *‘Bedrijf’*

De voor **‘Bedrijf’** aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. Er is sprake van de functieaanduiding **‘specifieke vorm van bedrijf – transportbedrijf’**. Op basis van deze aanduiding is tevens een transportbedrijf uit categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Tevens zijn bij deze bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals groen, water en parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming is een bouwvlak opgenomen waarbinnen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd moeten worden.

##### *‘Waarde – Landschap – 1’*

De voor **‘Waarde – Landschap -1’** aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en), bestemd voor behoud, versterking en ontwikkeling van waarden die samenhangen met de essen, te weten:

- a. openheid;
- b. reliëf;

##### *‘Waarde – Archeologie – 1’*

De voor **‘Waarde – Archeologie – 1’** aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden in een archeologische verwachtingszone met een hoge archeologische verwachting.

##### *‘Reconstructiewetzone – verwevingsgebied’*

Op gronden met de aanduiding **‘Reconstructiewetzone – verwevingsgebied’** geldt het bepaalde in artikel 3 lid 3.7.3 van het bestemmingsplan “Buitengebied Raalte geconsolideerd 2020”. Op basis van dit artikel zijn burgemeester en wethouders bevoegd het plan te wijzigen ten behoeve van het vergroten van een bouwvlak met de bestemming ‘Agrarisch’.

#### 1.4.3 Strijdigheid

Op basis van het geldend bestemmingsplan is de voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein niet in overeenstemming met de geldende bouw- en gebruiksregels. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch kader op basis waarvan de gewenste ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt.



## 1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie van het plangebied beschreven en in hoofdstuk 3 de gewenste situatie.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het Rijk, provincie Overijssel en de gemeente Raalte beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieuthema's de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 9 gaat in op het vooroverleg en de inspraak.

## HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied bevindt zich ten zuiden van de kern Raalte aan de Oosterenkweg 5-5a, in het buitengebied van de gemeente Raalte. De omgeving rond het plangebied bestaat voornamelijk uit agrarische gronden. Ten oosten van het plangebied ligt de provinciale weg N332. Langs de noord-, oost- en zuidzijde van het plangebied ligt een houtwal. Deze houtwal heeft een afschermdende werking van het bedrijfsperceel.

Het plangebied zelf bestaat uit een transportbedrijf met bedrijfswoning met bijgebouw. De bedrijfswoning is voorzien van een bouwvlak. Het bijgebouw voor privé-doeleinden is in het verleden legaal gebouwd, maar abusievelijk is hieraan op de verbeelding geen bouwvlak toegekend. Dit wordt met deze partiële herziening hersteld. Onderdeel van het transportbedrijf is een loods. De loods wordt gebruikt voor verschillende doeleinden. De loods doet dienst als kantoor en ook als werkplaats/garage voor het onderhoud van de eigen vrachtwagens en opleggers. Ook zijn er ten zuiden van de loods 5 zeecontainers in gebruik die worden gebruikt als opslagruimte voor het bedrijf. De zeecontainers zijn in het verleden zonder omgevingsvergunning geplaatst. Met voorliggend bestemmingsplan worden deze gelegaliseerd. Achter de loods is sprake van een ruim erf waar vrachtwagens met hun vracht gestald worden. Het transportbedrijf beschikt over een eigen wagenpark. Dit zijn circa 75 vrachtwagens. Ook is er sprake van een parkeerplaats voor de werknemers van het bedrijf. In afbeelding 2.1 is een luchtfoto van de huidige situatie in het plangebied weergegeven. In afbeelding 2.2 tot 2.4 zijn enkele aanzichten vanaf de Oosterenkweg weergegeven. Hierop zijn de parkeerplaatsen voor het personeel weergegeven, de loods en de oprit met aanzicht naar het achtererf.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto van het plangebied (Bron: PDOK)



Afbeelding 2.2 Foto bestaande situatie (Bron: Google Streetview)



Afbeelding 2.3 Foto bestaande situatie (Bron: Google Streetview)



Afbeelding 2.4 Foto bestaande situatie (Bron: Google Streetview)

## HOOFDSTUK 3            GEWENSTE SITUATIE

### 3.1    Gewenste ontwikkeling

Zoals in hoofdstuk 1 reeds is benoemd, heeft het transportbedrijf meer terrein in gebruik dan op basis van het geldende bestemmingsplan is toegestaan. Het gaat om een uitbreiding van de bedrijfsbestemming van circa 9.147 m<sup>2</sup>. De wens bestaat om de bestaande uitbreiding van het bedrijf te legaliseren. Het oppervlakte bedrijfsperceel wat wordt toegevoegd, dient voor de stalling van vrachtwagens en biedt geen bouwmogelijkheden. Dit is mogelijk op basis van provinciaal beleid wanneer een balans wordt bereikt tussen de ontwikkelruimte en versterking van de ruimtelijke kwaliteit (Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving).

Om een duurzaam toekomstperspectief te bieden voor het bedrijf, heeft de gemeente principemedewerking verleend om de uitbreiding te legaliseren. Aan deze principemedewerking is de voorwaarde gekoppeld dat het bedrijf een bijdrage dient te leveren aan de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (KGO). Deze bijdrage komt neer op een bedrag van € 100.000 exclusief BTW en wordt vormgegeven door een extra groene kwaliteitsimpuls op en rond het bedrijf evenals het financieel bijdragen aan het uitvoeren van extra verkeersmaatregelen.

Daarnaast bestaat bij de initiatiefnemer de aanvullende wens om een overdekte wasstraat te realiseren. Dit betreft een wasstraat van circa 500 tot 600 m<sup>2</sup> voor vrachtwagens. Het transportbedrijf beschikt over een eigen wagenpark en ook het onderhoud van deze vrachtwagens vindt op het eigen terrein plaats. Door de realisatie van deze overdekte wasstraat kan ook de reiniging van de vrachtwagens op het terrein blijven plaatsvinden. De overdekte wasstraat zorgt voor een verbetering van de arbeidsomstandigheden en is ook vanuit milieuoverwegingen (beperking van de verkeersbewegingen) een waardevolle toevoeging aan het bedrijf. Om de wasstraat te realiseren is de ‘schuur voor schuur-regeling’ van belang. Deze regeling is op basis van de gemeentelijke ‘Beleidsnota Erven in Beweging’ van toepassing. Om de wasstraat te realiseren dienen sloopmeters ingebracht te worden. Door de sloop van landschapsontsierende bebouwing elders, ontstaat ruimtelijke kwaliteitswinst en kan de wasstraat gerealiseerd worden. De gemeente Raalte beschikt over een sloopbank, waar de benodigde meters uitgehaald kunnen worden.

Ook de vijf zeecontainers kunnen door middel van het inbrengen van sloopmeters gelegaliseerd worden. De vijf zeecontainers ten zuiden van de bedrijfsloods worden gebruikt voor de opslag van bedrijfsmateriaal. De zeecontainers zijn echter zonder omgevingsvergunning geplaatst. Door het inbrengen van een dubbele oppervlakte aan sloopmeters, kunnen deze zeecontainers gelegaliseerd worden. Dit dient te gebeuren binnen 18 maanden na onherroepelijk worden van voorliggend bestemmingsplan.

In afbeelding 3.1 is de huidige bedrijfsbestemming te zien met daarbij ook de uitbreiding van het terrein. De uitbreiding is indicatief weergegeven door middel van de rode omlijning. De locatie van de gewenste wasstraat voor de vrachtwagens zal tegen de bestaande bedrijfsloods aan worden gebouwd.



Afbeelding 3.1 Uitbreiding bedrijfsbestemming (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

### Landschappelijke inpassing

Ten behoeve van het voornemen is een ruimtelijk kwaliteitsplan gemaakt. Het ruimtelijk kwaliteitsplan is opgenomen als bijlage 1 bij deze toelichting. In het ruimtelijk kwaliteitsplan is de landschappelijke inpassing van het voornemen uitgewerkt. Om de bedrijfsbestemming is reeds sprake van een groene omzooming. Onderdeel van de landschappelijke inpassing is het versterken van deze bestaande groenstructuur aan de westkant van het plangebied. De parkeerplaats voor de werknemers wordt door gesloten beplanting aan het zicht onttrokken. Ten zuiden van de bedrijfswoning wordt een bomenrij van linde aangeplant en voor de loods wordt een beuk aangeplant. Aan de oostkant van het plangebied wordt een extensief beheert kruidenrijk grasland gerealiseerd. Tussen dit grasland en de bedrijfsbestemming wordt een bomenrij van zwarte els aangeplant. Tevens is op het ruimtelijk kwaliteitsplan de locatie van de gewenste wasstraat aangegeven en de uitbreiding van de bedrijfsbestemming. In afbeelding 3.2 is een uitsnede van het ruimtelijk kwaliteitsplan weergegeven.



Afbeelding 3.2 Ruimtelijk kwaliteitsplan (Bron: De Erfontwikkelaar)

## 3.2 Verkeer en parkeren

### 3.2.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan weg rijdt.

Voor de verkeersgeneratie wordt aangesloten bij de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen.

#### *Uitgangspunten*

Het plangebied is gelet op de omgevingsadressendichtheid (CBS Statline) gelegen in een gebied met de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk', in een deel van gemeente Raalte dat behoort tot het gebiedstype buitengebied'. Op basis van deze uitgangspunten ontstaat het volgende beeld:

Functie	Verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo	Bvo in m <sup>2</sup>	Verkeersgeneratie
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	4,8	1.200	54
<b>Totaal</b>			<b>54</b>

In werkelijkheid ligt de verkeersgeneratie als gevolg van het transportbedrijf hoger. In de gewenste situatie is er sprake van 100 (worst-case) lichte voertuigen (200 verkeersbewegingen) en 85 vrachtwagens (170 bewegingen) die het plangebied dagelijks aandoen. Ook doen enkele bestelwagens het plangebied aan. De

realisatie van de wasstraat zal niet leiden tot een toename van verkeersgeneratie, aangezien de wasstraat bedoeld is voor vrachtwagens uit het eigen wagenpark. Daarom heeft de wasstraat geen verkeersaantrekkende werking.

Het verkeer bereikt en verlaat het plangebied via de Oosterenkweg, net als in de bestaande situatie. Het vrachtverkeer rijdt via de Oosterenkweg naar de N332/Heetenseweg. Dit om gevaarlijke situaties op de Hofmeijersweg en in zuidelijke richting op de Oosterenkweg te voorkomen. De genoemde wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer afkomstig van het plangebied op een veilige manier af te wikkelen. Het aspect ‘verkeersgeneratie’ vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### 3.2.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt in dit geval aangesloten bij de uitgangspunten uit de nota ‘Parkeernormen Raalte 2015’ (vastgesteld 3 november 2015). Deze parkeernormen zijn geënt op de landelijke parkeerkencijfers van het CROW. In het Paraplubestemmingsplan Parkeren (vastgesteld 27 september 2018) is dit parkeerbeleid voor alle bestemmingsplannen van de gemeente Raalte vastgelegd.

#### *Berekening parkeerbehoefte*

De loods van het transportbedrijf heeft een bvo van circa 1.200 m<sup>2</sup>. Dezelfde uitgangspunten als benoemd in 3.2.1 worden gehanteerd.

Functie	Parkeernorm 100 m <sup>2</sup> bvo	Bvo in m <sup>2</sup>	Parkeerbehoefte
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	1,1	1.200	13,2
<b>Totaal</b>			<b>14</b>

Op basis van bovenstaande gegevens is er sprake van een parkeerbehoefte van afgerond 13 parkeerplaatsen. De daadwerkelijke parkeerbehoefte ligt echter aanzienlijk hoger en dient gebaseerd te worden op de verkeersgeneratie zoals is weergegeven in paragraaf 3.2.1. Binnen het plangebied is in de huidige situatie voldoende ruimte voor werknemers en bezoekers van het bedrijf om te parkeren. Er zijn namelijk 126 parkeerplaatsen voor personenauto’s binnen het plangebied. Dit is ook weergegeven in het ruimtelijk kwaliteitsplan (bijlage 1). Tevens is op het terrein voldoende ruimte voor het stallen van de vrachtwagens. Dit gebeurt namelijk op het terrein achter de loods. Op onderstaande luchtfoto is te zien dat op het terrein voldoende ruimte is voor het stallen van circa 75 vrachtwagens.





Afbeelding 3.3 Luchtfoto plangebied met stalling vrachtwagens (Bron: googlemaps.nl)

### 3.2.3 Conclusie

Het aspect ‘verkeer en parkeren’ vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

## HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

##### 4.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

##### 4.1.1.2 Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

###### 1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

###### 2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede quality of life. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.

###### 3. Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

###### 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zet het Rijk in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt

een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

#### 4.1.1.3 Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties

#### 4.1.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR: voorganger van de NOVI) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen.

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

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

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

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

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

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

#### 4.1.2 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het rijksbeleid

De NOVI laat zich niet specifiek uit over dergelijke kleinschalige ontwikkelingen. Het betreft een ontwikkeling waarbij geen nationale belangen in het geding zijn en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI.

Geconcludeerd wordt dat de NOVI geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

Wat betreft de “Ladder voor duurzame verstedelijking” wordt opgemerkt dat toetsing noodzakelijk is bij “nieuwe stedelijke ontwikkelingen” (3.1.6 Bro). Er zijn inmiddels meerdere gerechtelijke uitspraken geweest over deze definitie.

Op voorliggende ontwikkeling is onder andere de overzichtsuitspraak ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724 van toepassing. Uit deze uitspraak blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in

een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m<sup>2</sup> of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m<sup>2</sup> er in beginsel sprake is van een stedelijke ontwikkeling en er getoetst moet worden aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking.

De uitbreiding van de bedrijfsbestemming kan gelet op haar aard en omvang worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is daarmee ladderplichtig. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting bij een bestemmingsplan een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing.

Op basis van de definitie van het Bro moet worden geconcludeerd dat het plangebied niet binnen bestaand stedelijk gebied ligt. Daarom dient niet alleen de behoefte onderbouwd te worden, maar moet ook nagegaan worden of er geen alternatieven binnen bestaand stedelijk gebied voorhanden zijn. Hierna wordt de ontwikkeling aan de hand van het ‘Strategisch plan bedrijventerreinen Raalte’ getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

#### *Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?*

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

In voorliggend geval is uit het onderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van het ‘Strategisch plan bedrijventerreinen Raalte (november 2020)’, naar voren gekomen dat de gemeente Raalte op papier een kwantitatief overaanbod heeft van 6,7 hectare bedrijfsgrond voor de periode tot en met 2030. Met andere woorden, op basis van de provinciale behoefteraming en de regionale afspraken heeft Raalte meer dan voldoende ruimte beschikbaar om groeiende bedrijven en nieuwe vestigingen van bedrijven te faciliteren. Omdat de regionale afspraken als doel hebben om overaanbod terug te dringen, heeft de gemeente Raalte daarom met de regio afgesproken dat zij een strategisch plan opstelt om in balans te komen.

In dit strategisch plan wordt achtereenvolgens een overzicht gegeven van de huidige bedrijventerreinen en ontwikkelingen hier, de uitgangspunten voor het strategisch plan en de wijze waarop de gemeente Raalte vraag en aanbod aan bedrijfsgrond in balans brengt voor de komende jaren. De analyses die ten grondslag liggen aan dit strategisch plan zijn uitgevoerd door Stec Groep in het voorjaar van 2020.

In het strategisch plan wordt duidelijk gemaakt dat het toevoegen van kwantiteit minder noodzakelijk is en dat het werken aan de kwaliteit van bestaande plekken steeds belangrijker wordt. Op bestaande plekken willen ondernemers goed kunnen (blijven) ondernemen en hebben zij waarde opgebouwd in activiteiten, mensen en vastgoed. De ondernemers op de bedrijventerreinen hebben vaak een lokale binding en zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de kernen, bijvoorbeeld voor een lokale woon-werkbalans en in de vorm van sponsoring van verenigingen. De gemeente Raalte vindt het belangrijk dat de kernen in de gemeente leefbare kernen blijven waar niet alleen gewoond, maar ook gewerkt kan worden.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er drie kernen zijn waar nog bedrijfsgrond beschikbaar is of er plannen zijn om nieuwe bedrijfsgrond te realiseren. Dit zijn Raalte, Heino en Heeten. In Raalte is aanbod beschikbaar op De Zegge VI en VII, deze gronden beschikken reeds over een onherroepelijk bestemmingsplan. Het aanbod van Heeten (0,2 hectare) en Heino (3,5 hectare) maken ook onderdeel uit van de regionale programmeringsafspraken maar liggen nog niet vast in een bestemmingsplan en zijn daarom als zachte capaciteit aan te merken. In de marktregio staat buiten de gemeentegrenzen geen nieuw bestemmingsplan op de regionale planlijst.

Hoewel er cijfermatig sprake van een overaanbod voor de gehele gemeente Raalte, hebben ondernemers op de bedrijventerreinen een lokale binding en zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de betreffende kernen. De opgave uit de regionale programmering verdient verder enige nuance. Op basis van analyses is geen sprake van overaanbod in de kern Raalte. De laatste kavels op bedrijventerrein De Zegge VII zijn in 2023 in optie uitgegeven. Tegelijkertijd is er in Heino en Heeten feitelijk helemaal geen sprake van een overaanbod, omdat hier alleen ‘zacht’ aanbod is. Daar is juist sprake van een behoefte van in totaal 2,6 à 2,8 hectare, hoewel die behoefte weliswaar kleiner is dan het totaal aan (zachte) plannen dat daar ligt.

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van de uitbreiding van een perceel met een bedrijfsbestemming. Het gaat dus om een ontwikkeling op kleinere schaal dan in bovenstaand strategisch plan wordt beschreven. Om

de behoefte hieraan aan te tonen, kan wel aangesloten worden bij het strategisch plan. Met de voorgenomen uitbreiding is sprake van het toevoegen van kwantiteit en wordt er tevens bijgedragen aan de kwaliteit van een bestaande bedrijfsbestemming. Als tegenprestatie voor de uitbreiding wordt een bijdrage geleverd aan de groene omgeving rondom het plangebied, wat ten goede komt aan de kwaliteit van het plangebied en de omgeving.

Het bedrijf zorgt daarnaast voor veel werkgelegenheid in de omgeving en heeft daarom een lokale binding. Door deze uitbreiding van de bestaande bedrijfsbestemming kan initiatiefnemer op deze plek blijven ondernemen en blijft Raalte een plek met een goede woon-werkbalans.

Bovendien is de uitbreiding feitelijk al in gebruik door het bedrijf. Het gaat in dit geval dus om een zeer concrete lokale behoefte. Tevens is de uitbreiding essentieel voor de bedrijfsvoering van het bedrijf, aangezien de ruimte nodig is voor het stallen van vrachtwagens met hun vracht. Daarnaast draagt het efficiënter indelen van het bedrijfsperceel ook bij aan de duurzame bedrijfsontwikkeling. Met het efficiënter indelen van het bedrijfsperceel wordt ingespeeld op de groei van het bedrijfsperceel en de behoefte op de lange termijn.

Concluderend wordt met de voorgenomen uitbreiding zoals beschreven in Hoofdstuk 3 aan deze lokale behoefte tegemoet gekomen en wordt bijgedragen aan de werkgelegenheid en leefbaarheid van de kern Raalte en haar omgeving.

#### *Noodzaak ontwikkelen buiten bestaand stedelijk gebied*

De ruimtevraag in Nederland moet bij voorkeur worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. In het Bro is in artikel 1.1.1 een definitie opgenomen voor bestaand stedelijk gebied. De definitie luidt: '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'.

Als de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied is gepland, moet op grond van artikel 3.1.6 lid 2 Bro gemotiveerd worden waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Daarbij spelen de beschikbaarheid en geschiktheid van locaties binnen bestaand stedelijk gebied een rol. Argumenten dat binnen bestaand stedelijk gebied geen mogelijkheden zijn voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op:

- kwalitatieve aspecten van de behoefte (denk bijvoorbeeld aan de aard en schaal van de bedrijvigheid die niet binnen bestaand stedelijk gebied kunnen worden ingepast);
- andere functies die ter plaatse al aanwezig zijn of, op grond van ruimtelijk beleid zoals een structuurvisie worden beoogd. Bijvoorbeeld park, maatschappelijke functies of woonplannen die later worden beoogd.
- aanzienlijke investeringen die eerst nodig zijn voor de inbreidingsplekken, bijvoorbeeld vanwege milieuaspecten die kunnen spelen op inbreidingsplekken.

Deze ontwikkeling voorziet in de uitbreiding van de bestaande bedrijfsbestemming ten behoeve van een transportbedrijf in het buitengebied van Raalte. De uitbreiding op deze locatie is een logische stap, aangezien het transportbedrijf van initiatiefnemer een lokale binding heeft. Door de uitbreiding kan het transportbedrijf op deze locatie haar werkzaamheden voortzetten. Tevens is op deze plek reeds sprake van een bedrijfsbestemming. Aangezien het transportbedrijf zorgt voor veel toe- en afstroom van verkeer, is het buitengebied een geschikte plek voor dit bedrijf. Op een binnenstedelijke locatie zou de bijbehorende geluids- en verkeershinder met de woonfuncties binnen de bestaande kern conflicteren. Daarnaast is feitelijk gezien al sprake van de uitbreiding van de bedrijfsbestemming. Voorliggend bestemmingsplan ziet op de legalisatie hiervan. Het is niet wenselijk en realistisch de benodigde uitbreiding elders te realiseren. Volledige verplaatsing van het bedrijf naar een locatie binnen het bestaand stedelijk gebied (bijv. een bedrijventerrein) is eveneens niet realistisch, dit vanwege de goede staat van de bedrijfsbebouwing en de forse investeringen die de afgelopen jaren op de locatie zijn gedaan. Verplaatsing van het bedrijf betekent gelet hierop kapitaalvernietiging en brengt onevenredige bedrijfseconomische gevolgen met zich mee.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de beoogde uitbreiding van de bedrijfsbestemming past binnen de gemeentelijke ambities zoals verwoord in het Strategisch plan bedrijventerreinen Raalte dat in november 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld en regionaal is afgestemd met de omliggende gemeenten in het

bestuurlijk overleg bedrijventerreinprogrammering West-Overijssel. In voorliggend geval is de uitbreiding ruimtelijk verantwoord (zie hiervoor ook de conclusies in hoofdstuk 5).

Gelet op het voorgaande geldt dat met deze ontwikkeling wordt voldaan aan de uitgangspunten van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Er is sprake van verantwoord ruimtegebruik.

*Conclusie toetsing ladder voor duurzame verstedelijking*

Resumerend kan worden geconcludeerd dat het rijksbeleid geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

## 4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel, welke is verankerd in de Omgevingsverordening.

### 4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De hoofddambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvast groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden.

Leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn:

- *Duurzaamheid;*
- *Ruimtelijke kwaliteit.*

Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- *door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen;*
- *investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan;*
- *zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken;*
- *ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.*

### 4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

### 4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

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

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

#### *Of – generieke beleidskeuzes*

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

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

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

#### *Waar – ontwikkelingsperspectieven*

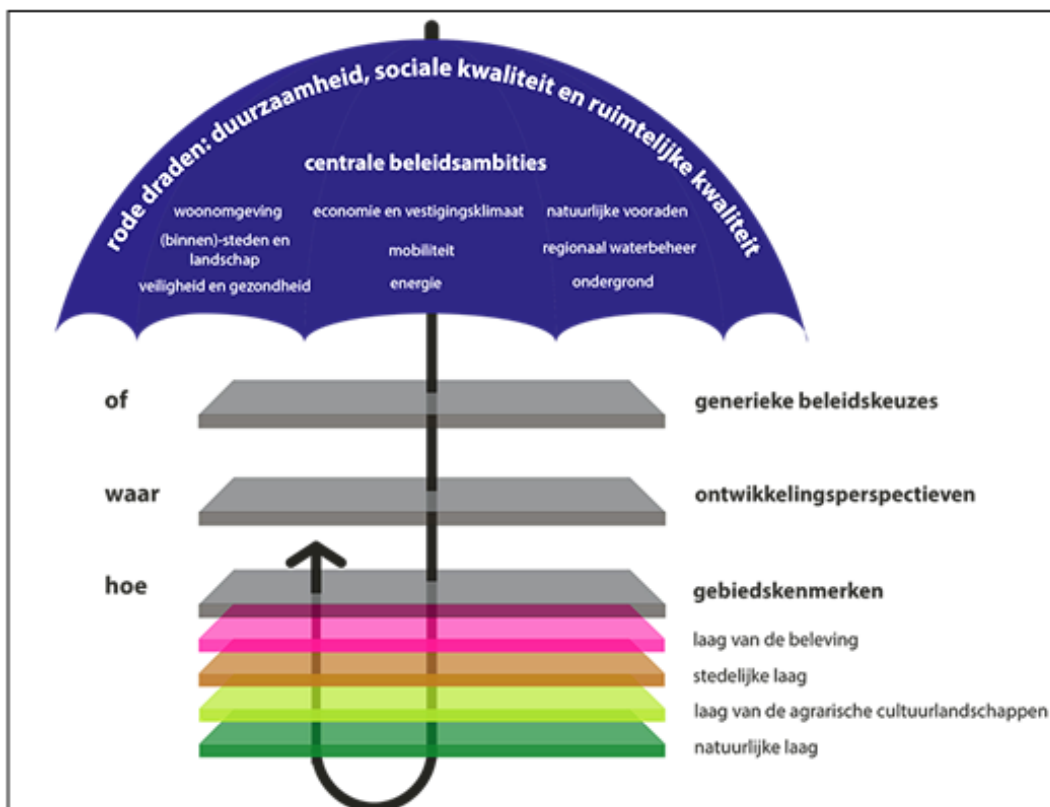
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke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

De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

#### *Hoe - gebiedskenmerken*

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

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden. Afbeelding 4.1 geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

#### 4.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

##### 4.2.4.1 Of - Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn artikel 2.1.3, artikel 2.1.5, artikel 2.1.6 en artikel 4.6.4 van de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Hierna wordt nader ingegaan op de genoemde artikelen.

##### Artikel 2.1.3 Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

*Lid 1: Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:*

1. dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
2. dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

*In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip “groene omgeving” nader gedefinieerd als: de gronden die niet vallen onder bestaand bebouwd gebied.*

*In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip “bestaand bebouwd gebied” nader gedefinieerd als: de gronden binnen steden en dorpen die benut kunnen worden voor stedelijke functies op grond van geldende bestemmingsplannen en op grond van voorontwerp-bestemmingsplannen voor zover de provinciale diensten daarover schriftelijk een positief advies hebben uitgebracht in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro;*



### Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3

Het initiatief betreft de uitbreiding van de bedrijfsbestemming van het transportbedrijf van initiatiefnemer. Tevens wordt een wasstraat gerealiseerd en worden zeecontainers gelegaliseerd die in gebruik zijn als opslag. Het plangebied ligt weliswaar buiten de stedelijke netwerken, maar wel direct tegen de bestaande bedrijfsbestemming aan. Zoals ook blijkt uit paragraaf 4.1.2 (Laddertoets) voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Aangezien de uitbreiding feitelijk al gerealiseerd is, is het niet efficiënt om het bedrijf naar een andere locatie te verhuizen. De wasstraat en de zeecontainers leiden niet tot een extra ruimtebeslag op de groene omgeving, aangezien deze gerealiseerd worden op reeds bebouwd en verhard terrein. Samenvattend wordt geconcludeerd dat in voldoende mate rekening is gehouden met het gestelde in artikel 2.1.3.

### Artikel 2.1.5 Ruimtelijke kwaliteit

1. *In de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken.*
2. *In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze toepassing is gegeven aan het Uitvoeringsmodel (OF-, WAAR- en HOE-benadering) die in de Omgevingsvisie Overijssel is neergelegd.*
3. *In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief die in de Omgevingsvisie Overijssel voor het gebied is neergelegd.*
4. *Gemeenteraden mogen gemotiveerd afwijken van het ontwikkelingsperspectief dat voor het betreffende gebied geldt, wanneer:*
  - *er sprake is sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen; en*
  - *voldoende verzekerd is dat er sprake is van versterking van ruimtelijke kwaliteit conform de gebiedskenmerken.*
5. *In het kader van de toelichting als bedoeld in lid 1 wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze toepassing is gegeven aan de vier-lagenbenadering die onderdeel uitmaakt van het Uitvoeringsmodel en op welke wijze de Catalogus Gebiedskenmerken is gebruikt bij de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.*
6. *Bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden waarvoor in de Catalogus Gebiedskenmerken normerende uitspraken worden gedaan voorzien voor zover deze uitspraken zich daarvoor lenen, in een bestemmingsregeling conform deze normerende uitspraken.*
7. *Bestemmingsplannen die betrekking hebben op gebieden waarvoor in de Catalogus Gebiedskenmerken richtinggevende uitspraken worden gedaan voorzien voor zover deze uitspraken zich daarvoor lenen, in een bestemmingsregeling conform deze richtinggevende uitspraken.*
8. *Van normerende uitspraken in de Catalogus Gebiedskenmerken zoals bedoeld in lid 6 mag gemotiveerd worden afgeweken wanneer:*
  - *er sprake is van zwaarwegende sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen en*
  - *voldoende verzekerd is dat er sprake is van versterking van ruimtelijke kwaliteit conform de provinciale ambities zoals aangegeven in de Catalogus Gebiedskenmerken.*
9. *Van richtinggevende uitspraken in de Catalogus Gebiedskenmerken zoals bedoeld in lid 7 mag worden afgeweken mits voldoende gemotiveerd is dat de kwaliteitsambitie zoals aangegeven in de Catalogus Gebiedskenmerken in gelijke mate gerealiseerd wordt.*

### Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.5 van de Omgevingsverordening Overijssel

Voor de behandeling van het ontwikkelingsperspectief en de gebiedskenmerken wordt verwezen naar paragraaf 4.2.4.2 en 4.2.4.3. Hier wordt aangetoond dat het initiatief voldoet aan de geldende gebiedskenmerken. Tevens is voor de voorgenomen ontwikkeling een ruimtelijk kwaliteitsplan opgesteld waarin het voornemen landschappelijk is ingepast conform de geldende gebiedskenmerken.

Artikel 2.1.6 Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving

1. Bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving kunnen – met in achtneming van het bepaalde in artikel 2.1.3 en artikel 2.1.4 en het bepaalde in artikel 2.1.5 – voorzien in nieuwvestiging en grootschalige uitbreidingen van bestaande functies in de Groene Omgeving, uitsluitend indien hier sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen voor zijn én er is aangetoond dat het verlies aan ecologische en/of landschappelijke waarden in voldoende mate wordt gecompenseerd door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving.
2. Lid 1 is niet van toepassing op de bedrijfsontwikkeling en nieuwvestiging van agrarische bedrijven en op zelfstandige opstelling van zonnepanelen.
3. In aanvulling op het gestelde onder 1 geldt voor nieuwe ontwikkelingen die plaatsvinden op gronden die vallen binnen het ontwikkelingsperspectief Ondernemen met Natuur en Water en die niet zijn aangeduid als Natuurnetwerk Nederland (NNN), geldt de voorwaarde dat de compensatie door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving gericht dienen te zijn op de versterking van de kwaliteit van natuur, water en landschap.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.6 van de Omgevingsverordening Overijssel

Met de voorgenomen ontwikkeling vindt ruimtebeslag plaats op de Groene Omgeving. Dit ruimtebeslag is noodzakelijk om de bedrijfsvoering van het transportbedrijf duurzaam te laten voortbestaan. De extra opslagruimte is daarbij noodzakelijk voor het stallen van de vrachtwagens en hun vracht. Daarnaast gaat het om een bedrijf dat al lange tijd op deze locatie gevestigd is. Het transportbedrijf biedt werkgelegenheid voor veel inwoners van Raalte, waardoor het bedrijf een lokale binding heeft. In totaal gaat het om circa 100 werkplekken. Tevens wordt een wasstraat gerealiseerd en worden zeecontainers gelegaliseerd. Voor beide ontwikkelingen worden sloopmeters ingebracht uit de gemeente Raalte. Dit leidt tot een kwaliteitsverbetering in de gemeente Raalte.

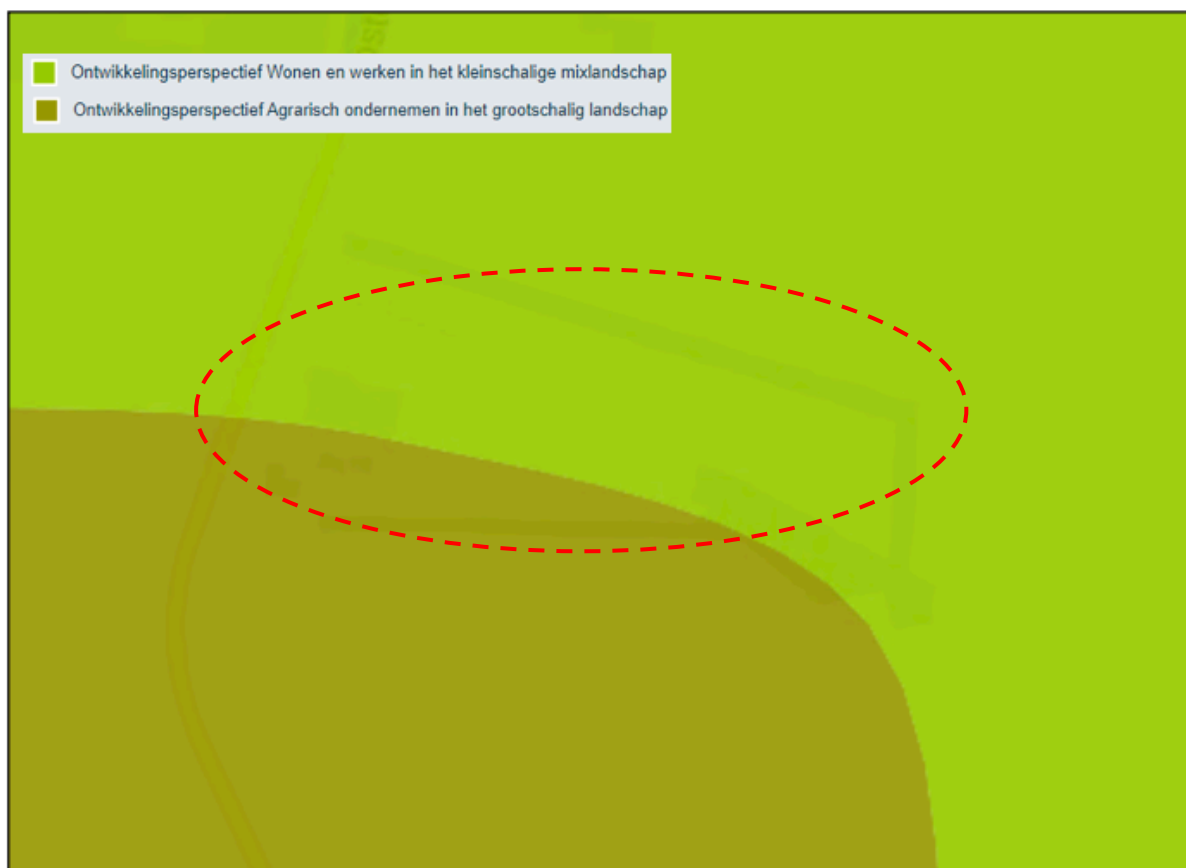
Als tegenprestatie voor het extra ruimtebeslag op de Groene Omgeving, zal het bedrijf een tegenprestatie leveren in de vorm van een KGO-bijdrage. In dit geval gaat het om een bedrag van €100.000,- ex BTW. Dit bedrag sluit aan bij de door de provincie vereiste substantiële bijdrage. Naast de landschappelijke versterkingen op en rond het bedrijf, wordt een fonds opgericht ten behoeve van verkeers(veiligheids-) en landschapsmaatregelen.

4.2.4.2 Ontwikkelingsperspectieven

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven voor de Groene Omgeving van belang. In de Groene Omgeving gaat het vooral om: behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap, het realiseren van een samenhangend netwerk van gebieden met natuur- en waterkwaliteit, ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, het toerisme en andere economische dragers, realisatie van waterkwaliteitsdoelen, het duurzaam beheer van drinkwatervoorraden én het opwekken van hernieuwbare energie. In de Groene Omgeving onderscheidt de provincie de volgende drie ontwikkelingsperspectieven:

- de zone Ondernemen met Natuur en Water (ONW);
- agrarisch ondernemen in het grootschalige landschap;
- wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap.

Het plangebied behoort grotendeels tot het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’ en deels tot het ontwikkelingsperspectief ‘Agrarisch ondernemen in het grootschalige landschap’. In afbeelding 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen waarbij het plangebied via de cirkel indicatief is weergegeven.



Afbeelding 4.2 Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

#### *‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’*

Het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’ richt zich op het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. Aan de ene kant melkveehouderij, akkerbouw en opwekking van hernieuwbare energie als belangrijke vormen van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor natuur, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid.

#### *‘Agrarisch ondernemen in het grootschalig landschap’*

Dit ontwikkelingsperspectief omvat gebieden waar verdere modernisering en schaalvergroting van de landbouw in combinatie met verduurzaming de ruimte krijgt. Die ruimte kan verdiend worden door te investeren in kwaliteitsvoorwaarden.

Initiatieven binnen het ontwikkelingsperspectief mogen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw in principe niet beperken en dienen aan te sluiten bij de bestaande bebouwing, weginfrastructuur en openbaar vervoer (ov)-routes. Het waterbeheer richt zich op optimale condities voor de landbouw, rekening houdend met specifieke omstandigheden en de grenzen aan de mogelijkheden van het waterbeheer (onder andere door de klimaatverandering).

#### *Toetsing van het initiatief aan de ‘Ontwikkelingsperspectief’*

De uitbreiding van het bedrijfsperceel ligt in het ontwikkelingsperspectief ‘Wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap’. Hier is ruimte voor het in harmonie met elkaar ontwikkelen van de diverse functies in het buitengebied. De uitbreiding van het terrein wordt gecompenseerd met een KGO-bijdrage. Er wordt geïnvesteerd in de groene omgeving ter plaatse van het plangebied en de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt met de uitbreiding geen gevoelige functie gerealiseerd, waardoor omliggende (agrarische) bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Tevens liggen in de directe nabijheid van de uitbreiding geen gevoelige functies, waardoor deze geen hinder ondervinden van de uitbreiding. Hiervoor wordt ook verwezen naar Hoofdstuk 5 waar nader wordt ingegaan op diverse milieu- en omgevingsaspecten. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling passend is op de locatie.

#### 4.2.4.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en de laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Vanwege het ontbreken van bijzondere eigenschappen binnen de 'Stedelijke laag' en 'Laag van de beleving', worden deze lagen buiten beschouwing gelaten.

##### 1. De "Natuurlijke laag"

De natuurlijke laag is de laag van de bodem, het reliëf, het watersysteem en de natuur die zich hier 'van nature' op vestigt. Deze natuurlijke laag is het resultaat van de wisselwerking tussen abiotische (fysische) en biotische factoren en processen. Zo zorgden ijs-, wind- en waterstromen in Overijssel voor het ontstaan van een afwisselend landschap van stuwwallen, dekzandgronden, beekdalen en natte laagtes en bepaalden de stroomsnelheden van IJssel, Vecht, Regge of Dinkel waar het fijne (komgronden) en waar het grovere sediment (oeverwallen) werd afgezet. En ontwikkelde veen zich daar, waar het water maar moeilijk weg kon. Overijssel bestaat uit een rijk en gevarieerd spectrum aan natuurlijke landschappen. Deze vormen de basis voor het gehele grondgebied van Overijssel. Het beter afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag kan ervoor zorgen dat de natuurlijke kwaliteiten van de provincie weer mede beeldbepalend worden. Ook in steden en dorpen bij voorbeeld in nieuwe waterrijke woonmilieus en nieuwe natuur in stad en dorp.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de "Natuurlijke laag" aangeduid met de gebiedstype "Dekzandvlakte en ruggen", zoals in onderstaande afbeelding is te zien.



Afbeelding 4.3 De "Natuurlijke laag" (Bron: Provincie Overijssel)

##### "Dekzandvlakte en ruggen"

De dekzandgronden beslaan een groot gedeelte van de oppervlakte van de provincie. Na de ijstijden bleef er in grote delen een reliëfrijk – door de wind gevormd – zandlandschap achter, dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/nat gebied. Soms vlak bij elkaar, soms verder van elkaar verwijderd.

Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en het watersysteem. Beiden zijn tevens uitgangspunt bij (her)inrichting.

*Toetsing van het initiatief aan de "Natuurlijke laag"*

De van oorsprong voorkomende ‘Natuurlijke laag’ is doordat het plangebied een reeds bestaand bedrijfsperceel betreft, niet of nauwelijks meer aanwezig. Er wordt dan ook geconcludeerd dat de ‘Natuurlijke laag’ geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling. Bij het opstellen van het ruimtelijk kwaliteitsplan is rekening gehouden met de natuurlijke ondergrond van de omgeving van het plangebied. Hierbij is geprobeerd zoveel als mogelijk de kenmerken hiervan terug te laten komen in de gewenste situatie.

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met het gestelde in de ‘Natuurlijke laag’

## 2. De “Laag van het agrarisch cultuurlandschap”

In het agrarisch cultuurlandschap gaat het er altijd om dat de mens inspeelt op de natuurlijke omstandigheden en die ten nutte maakt. Hierbij hebben nooit ideeën over schoonheid een rol gespeeld. Wel zijn we ze in de loop van de tijd gaan waarderen om hun ruimtelijke kwaliteiten. Vooral herkenbaarheid, contrast en afwisseling worden gewaardeerd. De ambitie is gericht op het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen door óf versterking óf behoud óf ontwikkeling of een combinatie hiervan.

Het plangebied is op basis van de gebiedskenmerkenkaart in de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” aangemerkt als landschapstype “Essenlandschap”, zoals te zien is in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 4.4 De “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” (Bron: Provincie Overijssel)

### “Essenlandschap”

Het essenlandschap bestaat uit een samenhangend systeem van essen, flanken, lager gelegen maten en fliergronden, – voormalige – heidevelden en kenmerkende bebouwing rond de es (esdorpen en verspreide erven). Het landschap is geordend vanuit de erven en de essen, de eeuwenoude akkercomplexen die op de hogere dekzandkoppen en flanken van stuwwallen werden aangelegd. Eeuwenlange bemesting - met heideplaggen en stalmest - heeft geleid tot een karakteristiek reliëf met soms hoge steilranden. Onder en in de

es heeft zich op deze wijze een waardevol archeologisch archief opgebouwd. De dorpen en erven lagen op de flanken van de es, op overgang naar het lager gelegen maten en flierenlanden. Zo lagen ze droog en werden tegelijkertijd de werklijnen zo kort mogelijk gehouden. De zandpaden volgen steeds de lange 'luie' lijnen van het landschap. Zo ontstond vanuit de dorpen een organische spinragstructuur naar de omliggende gronden en de dorpen in de omgeving. Het landschapsbeeld is afwisselend en contrastrijk, volgend aan de organische patronen van het natuurlijke landschap. Typerend zijn de losse hoeven rond de es en de esdorpen met hun karakteristieke boerderijen en herkenbaar dorpsilhouet met vaak de kerktoren als markant element.

Als ontwikkelingen plaats vinden in het essenlandschap, dan krijgen deze in de flanken een plaats, met respect voor en bijdragend aan de aanwezige bebouwingsstructuren (lint, erf) en versterking van het landschappelijk raamwerk.

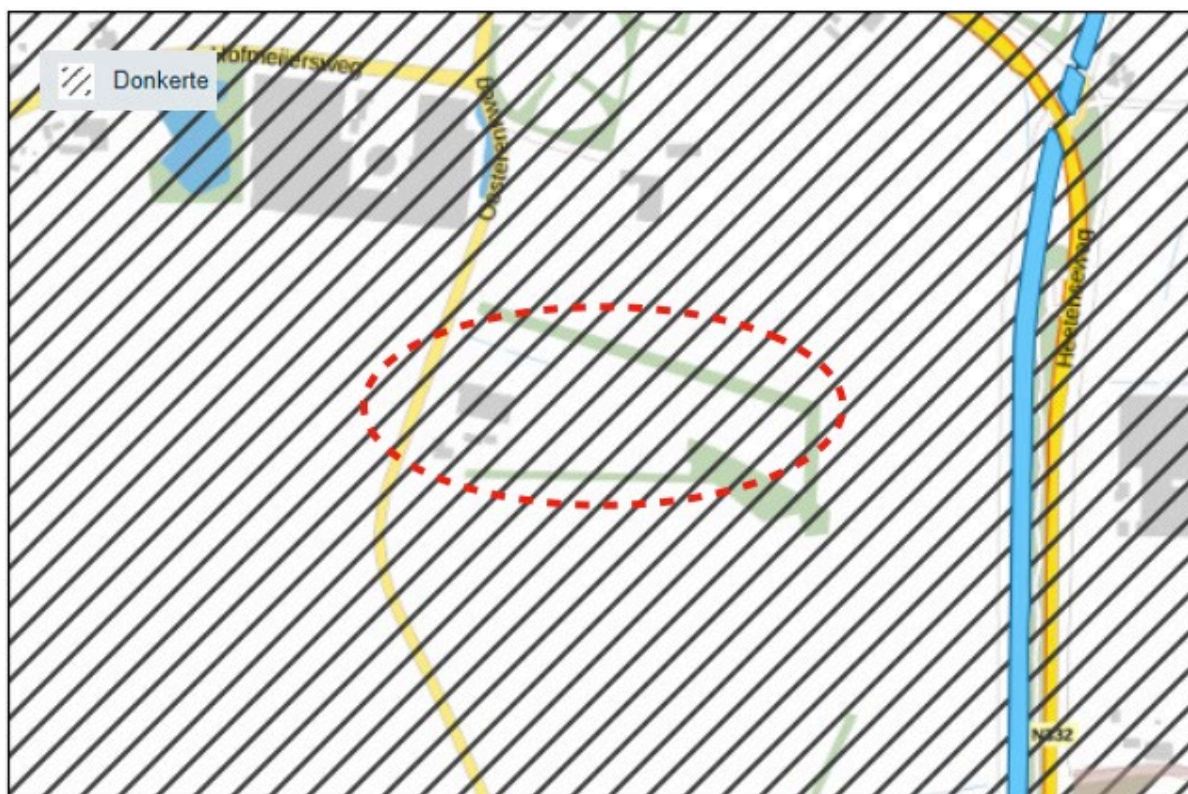
#### *Toetsing van het initiatief aan de "Laag van het agrarisch cultuurlandschap"*

Voor de voorgenomen ontwikkeling is een ruimtelijk kwaliteitsplan opgesteld waarin het voornemen landschappelijk is ingepast conform de geldende gebiedskenmerken. Qua beplanting is het plangebied reeds landschappelijk ingepast, dit wordt opgevat als de 'basisinspanning'. Met de voorgenomen ontwikkeling vindt een verdere versterking van de landschappelijke inpassing van het plangebied plaats. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met het gestelde in de "Laag van het agrarische cultuurlandschap".

### 3. De "Laag van de beleving"

In de laag van de beleving komen de natuurlijke, functionele en sociale processen bij elkaar. Dit is de laag die gaat over de beleefbaarheid van ruimtelijke kwaliteit, identiteit en tijdsdiepte, van recreatieve gebruiksmogelijkheden die een belangrijke rol spelen bij de waardering van de leefomgeving. De laag van de beleving is de laag van de verbinding en het netwerk; tussen het stedelijke en het landelijke, de cultuur en de natuur, snel en traag, oud en nieuw, tussen nut en schoonheid. De laag van de beleving benut vooral de kwaliteiten van de andere drie lagen, maar voegt ook eigen kenmerken toe, zoals landgoederen, recreatieparken en recreatieve routes. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar en tot een belevenis.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de "Laag van beleving" aangeduid met het gebiedstype "Donkerte", zoals in onderstaande afbeelding is te zien.



Afbeelding 4.5 De “Laag van beleving” (Bron: Provincie Overijssel)

#### “Donkerte”

Lichte gebieden geven een beeld van de economische dynamiek van de provincie: de steden en dorpen, de autosnelwegen, de kassengebieden, de attractieparken, de grote bedrijventerreinen en de gebieden met veel bebouwing. De donkere gebieden geven een indicatie van de ‘buitengebieden’ van Overijssel. De natuurcomplexen en de grote landbouwgebieden. De donkere gebieden zijn de gebieden waar het ‘s nachts nog echt donker is, waar je de sterrenhemel kunt waarnemen. Het zijn de relatief ‘luwe’ dun bewoonde gebieden met een lage gebruiksdruk.

In de donkere gebieden wordt alleen minimaal noodzakelijk kunstlicht toegepast. Dit vereist het selectief inzetten en ‘richten’ van kunstlicht. Er is aandacht voor het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.

#### Toetsing van het initiatief aan de “Laag van beleving”

De voorgenomen ontwikkeling betreft het legaliseren van een reeds in gebruik zijnde uitbreiding van de bedrijfsbestemming. Er is geen sprake van het toevoegen van kunstlicht. Ook wordt een wasstraat gerealiseerd en worden zeecontainers ten behoeve van opslag gelegaliseerd. In de wasstraat wordt alleen minimaal noodzakelijk kunstlicht toegepast. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met het gestelde in “De laag van beleving”.

### 4.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

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

## 4.3 Gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente Raalte is verwoord in diverse beleidsstukken op verschillende schaalniveaus. Hierna wordt ingegaan op de in voorliggend geval meest relevante beleidsstukken.

### 4.3.1 Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040

#### 4.3.1.1 Algemeen

De omgevingsvisie is een strategisch document. Het geeft richting aan de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving van de gemeente Raalte.

Een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie zijn de kernopgaven. Hierin is een driedeling gemaakt in kerkopgaven voor het buitengebied, toekomstbestendige wijken en dorpen en de identiteit en regio. In voorliggend geval zijn de kernopgaven en bijbehorende ambities voor het buitengebied en de identiteit en regio met name van belang.

#### 4.3.1.2 Kernopgaven

De ambitie voor het buitengebied is: Raalte als groen en innovatief productielandschap. Bij de ambitie zijn de volgende 5 ontwikkelrichtingen opgesteld:

1. De gemeente Raalte kiest voor een sterk en afwisselend landschap door het verder te ontwikkelen, te versterken en te behouden wat waardevol is.
2. Raalte kiest met technologie, innovatie en experiment voor een toekomstbestendige landbouw die meerwaarde oplevert voor de leefomgeving en het landschap.
3. Raalte grijpt de kansen in stedelijk gebied aan om energie duurzaam op te wekken. Tegelijkertijd erkent de gemeente dat de opgave te groot is om alleen in stedelijk gebied op te lossen en daardoor voor een groot deel ook in het buitengebied een plek vindt. Raalte kiest voor een strategie die uitgaat

van de initiatiefrijke samenleving en die bouwt op draagvlak, zowel sociaal als financieel, met heldere doelstellingen als kader.

4. Raalte kiest voor een vitaal, divers en gemengd buitengebied. Een werk- en productiegebied, waar een balans is met wonen, landschappelijke- en cultuurhistorische kwaliteiten, natuur en recreatie.
5. De gemeente kiest voor kleinschalige recreatie, die past in het landschap en die aansluit op andere activiteiten in het buitengebied.

#### 4.3.1.3 Toetsing van het initiatief aan de ‘Omgevingsvisie Horizon gemeente Raalte 2040’

Voor de voorgenomen ontwikkeling is vooral punt 4 van belang. Het buitengebied van Raalte is divers en levendig: een mozaïek van functies en belangen. Ook in de toekomst staat de diversiteit van het gebied voorop. Er moet gewerkt en geproduceerd kunnen worden door allerhande bedrijvigheid, maar wel in balans met andere functies. Dat betekent dat de bedrijvigheid niet tot onevenredige overlast moet leiden. In voorliggend geval is sprake van een legalisatie van een bestaande uitbreiding van een bedrijfsperceel. Met de uitbreiding wordt geen gevoelige functie gerealiseerd, waardoor omliggende (agrarische) bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Tevens liggen in de directe nabijheid van de uitbreiding geen gevoelige functies, waardoor deze geen hinder ondervinden van de uitbreiding. De uitbreiding en de legalisatie daarvan is wenselijk, omdat het bedrijf bijdraagt aan de werkgelegenheid in de omgeving en daarmee de leefbaarheid van de gemeente Raalte. De realisatie van de wasstraat zorgt voor een verbetering van de arbeidsomstandigheden. Het wassen van de vrachtwagens kan daarmee op verantwoorde wijze plaatsvinden. Ook vanuit milieuoverwegingen is er sprake van een verbetering. Tot slot wordt het geheel landschappelijk ingepast waarbij de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving wordt versterkt en daarmee een bijdrage wordt geleverd aan een vitaal buitengebied.

### 4.3.2 Beleidsnota erven in beweging

#### 4.3.2.1 Algemeen

Op erven die hun agrarische functie verliezen of al hebben verloren, ontstaan regelmatig plannen voor nieuwe ontwikkelingen die niet (direct) in het bestemmingsplan passen. Ook (niet-agrarische) bedrijven die al in het buitengebied gevestigd zijn, hebben zo nu en dan uitbreidingsplannen. Verder willen bewoners van het buitengebied soms meer bijgebouwen realiseren dan het bestemmingsplan toestaat voor bijvoorbeeld hobbymatige activiteiten. Deze ontwikkelwensen worden ingezet om sloop aan te jagen, mits de ontwikkeling passend is/blijft in het buitengebied en op de betreffende locatie.

Erven waar zich ontwikkelkansen voordoen zijn niet altijd de erven waar te slopen (ontsierende) bebouwing staat. Andersom geldt ook: een locatie met ontsierende bebouwing is niet altijd de geschikte plek voor nieuwe bebouwing of nieuwe bedrijvigheid. Met de ‘schuur voor schuur-regeling’ is het mogelijk bij woningen of ten behoeve van niet-agrarische bedrijvigheid in het buitengebied meer te bouwen dan het bestemmingsplan nu toelaat, mits (elders) in het buitengebied een veelvoud aan m<sup>2</sup> wordt gesloopt.

Een sloopbank is een hulpmiddel dat het mogelijk maakt dat een eigenaar alvast kan slopen, zonder te hoeven wachten tot de ontwikkeling die de sloop moet financieren helemaal planologisch geregeld is. Het is hierdoor eenvoudiger voor een eigenaar die wil slopen om een samenwerking aan te gaan met iemand die ‘sloopmeters’ nodig heeft om ontwikkelruimte te krijgen. Een registratie in de sloopbank van schuur voor schuur mag verdeeld worden over maximaal twee ruimtelijke ontwikkelingen.

#### 4.3.2.2 Situatie plangebied

In voorliggend plan wordt de realisatie van de wasstraat mogelijk gemaakt door de schuur voor schuur-regeling. Om een wasstraat van 500 tot 600 m<sup>2</sup> te realiseren dienen twee maal zo veel sloopmeters ingezet te worden. In voorliggend geval dient er dus 1.000 tot 1.200 m<sup>2</sup> aan sloopmeters ingebracht te worden. De gemeente Raalte beschikt over een sloopbank. In voorliggend plan zal initiatiefnemer één of meerdere aanbieders van sloopmeters via deze sloopbank benaderen. In de bouwregels wordt geborgd dat initiatiefnemer pas een aanvraag omgevingsvergunning kan indienen, wanneer hij de sloop van landschapsontsierende bebouwing daadwerkelijk kan garanderen. Daarnaast is om de reeds sinds enkele decennia aanwezige zeecontainers legaliseren, eveneens een dubbele sloopoppervlakte aan



landschapsontsierende bebouwing benodigd. De sloop om de containers te legaliseren moet binnen 18 maanden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd.

### 4.3.3 Landschapsontwikkelingsplan Deventer, Olst-Wijhe en Raalte

#### 4.3.3.1 Algemeen

De gemeenten Deventer, Olst-Wijhe en Raalte hebben een Landschapsontwikkelingsplan (LOP) opgesteld met als doel een gezamenlijk kader te bieden (23 september 2008), op basis waarvan nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied kunnen worden beoordeeld, teneinde de ruimtelijke kwaliteit te behouden en te versterken. Het LOP bevat vier belangrijke componenten:

- a. inventarisatie en analyse;
- b. de LOP-visie 'Een plus voor het landschap';
- c. thematische uitwerkingen;
- d. het uitvoeringsprogramma.

#### 4.3.3.2 Deelgebieden Landschapsontwikkelingsplan

Het plangebied ligt op basis van het LOP binnen het ‘Zandlandschap’ en specifieker de ‘dekzandvlaktes’.

##### *‘Dekzandvlaktes’*

Dit gebied vormt de oorspronkelijke overgang van het oude naar het jonge dekzandlandschap. Het is een oud dekzandlandschap dat onder sterke invloed stond van kwel uit de Sallandse heuvelrug. Het gebied is in de twintigste eeuw ontgonnen wat heeft geresulteerd in een uitgesproken ontginningslandschap.

Het ruimtelijk beeld van het gebied wordt voornamelijk bepaald door de karakteristieke lanen langs de wegen en de aanwezigheid van de landbouw. Er wordt ingezet op het versterken van het lanenstelsel. Doorgaande structuren zoals het Overijssels Kanaal en de (doorgaande) wegen passen zich aan deze karakteristiek aan: laanbeplanting past hierin. Op de hogere gronden zijn in het verleden essencomplexen en kampen (eenmansessen) ontstaan. Ten oosten van Raalte en rondom Heeten komen deze escomplexen veelvuldig voor. Door het verdwijnen van randbeplanting rondom de essen zijn de complexen minder herkenbaar geworden. Een opmerkelijk gebied is de Luttenberg, dit is een uitloper van de stuwwal van de Sallandse heuvelrug met een uitgesproken reliëf. Het landschapsbeleid is gericht op het behouden en versterken van de karakteristieken.

#### 4.3.3.3 Toetsing van het initiatief aan het ‘Landschapsontwikkelingsplan’

In hoofdstuk 3 is reeds kort op de landschappelijke inpassing ingegaan. Bij het bepalen van de landschapsmaatregelen is rekening gehouden met de kenmerken zoals deze gelden op basis van het Landschapsontwikkelingsplan. Weg- en erfbepantingen zijn binnen dit landschapstype belangrijke ruimtevormende elementen. Het plangebied inclusief de uitbreiding daarvan is in de huidige situatie reeds landschappelijk ingepast door middel van een houtwal, waardoor het plangebied aansluit bij de daar geldende landschappelijke gebiedskenmerken. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt een verbeteringslag gemaakt door het doortrekken van de houtwal aan de zuidzijde van de woning en het inpassen van de parkeerplaats voor werknemers, zodat deze niet zichtbaar is vanaf de weg. Op deze plaats wordt geconcludeerd dat het initiatief in overeenstemming is met het Landschapsontwikkelingsplan.

### 4.3.7 Conclusie toetsing aan het gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit het gemeentelijk beleid zoals hiervoor is toegelicht.

## HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

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

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

### 5.1 Geluid

#### 5.1.1 Wettelijk kader

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

#### 5.1.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval is door Munsterhuis Geluidsadvies een akoestisch onderzoek verricht. Hierbij is ingegaan op industrielawaai en wegverkeerslawaai als gevolg van de bedrijfsbestemming. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting. Hierna wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten.

##### *Onderzoeksresultaten*

De te realiseren bedrijfsbestemming biedt de mogelijkheid voor een bedrijvigheid met milieucategorie 3.2 waarvan de richtafstand 100 meter bedraagt. De dichtstbijzijnde woning ligt op een afstand van ca. 135 meter van het terrein. Rondom het plangebied liggen verder geen woningen waardoor er ruimtelijke conflicten ontstaan tussen de te realiseren bedrijfsbestemming en bestaande omliggende woningen.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woningen van derden bedraagt maximaal 42, 43 en 40 dB(A) tijdens respectievelijk de dag, avond en nachtperiode.

De normen uit het activiteitenbesluit worden niet overschreden. De maatgevende geluidbronnen betreffen de rijdende vrachtwagens op het terrein. Het maximale geluidniveau bedraagt maximaal 53 dB(A) tijdens de dag, avond en nachtperiode.

Er wordt voldaan aan de geluidvoorschriften voor het maximale geluivniveau die zijn opgenomen in het activiteitenbesluit.

Uit berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de indirecte hinder in de dag, avond en nachtperiode respectievelijk 46, 46 en 48 dB(A) bedraagt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarden in de avond en nachtperiode overschreden. De maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde wordt echter niet overschreden. Gezien de isolatie van betreffende woning aan de Oosterenkweg 1 van minimaal 20 dB(A), zal het binnenniveau maximaal 26 en 28 dB(A) bedragen in de avond en nachtperiode en is een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

#### 5.1.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 5.2 Bodemkwaliteit

### 5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

Op basis van de Woningwet, de Wabo en bijbehorende regelgeving gelden de volgende uitzonderingen voor de bodemonderzoekplicht.

1. als het gaat om bouwwerken die de grond niet raken of het bestaande, niet wederrechtelijke gebruik wordt gehandhaafd;
2. het bouwwerk een te verwezenlijken bebouwingsoppervlakte heeft van ten hoogste 50 m<sup>2</sup>;
3. als het gaat om het bouwen van bouwwerken waarin niet (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven (Woningwet, artikel 8, derde lid). Hierbij wordt een verblijftijd van minder als 2 uur gehanteerd;
4. als B&W vrijstelling verlenen omdat er al voldoende gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit bekend zijn, bijvoorbeeld op basis van een reeds eerder uitgevoerd bodemonderzoek (maximaal 5 jaar oud en waarbij het gebruik sindsdien niet is gewijzigd).

### 5.2.2 Situatie plangebied

Voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het uitbreiden van een bestaand bedrijfsperceel. De uitbreiding van het bedrijfsperceel wordt met name gebruikt voor opslag van goederen en materialen. Gezien de functie van de uitbreiding wordt gesteld dat er sprake is van een verblijfsruimte waarin niet (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven zoals bedoeld in de Woningwet. De uitvoering van een bodemonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

### 5.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

## 5.3 Luchtkwaliteit

### 5.3.1 Beoordelingskader

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

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

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

#### 5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

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

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

### 5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

### 5.3.2 Situatie plangebied

Het voornemen voorziet in de uitbreiding van het bedrijfsperceel. Volgens de gegevens in paragraaf 3.2.1 is in de gewenste situatie sprake van in totaal 200 lichte verkeersbewegingen en 170 zware verkeersbewegingen. Het aantal lichte verkeersbewegingen zonder de gewenste uitbreiding bedraagt 150. Het aantal zware verkeersbewegingen zonder de uitbreiding bedraagt 127,5, afgerond 128. De uitbreiding zorgt dus voor een toename van 50 lichte verkeersbewegingen en 42 zware verkeersbewegingen. In totaal gaat het om 92 verkeersbewegingen. Hiervan bedraagt het aandeel vrachtverkeer 45%.

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	92
Aandeel vrachtverkeer	45,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,49
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Afbeelding 5.1 Uitsnede NIBM-tool

Uit de berekening blijkt dat voorliggend plan 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Tot slot wordt geconcludeerd dat de beoogde functie niet wordt aangemerkt als gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

### 5.3.3 Conclusie

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

## 5.4 Externe veiligheid

### 5.4.1 Algemeen

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

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

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

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

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per buisleiding is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

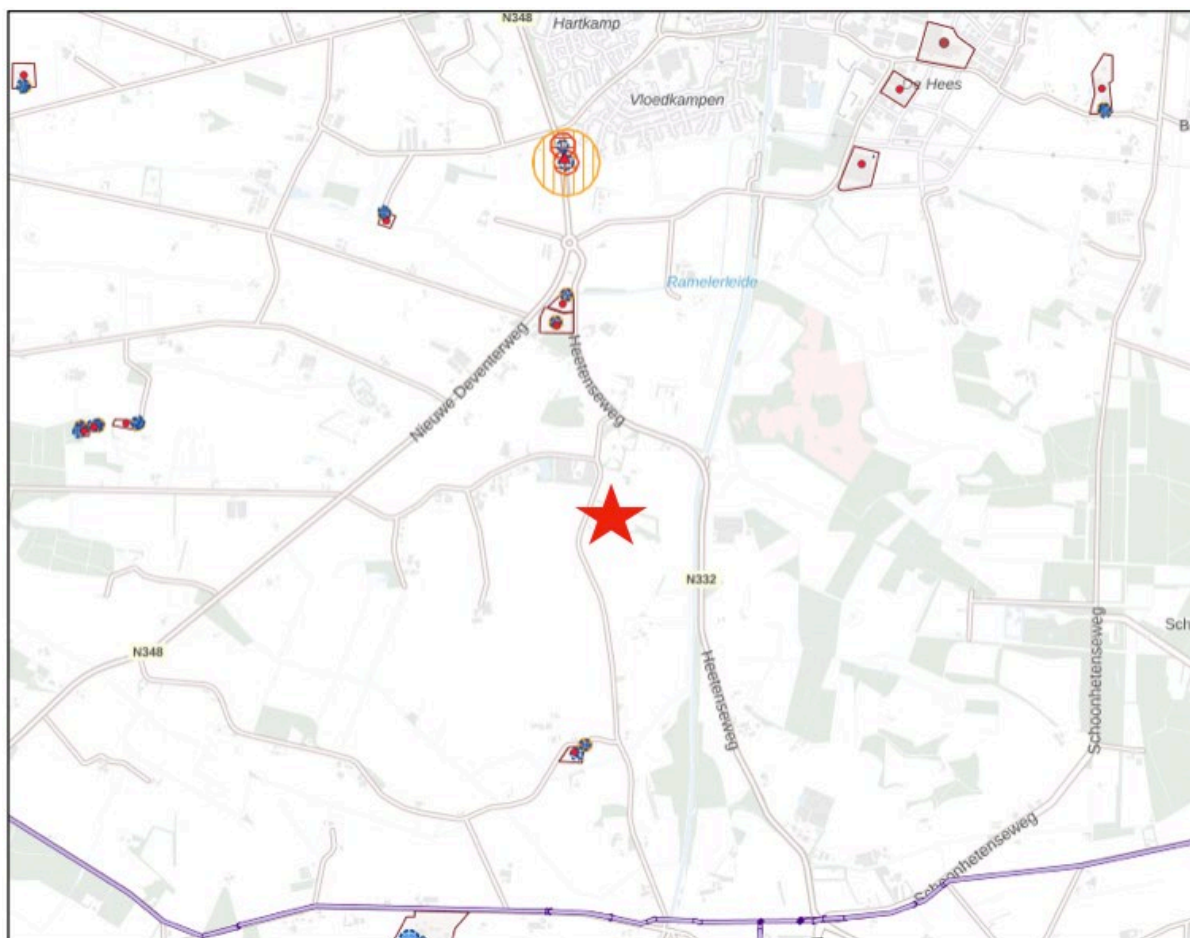
### 5.4.2 Gemeentelijk beleid externe veiligheid

De gemeente wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Om de verantwoordelijkheid in te vullen heeft de gemeente Raalte externe veiligheidsbeleid geformuleerd in haar 'Integraal Veiligheidsbeleid 2015-2018'.

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's op de omgeving die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Doel van het externe veiligheidsbeleid is om een toetsingskader te hebben dat duidelijk maakt welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente aanwezig zijn en hoe er met deze en toekomstige risico's dient te worden omgegaan. De gemeente neemt bij besluiten in het kader van vergunningverlening en ruimtelijke ordening het externe veiligheidsbeleid in acht, zoals dat in de rapportage is beschreven.

### 5.4.3 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 5.1 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (rode ster) en de directe omgeving weergegeven.



Afbeelding 5.1 Uitsnede Risicokaart (Bron: Nederland.risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Zoals te zien is op de kaartuitsnede bevindt zich ten noorden van het plangebied een risicobron. Deze bevindt zich op ruim 800 meter en vormt daarom geen belemmering. De buisleiding ten zuiden van het plangebied heeft een maximale werkdruk van 40 bar en een diameter van 8 inch. Hierbij geldt een 1% letaliteitsgrens van 100 meter en een 100% letaliteitsgrens van 50 meter. Deze buisleiding ligt op ruim 1,8 kilometer en vormt daarom ook geen belemmering.

#### 5.4.3 Conclusie

Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid.

## 5.5 Milieuzonering

### 5.5.1 Algemeen

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

Milieuzonering heeft twee doelen:

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

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan/bestemmingsplan mogelijk is.

### 5.5.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. Op basis van de VNG-uitgave wordt het buitengebied gerekend tot een met het omgevingstype 'rustige woonwijk' vergelijkbaar omgevingstype.

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

De richtafstanden (met uitzondering van het aspect gevaar) uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van gemengd gebied. Daarbij wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

Het plangebied ligt in het buitengebied. Er is ter plaatse weinig sprake van functiemenging. Er komen in de omgeving van het plangebied overwegend agrarische functies voor. Daarom is in voorliggend geval uitgegaan van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. In onderstaande tabel zijn de bijbehorende richtafstanden weergegeven.

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

### 5.5.3 Situatie plangebied

#### 5.5.3.1 Algemeen

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

Zoals reeds hiervoor genoemd, wordt bij het realiseren van nieuwe functies gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functies gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen en rol:

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

#### 5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast of wanneer de nieuwe functie de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven aantast.

In voorliggende situatie gaat het om de uitbreiding van de bedrijfsbestemming van een transportbedrijf, waarbij ten hoogste milieucategorie 3 wordt toegestaan. Hierbij geldt een richtafstand van 100 meter. De uitbreiding vindt plaats aan de noordkant van het perceel. Ten noorden van het plangebied bevinden zich binnen de richtafstand van 100 meter geen woningen of andere gevoelige functies. De dichtstbijzijnde woning betreft de bedrijfswoning bij het agrarische bedrijf aan de Oosterenkweg 3. Deze woning ligt op ruim 130 meter van de uitbreiding van de bedrijfsbestemming. Ook de realisatie van de wasstraat aan de zuidkant van het plangebied leidt niet tot belemmeringen. Aan de zuidkant van het plangebied liggen geen woningen of andere gevoelige functies binnen 100 meter afstand. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De uitbreiding is geen gevoelige functie, waardoor omliggende bedrijven niet beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

#### 5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies (in de omgeving). In voorliggend plan wordt uitsluitend een uitbreiding van een reeds in gebruik zijnde bedrijfsbestemming gelegaliseerd, zonder bebouwingsmogelijkheden. Dit betreft geen ruimte waar mensen langdurig zullen verblijven. Ook de wasstraat is geen ruimte waarin mensen langdurig zullen verblijven.

### 5.5.4 Conclusie

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



## 5.6 Geur

### 5.6.1 Algemeen

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader voor vergunningsplichtige veehouderijen, als het gaat om geurhinder. Voor meldingsplichtige veehouderijbedrijven is het beoordelingskader voor geurhinder opgenomen in het Activiteitenbesluit.

De Wgv stelt één landsdekkend beoordelingskader met een indeling in twee categorieën. Voor diercategorieën waarvan de geuremissie per dier is vastgesteld, wordt deze waarde uitgedrukt in een ten hoogste toegestane geurbelasting op een geurgevoelig object. Voor de andere diercategorieën is die waarde een wettelijke vastgestelde afstand die ten minste moet worden aangehouden.

Voor diercategorieën waarvoor in de Wgv een geuremissie per dier is vastgesteld geldt dat, binnen een concentratiegebied, de geurbelasting op geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom niet meer dan 3 odour units per kubieke meter lucht mag bedragen. Voor geurgevoelige objecten buiten de bebouwde kom mag deze niet meer bedragen dan 14 odour units per kubieke meter lucht

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) dient voor diercategorieën waarvoor per dier geen geuremissie is vastgesteld (bijvoorbeeld melkkoeien en paarden) en een geurgevoelig object de volgende afstanden aangehouden te worden:

- ten minste 100 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

Voor meldingsplichtige veehouderijbedrijven gelden tevens vaste afstandseisen. Deze eisen zijn gebaseerd op en komen overeen met de vaste afstanden zoals opgenomen in de Wgv.

### 5.6.2 Situatie plangebied

Met voorliggend plan worden geen geurgevoelige objecten mogelijk gemaakt.

### 5.6.3 Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor dit plan.

## 5.7 Ecologie

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

### 5.7.1 Gebiedsbescherming

#### 5.7.1.1 Natura 2000-gebieden

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

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, ‘Boetelerveld’ ligt op een afstand van circa 3 kilometer van het plangebied. Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor alle beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn. Per soort of habitat is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is, dan wel of uitbreiding of een verbetering nodig is. Niet alleen activiteiten binnen een Natura 2000-gebied, maar ook activiteiten buiten een Natura 2000-gebied kunnen de

instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. Dit wordt externe werking genoemd. Gezien de mogelijke externe werking van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied, is het van belang om te toetsen of de realisatie van de beoogde ontwikkeling conflicteert met de waarden waarvoor dit gebied is aangewezen. Hiervoor is in elk geval een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Gelet op de onderlinge afstand is directe hinder (bijv. geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. Om dit te beoordelen is er een zogenaamde AERIUS-berekening uitgevoerd. Het volledige onderzoeksrapport is in bijlage 3 opgenomen. Hierna wordt kort op de bevindingen ingegaan.

Door BJZ.nu is een AERIUS-berekening uitgevoerd om eventuele stikstofdepositie in kaart te brengen. Deze berekening is opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. Hierna wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten.

#### *Onderzoeksresultaten*

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de aanlegfase blijkt dat in de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Echter blijkt dat als gevolg van de aanwezige N-emissie veroorzakende activiteit in de referentiesituatie reeds sprake is van stikstofdepositie.

Wanneer de depositie als gevolg van de gebruiksfase tegenover de depositie als gevolg van de aanwezige activiteit wordt gezet (intern salderen) is per saldo geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

De voorttoets voor het plan voldoet, ten aanzien van de effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aan artikel 2.7, lid 1 van de Wet natuurbescherming.

#### *5.7.1.2 Natuurnetwerk Nederland)*

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

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het NNN. Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als NNN ligt op circa 230 meter afstand ten oosten van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en afstand tot de NNN, is geen sprake van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

### **5.7.2 Soortenbescherming**

#### *5.7.2.1 Algemeen*

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Het is verboden om alle soorten die beschermd zijn volgens de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn, evenals de in paragraaf 3.2 en 3.3 van de Wet natuurbescherming genoemde soorten te doden en te verwonden, evenals het beschadigen en vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden.

#### *5.7.2.2 Situatie plangebied*

Ter plaatse van het plangebied is een quickscan ecologie uitgevoerd door Ruimte voor Advies. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting. Hierna wordt kort ingegaan op de onderzoeksresultaten.

Uit de toetsing van het plan aan de Wnb is gebleken dat het terrein geschikt is voor algemene soorten broedvogels zonder vaste nestplaats en algemene soorten kleine zoogdieren en amfibieën.

Vogels en de broedsels zijn strikt beschermd in de Europese Vogelrichtlijn. Door het rooien van groen en ruigte bestaat de kans dat broedsels worden verstoord. Dit is verboden volgens de Wnb. Daarom dienen deze ingrepen buiten het broedseizoen plaats te vinden. De piek van het broedseizoen ligt in de periode van 1 maart tot 15 juli, maar latere broedsels komen geregeld voor. In de periode van 15 augustus tot 1 maart is de kans op broedsels in jonge begroeiing te verwaarlozen.

Het eikenbosje in de zuidoosthoek van het plangebied ligt in de groene zoom. Daarom is het niet toegestaan om hier bomen te kappen.

Op het terrein zijn alleen algemene soorten zoogdieren en amfibieën te verwachten waarvoor een algemene vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ingrepen. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Voor de ontwikkeling van het terrein is geen ontheffing van de Wnb vereist mits rekening wordt gehouden met broedvogels. Alvorens er struikgewas en bomen worden verwijderd dan wel gekapt, dient door een ecooloog een nestencheck uitgevoerd te worden.

### 5.7.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 5.8 Archeologie & Cultuurhistorie

### 5.8.1 Archeologie

#### 5.8.1.1 Algemeen

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor kan archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

#### 5.8.1.2 Situatie plangebied

De gemeente Raalte heeft haar archeologische verwachtings- en beleidskaart deels doorvertaald in haar bestemmingsplannen. Op het plangebied is de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie – 1’ van toepassing. Bij deze dubbelbestemming hoeft geen archeologisch onderzoek plaats te vinden wanneer de ontwikkeling een oppervlakte van 2.500 m<sup>2</sup> beslaat of minder. Aangezien in voorliggend geval de grond niet geroerd zal worden over een oppervlakte van meer dan 2.500 m<sup>2</sup>, is dan ook geen archeologisch onderzoek vereist.

De archeologische dubbelbestemming wordt in het voorliggende bestemmingsplan conserverend overgenomen.

### 5.8.2 Cultuurhistorie

#### 5.8.2.1 Algemeen

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

bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Erfgoedwet. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

Op grond van de Erfgoedwet moet een goede ruimtelijke onderbouwing een beschrijving bevatten van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

#### 5.8.2.2 *Situatie plangebied*

Er bevinden zich in en rondom het plangebied geen rijks- of gemeentelijke monumenten en overige cultuurhistorische waarden. Van aantasting van monumentale en cultuurhistorische waarden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is dan ook geen sprake.

#### 5.8.3 **Conclusie**

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### 5.9 **Besluit milieueffectrapportage**

#### 5.9.1 **Algemeen**

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

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

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

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

## 5.9.2 Situatie plangebied

### 5.9.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden 'Boetelerveld' ligt op circa 3 kilometer afstand van het plangebied. Uit een stikstofberekening moet blijken of er sprake is van een relevante toename van stikstofdepositie en daarmee een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied.

Zoals in paragraaf 5.7.1.1 en bijlage 3 (stikstofberekening) van deze toelichting is beschreven is er na intern salderen voor de gebruiksfase geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden. De voortoets voor het plan voldoet, ten aanzien van de effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aan artikel 2.7, lid 1 van de Wet natuurbescherming.

### 5.9.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

De voorgenomen ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door het partieel herzien van het geldende bestemmingsplan. Dit betekent dat voorliggende ontwikkeling m.e.r.-(beoordelings)plichtig is, indien activiteiten worden mogelijk gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden.

In dit geval is sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet direct m.e.r.-plichtig. Op basis van onderdeel D kan de in dit plan besloten ontwikkeling worden aangemerkt als:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen;
- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.

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

*‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen’.*

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

*‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein’*

- een oppervlakte groter dan 75 hectare of meer

Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden en de ontwikkeling met een toename van circa 9.147 m<sup>2</sup> tevens niet in de buurt komt bij de drempelwaarden kan worden geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-plicht, aangezien de drempelwaarden niet worden overschreden.

Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen dat activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Daarom is er in het kader van voorliggend bestemmingsplan een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De conclusie van deze notitie is dat er geen sprake is van significante negatieve milieueffecten als gevolg van de ontwikkeling. De volledige aanmeldnotitie is opgenomen in bijlage 5.

## 5.9.3 Conclusie

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

## HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

### 6.1 Vigerend beleid

#### 6.1.1 Europees beleid

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

#### 6.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Water Programma 2022-2027 (vastgesteld op 18 maart 2022). In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen.

#### 6.1.3 Provinciaal beleid

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

#### 6.1.4 Waterschap Drents Overijsselse Delta

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Drents Overijsselse Delta (voorheen Reest en Wieden & Groot Salland), Vechtstromen en Rijn en IJssel. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen de afgelopen jaren intensief samengewerkt met elkaar en met andere partners. Het nieuwe Waterbeheerplan is één van de resultaten van deze samenwerking. De opzet en grote delen van dit Waterbeheerplan zijn inhoudelijk hetzelfde als dat van de andere waterschappen in Rijn-Oost.

Het beleid van het Waterschap Drents Overijsselse Delta staat beschreven in het Waterbeheerprogramma 2022-2027, de beleidsnota Water Raakt!, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050, Kadernotitie Stedelijk water en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden.

#### 6.1.5 Gemeentelijk beleid

##### 6.1.5.1 Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)

In de Waterwet en de Wet milieubeheer zijn de gemeentelijke watertaken geregeld. Deze taken hebben betrekking op de gemeentelijke zorgplicht voor:

- inzameling en transport van stedelijk afvalwater.

- het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater.
- grondwater(maatregelen).

Het gemeentelijke rioleringsplan (GRP) beschrijft de beleidskaders (ambities) en de activiteiten voor de inzameling, transport en verwerking van stedelijk afval, hemel- en grondwater.

*Het GRP gaat uit van de volgende principes (tritsen):*

- De trits “vasthouden --> bergen --> afvoeren” houdt in dat in eerste instantie getracht wordt het (gebiedseigen) water in de bodem te infiltreren. Indien dit niet mogelijk is dient het afstromend regenwater lokaal te worden geborgen in vijvers en watergangen. Pas in de laatste instantie kan overwogen worden het water (zo traag mogelijk) af te voeren naar de omgeving.
- De trits “schoonhouden --> scheiden --> schoonmaken” omvat ten eerste het niet toelaten dat de kwaliteit van water verslechtert (schoon houden), vervolgens het gescheiden houden van schone en vuile waterstromen en als laatste het zuiveren (schoonmaken) van verontreinigd water.

Door water schoon te houden en vuile waterstromen zoveel mogelijk gescheiden te houden kan de omvang van te zuiveren water worden beperkt en tevens het zuiveringsrendement worden verhoogd. Afkoppelen van verhard oppervlak is niet een doel op zich. Doelmatigheid, haalbaarheid en betaalbaarheid van afkoppelmaatregelen worden meegewogen in ruimtelijke plannen. Ontvlechting vindt in principe plaats als dat doelmatig en kosteneffectief is. Bij nieuwbouw is de aanleg van een gemeentelijk hemelwaterstelsel (riool of watergang) gebruikelijk, waar de particulier het hemelwater naartoe kan afvoeren. De infrastructuur wordt in principe zodanig ingericht dat de particulier in staat wordt gesteld het hemelwater (voor een deel) op eigen terrein te verwerken (lozen op aangrenzende sloot en/of infiltratie in de bodem).

Is verwerking op eigen terrein niet mogelijk dan kan de particulier het hemelwater bovengronds afvoeren naar het gemeentelijk hemelwaterstelsel. Ten aanzien van de verwerking van grondwater bij nieuwbouw kan worden gesteld dat dit voldoende wordt ondervangen in het “watertoets proces”. Hierbij worden vooraf de waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze meegewogen bij de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties.

Hitte, droogte, watertekort en wateroverlast zijn aspecten die van wezenlijke invloed zijn bij het ontwerpen en bij de realisatie van plannen voor zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties. Met deze aspecten wordt rekening gehouden door het principe van de meerlaagsveiligheid als bouwsteen van wezenlijk belang te hanteren bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.

Bestaande en nieuwe blauwe en groene elementen ondersteunen de klimaatadaptatie in het binnenstedelijk gebied en op bedrijven- en industrieterreinen. De samenhang met het beleid over klimaatadaptatie en overstromingsrisico wordt integraal beoordeeld.

## 6.2 Waterparagraaf

### 6.2.1 Algemeen

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

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

### 6.2.2 Watertoetsproces

Het waterschap Drents Overijsselse Delta is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets, welke is opgenomen in bijlage 6 bij deze toelichting. De beantwoording van de vragen gaf als resultaat dat de normale procedure gevolgd zou moeten worden. Na beoordeling heeft het waterschap deze omgezet naar een korte procedure. Het waterschap gaat akkoord met het plan voor de uitbreiding/legalisatie van de stallingsruimte en bouw van een overdekte wasplaats aan de Oosterenkweg 5-5a, mits voldaan wordt aan de uitgangspunten uit de toegezonden standaard waterparagraaf. Dit is overgenomen in deze paragraaf. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding in ruimtelijke zin. Hierna wordt ingegaan op de relevante wateraspecten voor dit bestemmingsplan.

#### *Invloed op de waterhuishouding*

Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. Binnen het bestemmingsplan wordt enkel een wasstraat voor vrachtwagens gerealiseerd. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 cm. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en onderzijde bouwvloer. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een kleinere ontwateringsdiepte. Om wateroverlast binnen bedrijven te voorkomen adviseren wij om een drempelhoogte van 30 cm boven het straatpeil te hanteren (as van de weg).

#### *Voorkeursbeleid hemelwater*

Bij de afvoer van overtollig hemelwater moet het afstromend hemelwater ter plaatse in de bodem dan wel op het oppervlaktewater worden teruggebracht. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een mogelijkheid. Als infiltratie niet mogelijk is dan kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen of het omliggende watersysteem. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Bij aanleg van bedrijventerreinen, wegen met een hoge verkeersbelasting, parkeerterreinen, marktplaatsen, winkelstraten en tunnels dient de mogelijkheid voor lozing van hemelwater direct op open water met het waterschap te worden afgestemd.

In voorliggend geval gaat het om de legalisatie van een bestaande uitbreiding van een bedrijfsbestemming. Er is geen toename van verharding. In de bestaande situatie heeft het bedrijf geen last van wateroverlast. In het plangebied is sprake van veel groen, met name door de groene zoom, waardoor hemelwater kan infiltreren in de bodem. Ook zijn er diverse greppels binnen het plangebied, onder andere bij de parkeerplaats voor de personenauto's, waardoor hemelwater kan infiltreren in de bodem.

#### *Compensatie bij aanleg verharding*

Voor kleine plannen geldt als regel dat voor het realiseren van verhard oppervlak een berging ter compensatie voor de versnelde afvoer van het afstromende hemelwater benodigd is. Compensatie moet de volgende trap volgen: vasthouden-bergen-afvoeren. Voor kleine plannen geldt als regel dat 10% van het verharde oppervlak wordt ingezet voor berging ter compensatie voor de versnelde afvoer van het afstromende hemelwater waarin maximaal 30 cm peilstijging is toegestaan. Geadviseerd wordt om de waterberging te ontwerpen op basis van bij voorkeur een vertraagde afvoer, een infiltratiesituatie.

Het plan betreft een legalisering van een bedrijfsuitbreiding. Hierbij neemt het verharde oppervlakte niet toe of af. Toch zal het toekomstige gebied moeten voldoen aan het watersysteem zoals dat tegenwoordig wordt voorgesteld waarin rekening is gehouden met klimaatverandering. Het waterschap adviseert onderstaande stappenplan te doorlopen bij herstructurering of reconstructies in bestaande stedelijk gebied:

Binnen het plangebied wordt hemelwater geïnfiltreerd in de bodem. Er is sprake van groen en voldoende greppels, waardoor hemelwater in de bodem kan infiltreren. Er wordt geen hemelwater op het oppervlaktewater afgevoerd. In de gewenste situatie zullen op dit gebied geen wijzigingen plaatsvinden. De voorgenomen ontwikkeling heeft dan ook geen invloed op het watersysteem.



### *Lozen in oppervlaktewater*

Bij voorliggend plan vinden geen lozingen op het oppervlaktewater plaats. Voor de afvoer van hemelwater geldt:

- Schoon hemelwater mag (na de voorkeursreeks) worden afgevoerd naar oppervlaktewater (dakoppervlakken).
- Voor overige afvoer en verwerking van hemelwater (vanaf verharding) is het gewenst om dit via een bodempassage te lozen op het oppervlaktewater.
- In alle situaties geldt een voorkeur voor bovengronds afvoeren in plaats van via de riolering.

De ideale situatie bij hemelwater volgt deze reeks:

- 1) benutten van hemelwater;
- 2) infiltreren van hemelwater;
- 3) vasthouden en vertraagd afvoeren van hemelwater.

Het waterschap adviseert om in het ontwerp geen uitlogende bouwmaterialen te gebruiken en duurzaam gebruik te maken van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afstromende hemelwater te garanderen.

### *Lozing afvalwater*

In de huidige situatie van het plangebied is er reeds sprake van een wasstraat. Het afvalwater van de wasstraat wordt afgevoerd op het gemeentelijk riool. Doordat de huidige wasstraat niet overdekt is, wordt ook het regenwater mee afgevoerd met het afvalwater. In de gewenste situatie wordt het afvalwater van de wasstraat op dezelfde rioolwateraansluiting afgevoerd richting het gemeentelijk riool. Doordat de gewenste wasstraat overdekt is, zal het regenwater niet via deze rioolwateraansluiting in het riool terecht komen. Dit zorgt voor een vermindering van het aantal eenheden water dat via deze rioolwateraansluiting afgevoerd zal worden.

## HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

### 7.1 Inleiding

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

### 7.2 Opzet van de regels

#### 7.2.1 Algemeen

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

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

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

#### 7.2.2 Inleidende regels

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

##### *Begrippen (Artikel 1)*

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

##### *Wijze van meten (Artikel 2)*

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

#### 7.2.3 Bestemmingsregels

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

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bouwhoogte, goothoogte etc.);
- Afwijken van de bouwregels: onder welke voorwaarde(n) mag afgeweken worden van de aangegeven bouwregels.

- Specifieke gebruiksregels: welk gebruik van gronden en opstallen in ieder geval strijdig zijn of onder welke voorwaarden toegestaan zijn;

In paragraaf 7.3 worden de bestemmingen nader toegelicht en wordt aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor de desbetreffende bestemming is gekozen.

#### 7.2.4 Algemene regels

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

##### *Anti-dubbeltelregel (Artikel 9)*

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

##### *Algemene bouwregels (Artikel 10)*

In dit artikel worden de algemene bouwregels beschreven.

##### *Algemene gebruiksregels (Artikel 11)*

In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze regels geven aan welk gebruik van gronden als strijdig gebruik wordt aangemerkt.

##### *Algemene afwijkingsregels (Artikel 12)*

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

##### *Algemene wijzigingsregels (Artikel 13)*

In dit artikel wordt geregeld dat Burgemeester en wethouders het plan kunnen wijzigen ten aanzien van het aspect archeologie en de herbouw van (bedrijfs)woningen buiten bestaande funderingen.

##### *Overige regels (Artikel 14)*

In dit artikel zijn bepalingen ten aanzien van de werking van wettelijke regelingen en voldoende parkeergelegenheid opgenomen.

#### 7.2.5 Overgangs- en slotregels

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

### 7.3 Verantwoording van de regels

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

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

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd.

**Agrarisch (Artikel 3)**

De voor ‘Agrarisch’ aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor agrarische doeleinden. Daarnaast zijn bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals voet- en fietspaden en water. Binnen de agrarische bestemming is het toevoegen van bebouwing niet toegestaan.

**Bedrijf (Artikel 4)**

Het plangebied is voorzien van de bestemming ‘Bedrijf’. Binnen deze bestemming is bedrijvigheid van categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Daarnaast zijn de gronden voorzien van de functieaanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – transportbedrijf’. Op grond van deze aanduiding is tevens een transportbedrijf uit categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.

In de bouwregels is geregeld dat gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd en ten dienste van de bestemming.

Op basis van de Schuur voor Schuur-regeling in de Nota ‘Erven in beweging’ is in de toelichting al bepaald dat nieuwe bebouwing ten behoeve van de wasplaats van 500 tot 600 m<sup>2</sup> pas is toegestaan als per m<sup>2</sup> aan nieuwe bebouwing ter compensatie 2 m<sup>2</sup> aan landschapsontsierende bebouwing elders in het buitengebied van de gemeente Raalte wordt gesloopt. Dit wordt in de algemene bouwregels opgenomen. Hiermee is de KGO-regeling in de regels juridisch vertaald.

In de gebruiksregels is een verplichting opgenomen voor het aanleggen van de landschapsmaatregelen.

**Groen (Artikel 5)**

De groene strook tussen de parkeerplaats voor de personenauto’s en de inrit is voorzien van de bestemming ‘Groen’. De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor groen, randbeplanting en water.

**Natuur (Artikel 6)**

De voor ‘Natuur’ aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden en bos. Daarnaast zijn bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan, zoals wegen, bruggen en paden.

**Waarde – Archeologie – 1 (Artikel 7)**

Het plangebied is voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie – 1’. Hiermee is geregeld dat het plangebied behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd is voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden in een archeologische verwachtingszone met een hoge archeologische verwachting.

**Waarde – Landschap – 1 (Artikel 8)**

Het plangebied is voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Landschap – 1’. Hiermee is geregeld dat het plangebied behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en), bestemd is voor het behoud, de versterking en ontwikkeling van waarden die samenhangen met de essen, namelijk openheid en reliëf.

## HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

In het voorliggende geval wordt een exploitatieovereenkomst of een anterieure overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Raalte. Hierin wordt tevens het risico van planschade opgenomen zodat het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

## HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG EN INSPRAAK

### 9.1 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

#### 9.1.1 Het Rijk

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

#### 9.1.2 Provincie Overijssel

Het plan is in het kader van vooroverleg aan de provincie Overijssel toegezonden. Het plan is door de provincie Overijssel aangemerkt als Melding KGO. Er volgt geen inhoudelijk advies.

#### 9.1.3 Waterschap Drents Overijsselse Delta

In het kader van de watertoets heeft er een digitale watertoets plaatsgevonden via de website [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). De uitkomsten van deze watertoets hebben ertoe geleid dat de ‘korte procedure’ van toepassing is. Het plan is voorgelegd aan het waterschap.

### 9.2 Omgevingstraject

In voorliggend geval gaat het om een terrein welke al geruime tijd, namelijk meer dan 10 jaar, als bedrijfsbestemming in gebruik is. Omwonenden ondervinden hier geen hinder van. Met het oog op de voorgenomen legalisatie, heeft initiatiefnemer de directe omwonende aan de Hofmeijersweg 18, te Raalte ingelicht. De burens zijn op de hoogte gebracht van de voorgenomen bestemmingsplanherziening en hebben hiertegen geen bezwaren. Ook zijn de omwonenden aan de Oosterenkweg 3 ingelicht over de voorgenomen plannen. De burens zijn op de hoogte gebracht van de voorgenomen bestemmingsplanherziening en hebben hiertegen geen bezwaren.

### 9.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

## **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING**

- Bijlage 1      Ruimtelijk kwaliteitsplan**
- Bijlage 2      Akoestisch onderzoek**
- Bijlage 3      AERIUS-berekening**
- Bijlage 4      Quickscan ecologie**
- Bijlage 5      Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling**
- Bijlage 6      Watertoetsresultaat**