

Ruimtelijke onderbouwwing Loswal Kerkweg



ID plan: NL.IMRO.1708.GTHloswalkerkwegPB-VA02

datum: 8 april 2014

status: vastgesteld

auteur: GVE/SRE

Vastgesteld door het college dd.

TONNAER



ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING
OVERHEIDSPROJECTEN
PLANLOGIE EN STEDENBOUW



Steenwijkerland

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Voortraject	5
Hoofdstuk 2	Projectprofiel	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Planvoornemen	6
2.3	Gebiedsomschrijving	6
2.4	Projectbeschrijving	10
2.5	Ontsluiting en parkeren	12
Hoofdstuk 3	Gebiedsvisie en uitgangspunten	15
3.1	Planologische kaders	15
3.2	Rijksbeleid en Europees beleid	15
3.3	Provinciaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Actuele waarden	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Flora en fauna	26
4.3	Cultuurhistorie	27
4.4	Archeologie	28
Hoofdstuk 5	Waterparagraaf	29
5.1	Inleiding	29
5.2	Waterhuishouding	29
5.3	Voorkeursbeleid hemelwaterafvoer	29
5.4	Het gebruik van materialen	29
5.5	Watertoetsproces	29
Hoofdstuk 6	Milieuparagraaf	30
6.1	Milieu	30
6.2	Geluidhinder	30
6.3	Bodem	33
6.4	Luchtkwaliteit en het besluit NIBM	34
6.5	Externe veiligheid	34
6.6	Milieubescherming	36
6.7	Kabels en leidingen	36
Hoofdstuk 7	Financiële paragraaf	37
7.1	Financiële haalbaarheid	37
7.2	Conclusie	37

Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
8.1	Te volgen procedure	38
8.2	Belangenafweging	38
8.3	Conclusie	39



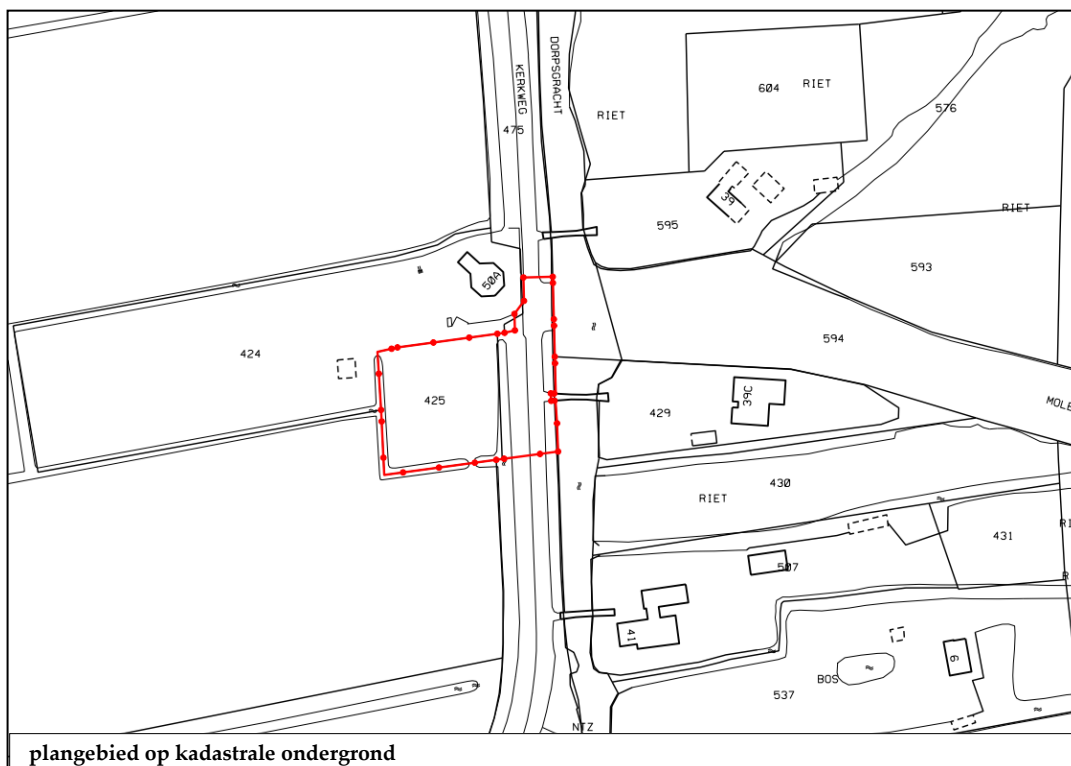
ligging plangebied

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Dorpsgracht en de Kerkweg te Giethoorn, gemeente Steenwijkerland, ligt momenteel een loswal. Aan de overzijde van de Kerkweg is een zand-/puinverhard parkeerterrein gelegen. Aanvankelijk werd de loswal slechts voor beperkte laad- en losactiviteiten gebruikt, maar de laatste jaren is dit gebruik geïntensiveerd. Dit is niet meer aan te merken als 'lokaal wegverkeer' en past daarom niet binnen de verkeersbestemming. Via de loswal worden namelijk hoofdzakelijk grotere materialen, zoals bouwmaterialen, (indien nodig met behulp van een kraan) overgeplaatst van een vrachtwagen op een ponton, waarna deze over de Dorpsgracht en het Bovenwiede vervoerd worden naar de in de directe omgeving gelegen woningen, bedrijven en campings (die niet per as te bereiken zijn). Momenteel leiden deze activiteiten tot een onveilige situatie en veel overlast voor omwonenden. Het gebruik is voor wat betreft de aard en omvang van de overgeslagen materialen intensiever dan voorheen, maar dat wil niet zeggen dat sprake is van zeer frequent gebruik; er is immers slechts beperkt behoefte aan grotere materialen in het verzorgingsgebied van de loswal.

Het planvoornemen betreft het planologisch regelen van (het geïntensiveerde gebruik van) de verharde loswal met bijbehorende activiteiten. In zoverre wordt de loswal dus, ondanks dat deze al aanwezig is, beschouwd als een nieuwe situatie. Tevens wordt een keerlus met parkeerterrein aangelegd met daarnaast een trottoir. Ten behoeve van de aanleg van het trottoir en een inrit bij het aangrenzende woonperceel aan de Kerkweg 50a, wordt een klein deel van dit woonperceel meegenomen in de verkeersbestemming. De verandering van de verkeerssituatie is noodzakelijk voor het vergroten van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Op basis van de vigerende beheersverordening is de realisatie van een verharde loswal met bijbehorende geïntensiveerde activiteiten en een keerlus met parkeerterrein niet mogelijk.



Daartoe behoort ook de toestemming van de afwijking van de vigerende beheersverordening. In het kader van de omgevingsvergunning moet hiervoor een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld ter verantwoording van de nieuwe voorgestane ruimtelijke, functionele en planologische situatie.

Deze ruimtelijke onderbouwing is noodzakelijk om aan te tonen, dat met de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige waarden en belangen geschaad worden. Hierbij is het belangrijk te komen tot een goede stedenbouwkundige invulling in relatie tot de directe omgeving. Daarbij dient omgevingsverbetering voorop te staan.

Omdat zal blijken dat het project niet afwijkt van het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en omdat de onderhavige ontwikkelingen qua schaal geen aanleiding geven tot het opstellen van een afzonderlijk gemeentelijk structuurplan, wordt deze ruimtelijke onderbouwing toereikend geacht.

In de hierna volgende hoofdstukken van deze ruimtelijke onderbouwing komen onder meer de volgende elementen aan de orde:

- project- en gebiedsbeschrijving
- toetsing aan het vigerende planologische regime;
- beleidskaders beschrijving;
- overeenstemming met toekomstige bestemming en ruimtelijke inrichting;
- toetsing aan milieuwetgeving en andere ruimtelijke wetgeving met betrekking tot bestaande of potentiële belemmeringen in de omgeving van het project (geluidsoverlast, bodemkwaliteit, waterparagraaf, aanwezige leidingen, archeologische waarden en natuurlijke en landschappelijke aspecten);
- haalbaarheid (financieel en maatschappelijk).

1.2 Ligging plangebied

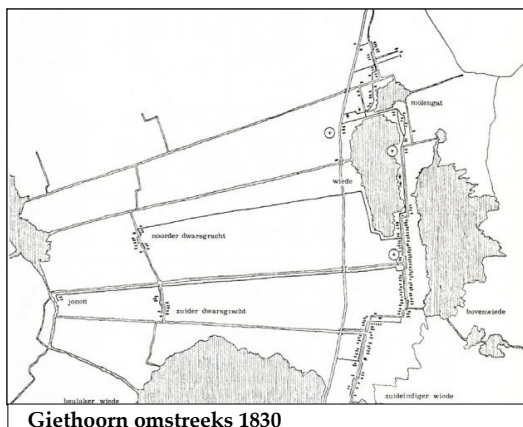
Het plangebied is gelegen in de kern Giethoorn aan de Dorpsgracht en de Kerkweg tussen de noordelijke en zuidelijke dealkernen van Giethoorn. Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Steenwijkerland, sectie B, perceel 425 en 475 (gedeeltelijk).

1.3 Voortraject

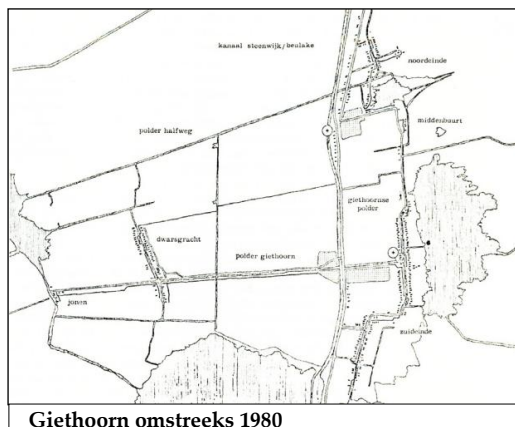
Bij besluit van 3 augustus 2012 is een omgevingsvergunning verleend voor het aanleggen van een parkeerterrein met een verharde draaicirkel, het verwijderen van de bestaande singel en het aanplanten van nieuwe beplanting en het opnieuw inrichten van het terrein aan de Kerkweg nabij nr. 50a. Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de Rechtbank Oost-Nederland. De rechtbank heeft op 29 maart 2013 uitspraak gedaan.

Naar het oordeel van de rechtbank volgt uit de beschrijving van de activiteiten in het akoestisch rapport dat deze niet meer zijn aan te merken als lokaal wegverkeer. De rechtbank is van oordeel dat de laad- en losactiviteiten niet meer passen binnen de bestemming 'verkeersgebied' en daarom in strijd zijn met het bestemmingsplan 'Giethoorn 1994'. In de uitspraak van de rechtbank is aangegeven dat de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning ten behoeve van het project gebaseerd is op het onjuiste uitgangspunt dat de laad- en losactiviteiten op grond van het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan. Tevens volgt hieruit dat het besluit niet op een deugdelijke motivering berust en dat niet alle rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen op een juiste wijze zijn afgewogen. De rechtbank heeft op basis hiervan het beroep gegrond verklaard en het bestreden besluit vernietigd.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank is de ruimtelijke onderbouwning aangevuld en wordt de procedure opnieuw gevolgd. Onderhavige ruimtelijke onderbouwning heeft dus ook betrekking op de intensivering van de activiteiten van de bestaande loswal. Daarbij is ook van belang dat de loswal (ook in de huidige situatie) niet alleen een functie vervult voor de in de omgeving gelegen campings, maar ook voor alle bewoners en bedrijven die niet per as te bereiken zijn.



Giethoorn omstreeks 1830



Giethoorn omstreeks 1980

Hoofdstuk 2 Projectprofiel

2.1 Inleiding

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

2.2 Planvoornemen

Het planvoornemen gaat uit van de aanpassing van de ruimtelijke situatie rond de loswal aan de Kerkweg te Giethoorn en het planologisch regelen van de loswal als zodanig. In de aanpassing wordt een nieuwe verkeerssituatie gecreëerd, uitgaande van een verharde loswal met bijbehorende, geïntensiveerde activiteiten en een keerlus met parkeerplaatsen, een trottoir en groenvoorzieningen. De Kerkweg zal worden gehandhaafd.

De nieuwe situatie zal aansluiten op de ruimtelijke en functionele structuur van Giethoorn. Daarbij wordt het beeld van natuurlijke omgeving niet aangetast.

2.3 Gebiedsomschrijving

2.3.1 Historie

De historische ontwikkeling van Giethoorn is bepaald door agrarische activiteiten, de winning van turf en de transportmogelijkheden die hier noodzakelijk voor waren. Vanaf 1300 na Christus werden kanalen uitgegraven ten behoeve van het transport van turf. Bij de winning van turf werden kavels van het oppervlak tot onder de grondwaterspiegel afgegraven. Dit heeft er voor gezorgd dat op deze kavels nieuwe vegetaties, zoals riet en biezen, ontstonden. Ook werden sommige vormen van agrarisch activiteit weer mogelijk. Het uitgeveende landschap was echter ook kwetsbaar en heeft er voor gezorgd dat bij overstromingen en stormen grotere plassen werden gevormd. Hierbij is Giethoorn in de loop der eeuwen opgeschoven van het Giethoornse meer naar het Bovenwiede.

Omstreeks 1830 is de tegenwoordige ruimtelijke structuur grotendeels bepaald. Deze bestaat uit vier ontsluitingsgrachten vanaf het Giethoornse Meer. Loodrecht op deze grachten liggen dwarsvaarten met daarlangs de bebouwing van Jonen, Dwarsgracht en Giethoorn.

De algemene schaalvergroting en mechanisatie in de landbouw zorgde er voor dat de betekenis van de landbouw in Giethoorn als bestaansbron sterk af nam. In de plaats daarvan ontwikkelt zich het toerisme en krijgt Giethoorn een sterk recreatieve functie. Daarnaast komen de waterdorpen in trek als woongebied voor immigranten.

In de periode na 1945 neemt algemeen de aandacht voor de historisch-structurele en landschappelijke waarde van het Gieterse Veen toe. Oud-Giethoorn wordt aangewezen als beschermd dorpsgezicht voor het behoud en herstel van de historisch-ruimtelijke kwaliteiten.

2.3.2 *Ruimtelijke structuur*

De ruimtelijke structuur van Giethoorn, bestaande uit de hoofdgrachten, wordt gecomplementeerd door de paden en wegen die hier tussen zijn ontstaan. De paden worden gekenmerkt door een grillige structuur en groene ruimte tussen de slootkant en het pad zelf.

Het samenspel van grachten en paden wordt niet in de eerste plaats door de bebouwing maar met name door de beplantingen ondersteund. De detaillering van de openbare ruimte vindt haar verklaring grotendeels in de opstreckende kavelsloten. Deze scheiden de erven en dienen als opvaart naar de boerderijen. Deze erven manifesteren zich daardoor als eilanden die, als gevolg van de verveningsgeschiedenis en afhankelijk van de mate waarin men de bouwplaatsen heeft opgehoogd, soms sterke hoogteverschillen te zien geven. De constructie van de bruggen over de grachten hangt samen met de breedte van de gracht. Het geheel valt te noemen onder de status beschermd dorpsgezicht en dient dan ook ten alle tijden gehandhaafd te worden.

Een kenmerk van Giethoorn is dat een groot deel van de kern niet bereikbaar is voor auto's, maar alleen over het water. Langs het water liggen voetpaden. Ook zijn de voorgevels van de bebouwing gericht op het water.

2.3.3 *Het plangebied*

Het plangebied is gelegen aan de Dorpsgracht in Giethoorn, één van de hoofdgrachten in de kern. Langs de Dorpsgracht loopt de Kerkweg, die ter plaatse ook onderdeel uitmaakt van het plangebied. De Kerkweg leidt in het noorden naar Giethoorn Noord. Iets ten zuiden van het plangebied loopt de Kerkweg dood voor gemotoriseerd verkeer. Hier gaat de weg over in een voetpad.

Binnen het plangebied ligt de Kerkweg als ontsluitingsweg ten behoeve van lokaal wegverkeer. Omdat een groot deel van de kern niet bereikbaar is over de weg, vindt ter plaatse van het plangebied het lossen en/of laden, van bijvoorbeeld chalets en/of bouwmaterialen en andere (grotere) materialen ten behoeve van de bewoners en bedrijven, van een vrachtwagen op een ponton plaats, of omgekeerd. Vervolgens worden deze over het water vervoerd naar de in de directe omgeving gelegen campings, woningen of bedrijven. Het laden en lossen vindt indien nodig plaats met behulp van een kraan, maar deze is niet standaard aanwezig.

Het gebruik van de bestaande loswal is met name de afgelopen jaren intensiever geworden, onder andere doordat er stacaravans en chalets zijn overgezet vanaf en naar de nabijgelegen campings (vervanging van stacaravans door chalets), maar ook door andere bouwwerkzaamheden. De bestaande loswal met bijbehorende voorzieningen is niet inge-

richt ten behoeve van dit intensievere gebruik. Momenteel ondervinden omwonenden hinder van de bestaande loswal en de situatie ter plaatse is niet verkeersveilig.

In de huidige situatie parkeren de vrachtwagens langs de kant van de weg. Het laden en lossen zelf gebeurt op de weg en in het verharde deel naast de weg. Omdat het wegprofiel van de Kerkweg ter plaatse niet breed genoeg is, komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede.

Het westelijke deel van het plangebied bestaat uit een semiverhard terrein, zonder parkeervakken. Dit terrein grenst direct aan de Kerkweg. Een klein deel van het terrein wordt momenteel gebruikt voor parkeren. In de praktijk is geconstateerd dat er zo'n 15 auto's geparkeerd kunnen worden. Het parkeerterrein wordt ook gebruikt ten behoeve van de loswal.

2.4.3 Locatiekeuze

Op deze locatie is al geruime tijd sprake van een gebruik als loswal. In de nabijheid van deze locatie liggen diverse campings, woningen en bedrijven die niet of slechts beperkt (en/of niet door grotere transportmiddelen) over de weg bereikbaar zijn. Voor de bevoorrading of aanlevering van grotere materialen zijn deze percelen afhankelijk van onderhavige loswal. Schepen kunnen tot deze loswal komen en kunnen niet verder varen in verband met de beperkte doorvaarhoogte (van circa 2 meter). Vanuit de Bovenwiede is ter hoogte van deze locatie sprake van een grote inham waardoor de Kerkweg juist hier goed bereikbaar is voor de aan- en afvoer van grotere materialen en verkeer over land en over water elkaar hier als het ware kruisen. Dit is dan ook de meest logische en voor de directe omgeving enige locatie voor een loswal als de onderhavige. Een loswal op deze locatie is voor de bereikbaarheid van de nabij gelegen woningen, bedrijven en campings voor de aan- en afvoer van groter materiaal noodzakelijk. Door de aanpassingen aan de huidige loswal wordt een voor omwonenden zo optimaal mogelijke situatie, met zo min mogelijk overlast, bereikt.



alternatieve locatie aan De Bramen

2.3.4 Alternatieve locaties

Omdat de bestaande loswal niet langer aan de eisen kan voldoen, is het nodig om de loswal op te waarden of te verplaatsen. In het kader van het realiseren van een verbeterde loswal met bijbehorende voorzieningen heeft de gemeente ook gekeken naar welke locaties hiervoor in aanmerking komen. Naast de bestaande locatie aan de Kerkweg is tevens gekeken of de locatie De Bramen en de gemeentewerf aan De Deukten in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van een loswal.

Om de volgende redenen bleek de locatie De Bramen echter geen redelijk alternatief te zijn:

- De gronden zijn niet in eigendom van de gemeente.
- De sloot naar de Bovenwiede is te smal en zal verbreed moeten worden. Bovendien heeft deze sloot ook meerdere eigenaren.
- De locatie ligt in een Natura2000-gebied. De realisatie van een loswal in dit gebied zou behoorlijk problematisch worden.

Gelet op het bovenstaande zijn aan de realisatie van de loswal op de locatie De Bramen veel meer kosten verbonden dan wanneer de loswal wordt verbeterd op de huidige locatie aan de Kerkweg.

Andere locaties zoals de gemeentewerf aan De Deukten zijn geen volwaardige alternatieven, omdat in de route naar de Bovenwiede een aantal lage bruggen liggen die verhinderen dat vanaf de loswal hogere lading kan worden vervoerd.



2.4 Projectbeschrijving

Momenteel leiden de toegenomen laad- en losactiviteiten aan de Kerkweg tot een verkeersonveilige situatie ter plaatse en hierdoor tot veel overlast voor omwonenden. Derhalve is besloten de situatie qua infrastructuur aan te passen danwel te optimaliseren. Daarbij wordt een keerlus voor de vrachtwagens gerealiseerd. Een keerlus is noodzakelijk, omdat ten zuiden van het plangebied de Kerkweg doodlopend is.

Door de verharde loswal en door het optimaliseren van de bestaande situatie worden de geïntensiverde laad- en losactiviteiten gefaciliteerd en de verkeerssituatie ter plaatse verbeterd. Als gevolg hiervan komt de ponton iets zuidelijker in de Dorpsgracht te liggen, zodat daarmee een betere doorvaart van passerende vaartuigen mogelijk is.



bestaande situatie parkeerterrein, cyclomedia 3 mei 2011

Het is de bedoeling dat de vrachtwagens in de lus parkeren ten behoeve van het laden en/of lossen op de ponton. De keerlus faciliteert dus het laden en lossen, waarbij de vrachtwagens dwars over de weg komen te staan. Vervolgens kunnen zij door de keerlus heen rijden om zo op een veilige manier terug in noordelijke richting te kunnen keren. Bijkomend voordeel van de keerlus is dat deze ook gebruikt kan worden door een enkele bus die toeristen afzet.

Omdat gedurende het laden en/of lossen de vrachtwagens over de weg staan, wordt naast de keerlus een trottoir aangelegd. Op deze manier kunnen voetgangers en fietsers de vrachtwagen op een veilige manier passeren. Hiermee wordt de verkeersveiligheid ter plaatse aanzienlijk verbeterd. Bij het aangrenzende woonperceel aan de Kerkweg 50a wordt in combinatie met het trottoir een inrit aangelegd.

Aan de zuidzijde van de keerlus worden zes parkeervakken voor auto's aangelegd voor gebruikers van de loswal (aannemers) en omwonenden. Ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing wordt de lus omzoomd met groen en beplanting. Hiertoe wordt in het westen van het plangebied een groene verblijfsruimte aangelegd. Ook de parkeerplaatsen worden omzoomd met een groene haag, zodat deze uit het zicht worden onttrokken. Rondom de keerlus en ter plaatse van de groene verblijfsruimte worden bomen geplaatst. Het geheel wordt grotendeels omringd met water.

Ten behoeve van de minimalisatie van het verhard oppervlak worden voor de parkeervakken gras betontegels toegepast. Voor het pad wordt schots graniet gebruikt.

2.5 Ontsluiting en parkeren

2.5.1 Aanleiding

In verband met het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ter hoogte van het ponton aan de Kerkweg (t.h.v. nr. 50a) is besloten om een verharde loswal en een keerlus met parkeerplaatsen aan te leggen. In de huidige situatie is sprake van een verkeersonveilige situatie in verband met de laad- en losactiviteiten op de Kerkweg en ligt er aansluitend een semiverhard terrein, zonder parkeervakken, met voor een klein deel parkeren als bestemming. In de praktijk is geconstateerd dat er zo'n 15 auto's geparkeerd kunnen worden.

Om deze maatregel (verharde loswal met bijbehorende activiteiten en een keerlus met parkeerplaatsen) uit te kunnen voeren en het intensievere gebruik van de loswal, dat niet langer mogelijk is op basis van het vigerende planologische regime, mogelijk te maken is een omgevingsvergunning nodig waarvoor een uitgebreide Wabo-procedure wordt gevolgd. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing nodig. In verband met deze ruimtelijke onderbouwing is om verkeerskundig advies gevraagd over de verkeersbewegingen en het parkeren.

2.5.2 Verkeersbewegingen

Ten behoeve van het project is onderzocht hoeveel verkeersbewegingen de verharde loswal en keerlus met parkeerplaatsen tot gevolg hebben en wat dus de verkeersaantrekkende werking is. Daarbij is het uitgangspunt dat de loswal zal worden gebruikt voor het vervoeren van materialen (bijvoorbeeld chalets en bouwmaterialen) naar de in de directe omgeving gelegen campings, woningen en bedrijven.

In de rapportage van het akoestisch onderzoek (zie ook paragraaf 6.2) zijn de resultaten van dit onderzoek neergelegd. In beeld is gebracht met welke activiteiten rekening moet worden gehouden tijdens de representatieve dag (de dertien drukste dagen in het jaar). Hierbij zijn ook het aantal verkeersbewegingen in beeld gebracht.

Dagperiode (07.00-19.00 uur):

- Ten hoogste een ponton (M11) meert aan en zal ook vertrekken. Een manoeuvre van het hulpschip geschiedt ongeveer met een gemiddelde snelheid van 3 km/u. Er wordt derhalve uitgegaan van twee manoeuvres.
- Het te vervoeren materieel wordt met behulp van ten hoogste vier tractoren (M06) (eventueel met aanhanger) weggereden of aangevoerd.
- Er wordt rekening gehouden met het arriveren en vertrekken van één bus (M04), die via de keerplaats rijdt.
- Ten hoogste 24 personenwagens (M01) zullen gebruik maken van de zes parkeerplaatsen. Er wordt vanuit gegaan dat de laatste zes personenwagens tot na 19 uur blijven staan.

Avondperiode:

- In deze periode vertrekken de laatste 6 personenwagens (M01) naar elders.

Tijdens de incidentele dag (één van de twaalf drukste dagen in het jaar) dient rekening te worden gehouden met de hiervoor genoemde representatieve bedrijfsactiviteiten in combinatie met de volgende activiteiten:

Dagperiode (07-19 uur):

- Ten hoogste twee pontons (iM11) extra meren aan en zullen ook vertrekken. Een manoeuvre van het hulp schip geschiedt ongeveer met een gemiddelde snelheid van 3 km/u. Er wordt derhalve uitgegaan van vier extra manoeuvres.
- Ten behoeve van de overslag van materieel zal een diesel aangedreven kraan (iL01) ten hoogste vier uren in bedrijf zijn, waarvan 50 procent van de tijd op vol vermogen wordt gehesen en gevierd. De kraan arriveert en vertrekt in dezelfde dagperiode of op eigen kracht (iM03) of via een vrachtwagen met dieplader.
- Het te vervoeren materieel wordt met behulp van ten hoogste zes tractoren (iM06) extra (eventueel met aanhanger) weggereden of aangevoerd.
- Er wordt rekening gehouden met het arriveren en vertrekken van twee extra bussen (iM04), die via de keerplaats rijden.

Uit deze gegevens blijkt dat geen sprake is van een grote verkeersaantrekkende werking. Het verkeer van en naar de loswal is relatief beperkt. De loswal dient immers met name voor de aan- en afvoer van grotere materialen, hetgeen niet op grote schaal plaatsvindt.

In de huidige situatie wordt er reeds geladen en gelost vanaf de Kerkweg, waarbij ook deels gebruik wordt gemaakt van het aangrenzende semiverharde terrein. Met de loswal in combinatie met de keerlus wordt het laden en lossen beter gefaciliteerd. Door het aanbrenge van de keerlus wordt het aan- en afrijden vergemakkelijkt. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid en leidt tot afname van de overlast.

Er is geen aanleiding te verwachten dat meer gebruik van de laad- en loswal gemaakt gaat worden door partijen die nu ook al gebruik maken van andere laad- en loswallen in Giethoorn. Het planvoornemen gaat uit van een betere facilitering van de huidige laad- en losactiviteiten. Door omwonenden is het risico benoemd dat andere partijen die nu van andere laad- en loswallen in Giethoorn gebruik gaan maken, na het verbeteren van de situatie ook naar de laad- en loswal aan de Kerkweg gaan. De laad- en loswal aan de Kerkweg is specifiek voor de omwonenden en andere belanghebbenden aan de Bovenwiede. Andere laad- en loswallen zijn bedoeld voor omwonenden in de directe omgeving van die laad- en loswallen. Die laad- en loswallen liggen op kortere afstand van deze omwonenden dan de laad- en loswal aan de Kerkweg. Er zullen dan ook geen nieuwe partijen de loswal aan de Kerkweg gaan gebruiken. Dit is dan ook niet een oorzaak die een toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg kan hebben.

De keerlus biedt ook de mogelijkheid voor (toeristische) bussen om te keren. In de huidige situatie is keren voor bussen op de Kerkweg op twee punten mogelijk: op het semiverharde terrein of op het parkeerterrein, dat meer in noordelijke richting langs de Kerkweg ligt. Mogelijk dat door de aanleg van de keerlus meer bussen gaan keren op deze plekken, maar dan het gaat maar om enkele voertuigen. Daarnaast wordt de parkeercapaciteit, met de aanleg van de zes parkeerplaatsen, verkleind ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. Er zouden nu ca. 14 auto's kunnen parkeren (ook al zijn dit geen aangelegde parkeerplaatsen), terwijl na de aanleg er enkel gelegenheid is om 6 auto's te parkeren. Hier-

door zullen er minder parkeerbewegingen zijn. Op basis hiervan vindt dus ook geen toename van het aantal verkeersbewegingen plaats.

2.5.3 *Parkeren*

Naast de keerlus worden in de nieuwe situatie zes parkeerplaatsen aangelegd. In de huidige situatie kunnen er meer auto's staan, maar hierdoor kan het laden/lossen worden gehinderd of zelfs onmogelijk worden gemaakt. Verder wordt het terrein momenteel ten behoeve van (illegale) opslag gebruikt en kan niet altijd het maximale aantal auto's geparkeerd staan. Daarom wordt het parkeren ingeperkt tot de zes aangelegde parkeerplaatsen.

In het voorgestelde ontwerp zijn drie belangen geborgd en is naar het optimum tussen die drie belangen gezocht:

- het veilig laden/lossen door middel van de aanleg van de verharde loswal en de keerlus;
- het parkeren voor omwonenden, haar bezoek en eventueel voor werknemers die bij het laden/lossen betrokken zijn door middel van de aanleg van zes parkeerplaatsen;
- het behoud van het groene beeld. Door omwonenden en door de welstandscommissie is het versterken van het groene beeld in de omgeving van de laad- en loswal als een belangrijke voorwaarde gesteld.

Het dienen van de bovenstaande drie belangen weegt naar de mening van de gemeente op tegen het belang van het behoud van het huidige feitelijke aantal parkeerplaatsen (voor toeristisch parkeren) op het semiverharde terrein.

Het toeristisch parkeren vindt reeds plaats op het onlangs vergrote gemeentelijke parkeerterrein ter hoogte van nr. 58 en een particulier parkeerterrein aan het einde van de Kerkweg. Dit blijft verder ongewijzigd.

Hoofdstuk 3 Gebiedsvisie en uitgangspunten

3.1 Planologische kaders

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

3.2 Rijksbeleid en Europees beleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie vormt het Rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Met deze structuurvisie wordt de onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' reeds ingezette decentralisatie verder doorgezet. Dit houdt in dat verantwoordelijkheden worden overgedragen aan provincies en gemeenten. Deze overheden kunnen met hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden opgaven zelf integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan pakken.

Voor het formuleren van het ruimtelijke Rijksbeleid zijn een drietal criteria leidend geweest. Er is beleid opgesteld indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van de gezondheid van inwoners.

In de Structuurvisie zijn vervolgens een drietal doelen voor Nederland in 2040 geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Concurrentiekracht

Nederland wil in 2040 tot de top 10 van de meest concurrerende economieën van de wereld behoren. Van belang daarvoor is een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dat betekent onder meer dat moet worden ingezet op sterke stedelijke regio's, optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met het buitenland.

Belangrijke innovatieve economische sectoren voor Nederland onder meer Water, Agro & Food, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie.

Bereikbaarheid

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Daarbij moet worden gekozen voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbaarheid en veiligheid

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. Deze toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn daardoor niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). De ambitie voor 2040 is dat woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Voorts is het nodig onze bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken, hetgeen vraagt om de borging van natuurwaarden, biodiversiteit, cultuurhistorische waarden en een goede milieukwaliteit. De ambitie voor 2040 is het bieden van een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Een belangrijke onderdelen daarvan zijn ook een blijvende bescherming tegen extreme weersomstandigheden en overstromingen en het voorzien in voldoende zoetwater in droge perioden.

Op basis van voorgaande doelstellingen zijn vervolgens 13 nationale belangen benoemd. Voor onderhavig planvoornemen zijn met name van belang:

- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Onderhavig planvoornemen voorziet in de realisatie van een loswal met bijbehorende activiteiten en een keerlus met parkeerplaatsen om zodoende de ruimtelijke situatie ter plaatse aan de Kerkweg te verbeteren en de verkeersveiligheid te waarborgen. Het planvoornemen is dermate kleinschalig dat er geen rijksbelangen in het geding zijn. De afwegingen en keuzes met betrekking tot de milieukwaliteit en betrokken belangen komen in deze ruimtelijke onderbouwing uitdrukkelijk aan de orde, waarmee wordt voorzien in transparante en zorgvuldige besluitvorming.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De hiervoor beschreven SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

Met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening geeft het Rijk algemene regels voor ruimtelijke besluiten. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de SVIR te verwezenlijken.

Sinds de inwerkingtreding per 1 juli 2008 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn instrumenten zoals een planologische kernbeslissing (pkb) en concrete beleidsbeslissingen (cbb) niet meer beschikbaar.

Middels het Barro worden voor een aantal specifieke onderwerpen algemene regels gesteld ten behoeve van de verwerking in ruimtelijke besluiten. In het SVIR is aangegeven wat het nationale belang is van het stellen van regels voor deze onderwerpen. Het Barro stelt in eerste instantie regels voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Op een later moment zal het besluit worden aangevuld met andere onderwerpen uit de SVIR.

De meeste onderwerpen waarvoor in het Barro regels zijn gesteld, zijn alleen van toepassing voor een ruimtelijk besluit dat na inwerkingtreding van het Barro van kracht wordt. Een dergelijk besluit zal dan wel voor het eerst een nieuwe ontwikkeling of nieuwe bebouwing mogelijk moeten maken (zogenoemde nieuw-nieuwbepalingen).

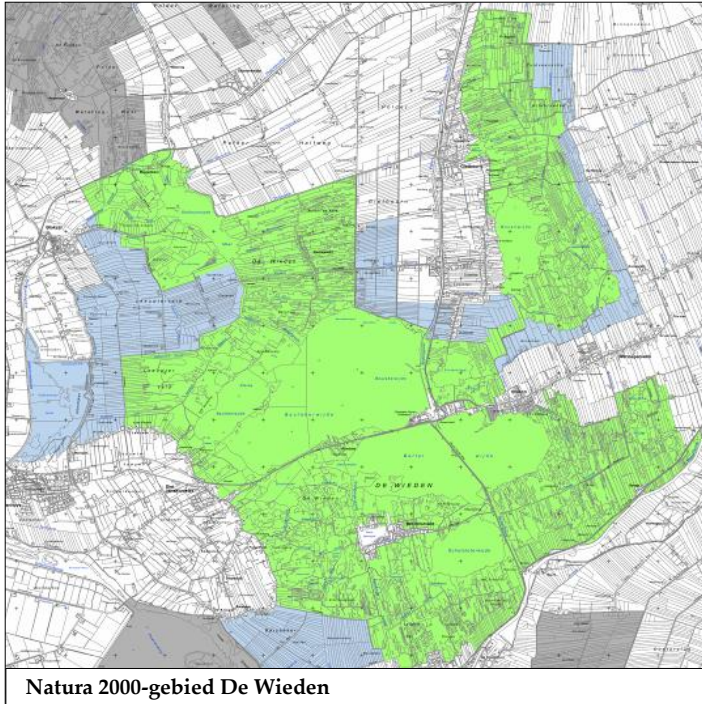
De algemene regels in het Barro hebben vooral een conserverend/beschermend karakter waardoor geformuleerde nationale belangen niet belemmerd worden door ontwikkelingen die middels ruimtelijk besluit mogelijk worden gemaakt. Voor een aantal onderwerpen geeft het Barro de opdracht dan wel de mogelijkheid aan provincies om bij provinciale verordening regels te stellen.

Onderhavig planvoornemen betreft geen grootschalige nieuwe ontwikkeling. Bovendien voorziet het Barro niet in onderwerpen die op het plangebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor het vaststellen van de omgevingsvergunning in afwijking van de beheersverordening voor de realisatie van een loswal met bijbehorende activiteiten en keerlus met parkeerplaatsen geen beperkingen vanuit het Barro gelden.

3.2.3 *Verdrag van Malta*

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

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



- *Behoud in situ*
Er wordt naar gestreefd archeologische waarden op de plaats zelf te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd. Indien mogelijk worden de resten ingepast in de ontwikkeling, zodat ze tast- en goed zichtbaar blijven.
- *Verstoorder betaalt*
Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

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

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

3.2.4 Natura 2000

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

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

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

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

Beschermen wil zeggen het duurzaam beschermen van flora en fauna.

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

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

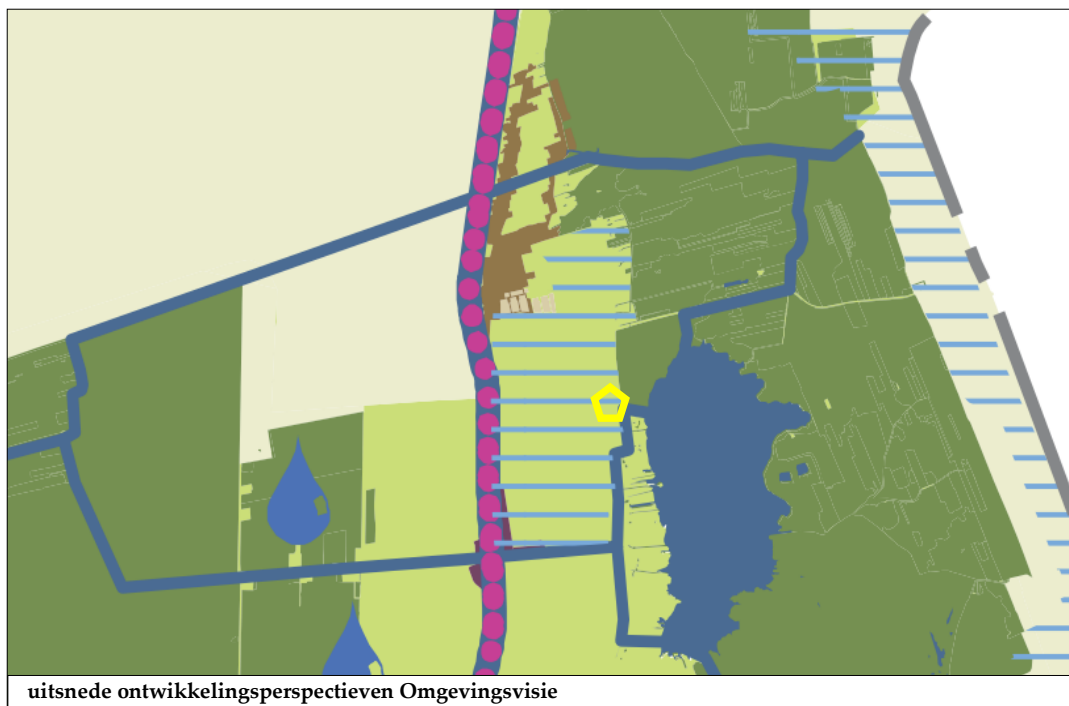
Voor ieder definitief aangewezen natuurgebied dient een beheersplan opgesteld te worden met een looptijd van zes jaar. Een dergelijk beheersplan wordt opgesteld in goed overleg met eigenaren, beheerders en betrokken overheden (met name gemeenten, waterschappen en provincies). Het plan geeft weer wat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

Het plangebied ligt zelf niet in het Natura 2000 gebied De Wieden, maar wel direct ertegenover. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de effecten van het planvoornemen op de ecologische waarden in en nabij het plangebied.

3.2.5 Monumentenwet 1988

Op basis van artikel 35 van de Monumentenwet 1988 kunnen gebieden aangewezen worden als beschermd dorpsgezicht. In beschermd stads- of dorpsgezichten is het verboden een bouwwerk geheel of gedeeltelijk af te breken zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk. Tevens is ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning vereist voor het bouwen binnen beschermd stads- of dorpsgezicht als bedoeld in de Monumentenwet.

Het plangebied valt binnen het beschermd dorpsgezicht als bedoeld in de Monumentenwet. Het planvoornemen kent geen bouw of sloop van bouwwerken en is dan ook niet in strijd met deze wetgeving. De welstands- en monumentencommissie heeft per brief van 1 april 2011 positief geadviseerd omdat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van monumentale waarden en niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand.



3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Overijssel

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

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

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

Het plangebied ligt volgens de ontwikkelingsperspectievenkaart binnen een groene omgeving en maakt deel uit van de laag lust & leisure. Aan het landschap dat binnen deze laag valt, ontleent Overijssel deels haar aantrekkingskracht. Overijssel heeft de ambitie tot de vergroting van de zichtbaarheid, beleefbaarheid en mooi landschap. De vergroting van de bereikbaarheid middels een netwerk van paden en vaarroutes vergroot de beleefbaarheid.

Het planvoornemen voor de realisatie van de loswal met bijbehorende activiteiten en keerkus met parkeerplaatsen draagt bij aan een versterking van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen over het water. Het planvoornemen sluit hiermee aan op het provinciale beleid.

3.3.2 Vooroverleg categorieënlijst Overijssel

Het is bekend dat bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen vooroverleg gevoerd dient te worden met onder meer de ambtelijke diensten van de provincie (artikel 3.1.1.1 Bro). Doel van het vooroverleg is om de provincie in staat te stellen de provinciale belangen in een vroeg stadium in te brengen, zodat deze tijdig kunnen worden betrokken bij de totstandkoming van de ruimtelijke plannen van gemeenten.

De provincie Overijssel heeft een lijst opgesteld waarvoor geen vooroverleg noodzakelijk is (d.d. 15 maart 2011). Het plangebied ligt binnen de Groene Omgeving en kan volgens de lijst in de categorie 'Infrastructuur' worden geplaatst. Hiervoor geldt dat vooroverleg met de provincie niet gevoerd hoeft te worden bij plannen/projectbesluiten voor de aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande water- en groenvoorzieningen, mits deze kleinschalig van omvang zijn.

Met het planvoornemen zijn geen provinciale belangen in het geding en is vooroverleg met de provincie Overijssel niet nodig.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Het vigerende planologische regime

Ter plaatse geldt de beheersverordening Giethoorn, vastgesteld door de raad op 18 juni 2013 en in werking getreden op 26 juni 2013. Dit plan heeft het bestemmingsplan 'Giethoorn 1994' (vastgesteld door de raad op 14 maart 1994 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 16 november 2004) vervangen. De beheersverordening verwijst naar de regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan Giethoorn en brengt daarin enkele aanpassingen aan. Het plangebied is gelet op deze verwijzing gelegen binnen de bestemmingen 'agrarisch gebied', 'parkeerterrein', 'tuinen' en 'verkeersgebied'. De gronden op de kaart aangewezen als 'agrarisch gebied' zijn bestemd voor: de uitoefening van het agrarisch bedrijf en het behoud, de bescherming en/ of het herstel van de landschappelijke waarde. Binnen de bestemming 'parkeerterrein' mogen de gronden worden gebruikt voor het parkeren van (motor)voertuigen, alsmede voor groenvoorzieningen en voetpaden. De bestemming 'tuinen' staat het gebruik als tuin en erf, waaronder begrepen erfscheidingsloten en afmeerplaatsen voor pleziervaartuigen toe. De voor 'verkeersgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor verharde wegen ten behoeve van het lokale wegverkeer.

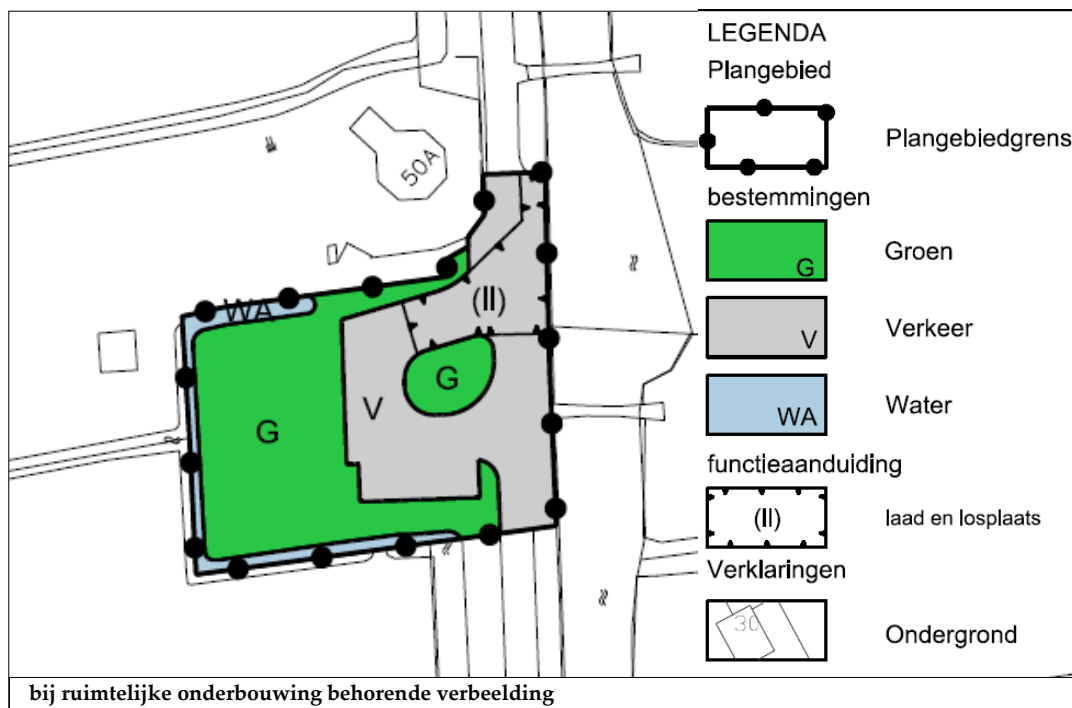


Doordat het gebruik van de bestaande loswal de afgelopen jaren is geïntensiveerd kunnen de huidige laad- en losactiviteiten niet langer vallen onder lokaal wegverkeer. Daarmee past het gebruik van de bestaande loswal ook niet meer binnen de vigerende bestemming 'verkeersgebied'. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft dus ook betrekking op het intensiveren van de activiteiten van de loswal.

De loswal met bijbehorende activiteiten en de aanleg van de keerlus, het trottoir, de parkeerplaatsen, groen en water passen niet binnen het vigerende planologische regime. Het inrichtingsplan wijkt op een aantal punten af van de vigerende plankaart. De realisatie als bedoeld in het planvoornemen (paragraaf 2.4) aan de Kerkweg, is zodoende binnen de thans vigerende beheersverordening niet toegestaan.

3.4.2 Toekomstig planologisch regime

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt de loswal, de aanleg van de keerlus, het trottoir, de parkeerplaatsen, het groen en water door middel van een omgevingsvergunning in afwijking van de beheersverordening mogelijk gemaakt. Deze mogelijkheid wordt na vaststelling van deze ruimtelijke onderbouwing te zijner tijd meegenomen bij de actualisatie van deze beheersverordening.



3.4.3 Beleidsnotitie Facetbeleid

In de Beleidsnotitie Facetbeleid, vastgesteld d.d. 16 februari 2011, is voor een breed scala aan onderwerpen facetbeleid opgesteld voor de kernen. Deze facetten (beleidsaspecten) zijn ondergebracht in een aantal thema's. Hierbij wordt gedacht aan onder andere beleid ten aanzien van horeca of detailhandel, maar ook aan-huis-verbonden-beroepen en mantelzorg. In deze notitie is per thema achtereenvolgens het huidige Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid samengevat, waarna dit wordt toegepast op de facetten waarvoor nieuw dan wel aanvullend beleid gewenst is. Per facet wordt vervolgens een uitgangspunt geformuleerd dat richting geeft aan de definitieve uitwerking van het beleid. Die uitgangspunten betreffen sectorale wensen.

Hierna worden per relevant thema de uitgangspunten genoemd die de richting van het beleid aangeven.

Infrastructuur en openbare ruimte

- **Verkeer:**
Bij de bestemmingsplanactualisatie voorzien in een voldoende ruime bestemmingsplanregeling voor verkeer- en verblijfsgebieden, zodat herinrichting mogelijk is. De aanleg van groen moet mogelijk zijn binnen verkeers- en verblijfsgebieden.
- **Parkeren:**
Extra parkeerbehoefte door nieuwe ontwikkelingen door aanvrager op eigen terrein laten creëren middels voorwaarden aan planologisch besluit of middels bestemmingsplanregeling. Voor gevallen waarin dat niet mogelijk is zal moeten worden onderzocht of kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen of de instelling van een parkeerfonds middels een structuurvisie mogelijk is. Bij eventuele ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt via een omgevingsvergunning voor afwijking van dit bestemmingsplan of via een wijzigingsbevoegdheid moet altijd aan het geldende parkeerbeleid (parkeernorm) voldaan worden.

- Groen:
Het multifunctioneel gebruik van groen voor onder meer spelen en waterberging en de gewenste versterking van groenstructuren is mogelijk binnen de bestemming 'Groen'. Ook binnen de overige bestemmingen is de aanleg van groen mogelijk. Parkeren wordt juist uitgesloten binnen de bestemming 'Groen'.

In het kader van het planvoornemen vindt ter plaatse herinrichting van het verkeers- en verblijfsgebied plaats. De hiervoor benodigde ruimte wordt op de bij deze ruimtelijke onderbouwing behorende verbeelding ingetekend en de loswal nader aangeduid. Binnen het plangebied wordt voorzien in de benodigde parkeervoorzieningen. Tevens worden de loswal, de keerlus en parkeervoorziening landschappelijk ingepast door een groenomranding. Ook deze is op de verbeelding ingetekend. Hiermee voldoet het planvoornemen aan de gestelde uitgangspunten uit het facetbeleid.

3.4.4 *Het Oversticht*

De geïntegreerde commissie Het Oversticht adviseert bij de welstands-/ monumentencommissie. De Welstandsnota 2004, vastgesteld d.d. 5 februari 2004, gaat over de kwaliteit van de bebouwing in de gemeente Steenwijkerland. Het plangebied valt binnen het Kraggenlandschap van Giethoorn. Voor de welstandsnota zijn met name de volgende criteria van belang:

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

Het planvoornemen kent geen bebouwingsontwikkelingen en heeft geen invloed op de ruimtelijke structuur. De Welstandsnota kent geen toetsingskader om de inrichting van de openbare ruimte te beoordelen en het planvoornemen past daarmee binnen het beleid.

De commissie Het Oversticht kan het plan daarom uitsluitend beoordelen vanuit de optiek van het beschermde dorpsgezicht Giethoorn. Het Oversticht heeft bij brief, d.d. 1 april 2011, een positief advies afgegeven voor het planvoornemen. Hierin is aangegeven dat het planvoornemen niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van monumentale waarden en tevens is het niet in strijd met de redelijke eisen van welstand.

3.4.5 *Beleidsnota Groen*

De Beleidsnota Groen, d.d. februari 2007, beschrijft de kaders voor het groenbeleid van de gemeente Steenwijkerland voor de komende 10 jaren. De Beleidsnota werkt de volgende perspectieven uit van het Collegeprogramma 2006-2010 voor het groen in de gemeente:

- duurzaam
- streekeigen
- helder.

De Beleidsnota beschrijft hoe deze perspectieven doorwerken in het ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud van het groen:

- de gemeente zet in op de kwaliteit van het publieke domein en de openbare infrastructuur. Duurzaamheid is daarbij richtinggevend
- het vergroten van de herkenbaarheid en de kwaliteit van Steenwijkerland vanuit het perspectief streekeigenheid. De gemeente zet in op ontwikkeling naast behoud
- het vergroten van het inzicht in wat de gemeente biedt én vraagt van haar inwoners vanuit het perspectief helderheid. De gemeente zet in op voorlichting, educatie en samenwerking met inwoners en maatschappelijke partners.

Het planvoornemen betreft een kwaliteitsverbetering van de ruimtelijke omgeving ter plaatse van de loswal aan de Kerkweg. Hierbij wordt groen aangelegd en worden materialen gebruikt die passen binnen de omgeving. Het planvoornemen past daarmee binnen de Beleidsnota Groen.

3.4.6 *Landschapsontwikkelingsplan*

Het beleid ter bescherming van het cultuurhistorisch waardevolle landschap is opgenomen in het Landschapsontwikkelingsplan (2005).

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

In de visie gaat het tevens om het realiseren van recreatieve verbindingen. De versterking van het routenetwerk van fietsen, wandelen, paardrijden en varen en een kwaliteitsimpuls voor de bestaande recreatieve gebieden worden gezien als kansen. Het planvoornemen draagt hieraan bij.



Hoofdstuk 4 Actuele waarden

4.1 Inleiding

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

4.2 Flora en fauna

De soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. In verband met de uitvoerbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met soortbescherming en dan met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. In omgevingsvergunningen in afwijking van het bestemmingsplan/ de beheersverordening mogen geen mogelijkheden worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan op voorhand redelijkerwijs kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming. Deze bescherming geschiedt op basis van de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is niet gelegen in een stiltegebied of ecologische hoofdstructuur (EHS). Wel maakt het water (de Dorpsgracht) waar het plangebied aan grenst onderdeel uit van de EHS. Het Natura 2000-gebied De Wieden is nabij. In de huidige situatie is het plangebied reeds in gebruik als loswal en parkeerterrein. In feite wijzigen de bestaande activiteiten ter plaatse niet. Het faciliteren ervan wordt verbeterd.



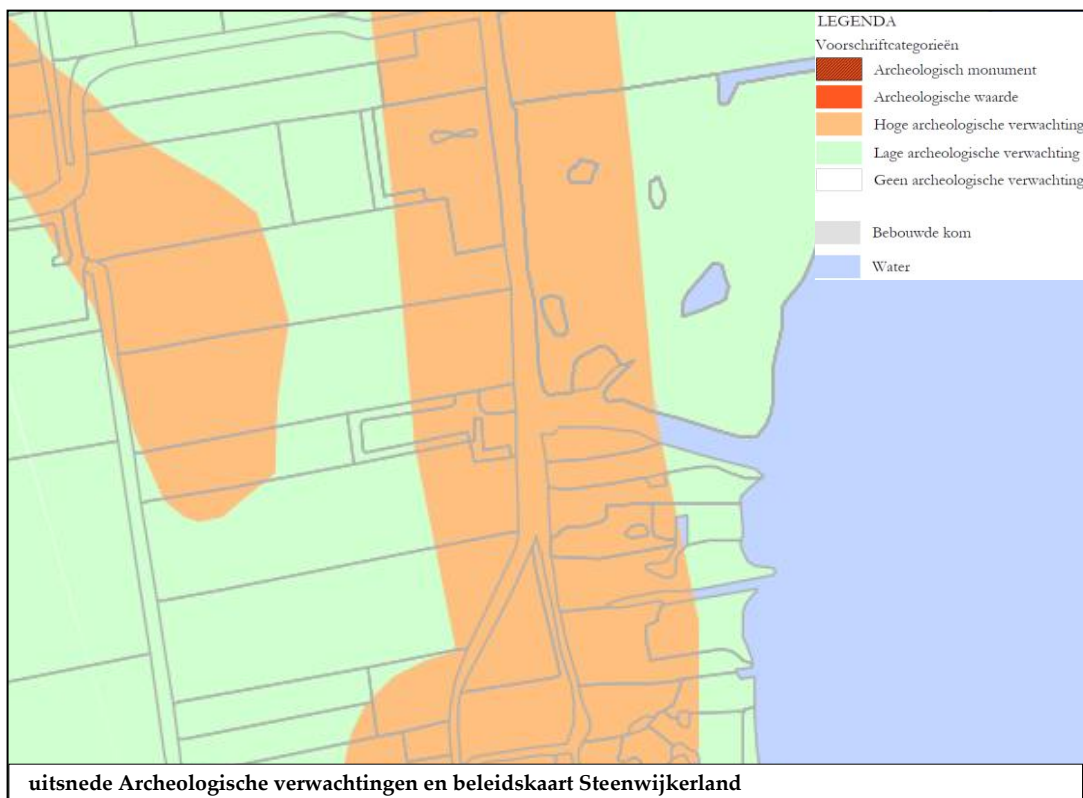
Met het planvoornemen wordt tevens groen gerealiseerd. Derhalve komen met het planvoornemen de ecologische waarden niet in het geding.

4.3 Cultuurhistorie

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

In het plangebied is sprake van een cultuurhistorisch waardevol landschap. Rond het plangebied zijn agrarische erfgoederen, rijksmonumenten en watererfgoederen (zoals bruggen, stuwen, gemalen, brugwachterhuisjes en (restanten van) verdedigingswerken) aanwezig en het gebied heeft een ontginningsgeschiedenis. Binnen het plangebied zelf zijn geen bouwkundige monumenten of archeologische vindplaatsen. De Dorpsgracht loopt wel bij benadering langs het plangebied.

Het planvoornemen voorziet niet in ruimtelijke ingrepen die de aanwezige waardevolle cultuurhistorische elementen negatief beïnvloeden. Evenmin wordt afbreuk gedaan aan de landschappelijke waarden van het cultuurlandschap. Hiermee wordt aangesloten bij de uitgangspunten van het Oversticht (zie paragraaf 3.4.4) en het Landschapsontwikkelingsplan (zie paragraaf 3.4.6).



4.4 Archeologie

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

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

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

Voor gebieden met hoge archeologische verwachting gelden strikte bouwregels. In het planvoornemen wordt geen bebouwing opgericht en bovendien niet dieper gegraven dan 50 centimeter. Met de aanleg van de loswal met bijbehorende activiteiten en keerlus met parkeerplaatsen wordt geen archeologisch waardevolle grond aangetast en archeologisch onderzoek is dan ook niet nodig.

Hoofdstuk 5 Waterparagraaf

5.1 Inleiding

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

5.2 Waterhuishouding

Het plan loopt geen verhoogd risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. In het verleden is er in of rondom het plangebied geen wateroverlast of grondwateroverlast geconstateerd. De toename van het verharde oppervlak is minder dan 1.500 m², namelijk 150 m².

5.3 Voorkeursbeleid hemelwaterafvoer

In het plan wordt gestreefd het voorkeursbeleid van het waterschap op te volgen. Als de hemelwaterafvoer (a) niet wordt aangesloten op een gescheiden rioolstelsel of (b) er wordt niet afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel is oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

5.4 Het gebruik van materialen

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

5.5 Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Reest en Wieden geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

Hoofdstuk 6 Milieuparagraaf

6.1 Milieu

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

6.2 Geluidhinder

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones. Een zone rond een industrieterrein moet tezamen met het bestemmingsplan dat de vestiging van geluidszoneringsplichtige bedrijven mogelijk maakt worden vastgesteld op basis van een akoestisch onderzoek. Het industrieterrein zelf maakt geen deel uit van de zone. De zones langs wegen en spoorwegen volgen uit de Wet geluidhinder in samenhang met het Besluit geluidhinder en de Regeling Zonekaart spoorwegen. Indien men voornemens is nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te realiseren binnen deze zones, dan dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd waaruit blijkt dat aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gevel, als opgenomen in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder, kan worden voldaan. Bij de planologische realisatie van nieuwe geluidsbronnen in de vorm van een industrieterrein, weg of spoorweg dient te worden onderzocht of de hiervoor bedoelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen binnen de nieuwe zone kunnen worden gehaald.

Bij het planvoornemen is sprake van een laad- en loswal. Omdat het laden en lossen geluidshinder voor de omgeving kan veroorzaken is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De aanleiding van het onderzoek is het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan ingevolge de Wabo voor het aanleggen van een parkeerterrein met een verharde draaicirkel, het verwijderen van de bestaande singel en het aanplanten van nieuwe beplanting en het opnieuw inrichten van het terrein aan de Kerkweg nabij nummer 50a.

Bedrijfsituatie

Teneinde de akoestisch effecten te kunnen bepalen op de omgeving is bij het akoestisch onderzoek uitgegaan van de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van het plangebied. Volgens de verbeelding voorziet het plan in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Water'. Een gedeelte van het plangebied krijgt de functieaanduiding 'laad en losplaats'.

Er is sprake van een grote diversiteit van gebruik van de loswal en daarmee ook van de daarmee samenhangende akoestische effecten op de directe omgeving. Gelet op deze diversiteit van de activiteiten op de loswal is onderscheid gemaakt in een drietal bedrijfssituaties, te weten:

1. Representatieve bedrijfssituatie:

De activiteiten van de loswal zijn te typeren discontinue bedrijfssituaties, met voortdurend wisselende activiteiten en dergelijke. De representatieve bedrijfssituatie heeft in een dergelijke situatie betrekking op een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de loswal. Deze bedrijfsvoering kenmerkt zich door het aan- en afrijden van voertuigen, die gebruik maken van de parkeerplaats, het in- en uit laten stappen van passagiers van een bus (door de nieuwe keerlus kunnen bussen namelijk eenvoudig keren), handmatig laden en lossen van goederen alsmede aan- en afvaren van een ponton.

2. Regelmatische afwijking van de representatieve bedrijfssituatie:

Zoals uit de beschrijving van de activiteiten van de loswal blijkt, kunnen er zich situaties voordoen, waarbij de goederen niet meer handmatig geladen en gelost kan worden (denk aan bouwmaterialen). Inzet van een kraan of een zelflader is daarmee noodzakelijk. Gevolg van deze activiteiten is dat met een beperkte frequentie (maar vaker dan 12 maal per jaar) een hogere geluidemissie plaatsvindt dan onder de representatieve omstandigheden. Daarbij wordt in principe uitgegaan van een frequentie van maximaal circa één dag-, avond- of nachtperiode per week, dus maximaal 52 maal per jaar. De regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie wordt daarom gevormd door de representatieve bedrijfssituatie, waarbij tevens een kraan gedurende een uur in de dagperiode in bedrijf is.

3. Incidentele bedrijfssituatie:

Het is algemeen – alsmede in de jurisprudentie - geaccepteerd dat ontheffing kan worden verleend om maximaal 12 maal per jaar (uitgangspunt is dat het per keer steeds gaat om één, aaneengesloten, periode van maximaal een etmaal) activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan in de representatieve bedrijfssituatie. Het gaat dan om bijzondere activiteiten welke niet worden gerekend tot de representatieve bedrijfssituatie, zogenaamde incidentele bedrijfssituaties. De incidentele bedrijfssituatie wordt daarom gevormd door de representatieve bedrijfssituatie, waarbij tevens een kraan gedurende vier uur in de dagperiode in bedrijf is en er meerdere vaar- en transportbewegingen zijn.

Navolgend worden de verschillende bedrijfssituaties nader uitgewerkt.

Representatieve bedrijfssituatie

Dagperiode (07.00 uur – 19.00 uur):

- Ten hoogste een ponton (M11) meert aan en zal ook vertrekken. Een manoeuvre van het hulpschip geschiedt ongeveer met een gemiddelde snelheid van 3 km/u. Er wordt derhalve uitgegaan van twee manoeuvres.
- Het te vervoeren materieel wordt met behulp van ten hoogste vier tractoren (M06) (eventueel met aanhanger) weggereden of aangevoerd.
- Laden en lossen vindt handmatig plaats.
- Er wordt rekening gehouden met het arriveren en vertrekken van één bus (M04), die via de keerplaats rijdt. Het betreft een bus, die gebruik maakt van de keerlus om de bezoekers aan het dorp in en/of uit te laten stappen.
- Ten hoogste 24 personenwagens (M01) zullen gebruik maken van de zes parkeerplaatsen. Er wordt vanuit gegaan dat de laatste zes personenwagens tot na 19.00 uur blijven staan.

Avondperiode (19.00 uur – 23.00 uur):

- In deze etmaalperiode vertrekken de laatste 6 personenwagens (M01) naar elders.

Regelmatische afwijking van de representatieve bedrijfssituatie

Tijdens de regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie vindt het laden en lossen niet handmatig plaats, maar met behulp van een kraan of zelflader. De regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie wordt gevormd door de navolgende activiteiten.

Dagperiode (07.00 uur – 19.00 uur):

- Ten hoogste een ponton (M11) meert aan en zal ook vertrekken. Een manoeuvre van het hulpschip geschiedt ongeveer met een gemiddelde snelheid van 3 km/u. Er wordt derhalve uitgegaan van twee manoeuvres.
- Het te vervoeren materieel wordt met behulp van ten hoogste vier tractoren (M06) (eventueel met aanhanger) weggereden of aangevoerd.
- Het materieel wordt verladen met een kraan (zelflader), gedurende 1 uur.
- Er wordt rekening gehouden met het arriveren en vertrekken van één bus (M04), die via de keerplaats rijdt. Het betreft een bus, die gebruik maakt van de keerlus om de bezoekers aan het dorp in en/of uit te laten stappen.
- Ten hoogste 24 personenwagens (M01) zullen gebruik maken van de zes parkeerplaatsen. Er wordt vanuit gegaan dat de laatste zes personenwagens tot na 19.00 uur blijven staan.

Avondperiode (19.00 uur – 23.00 uur):

- In deze etmaalperiode vertrekken de laatste 6 personenwagens (M01) naar elders.

Incidentele bedrijfssituatie

Tijdens de incidentele dag (één van de twaalf drukste dagen in het jaar) dient rekening te worden gehouden met de representatieve bedrijfsactiviteiten in combinatie met de volgende activiteiten:

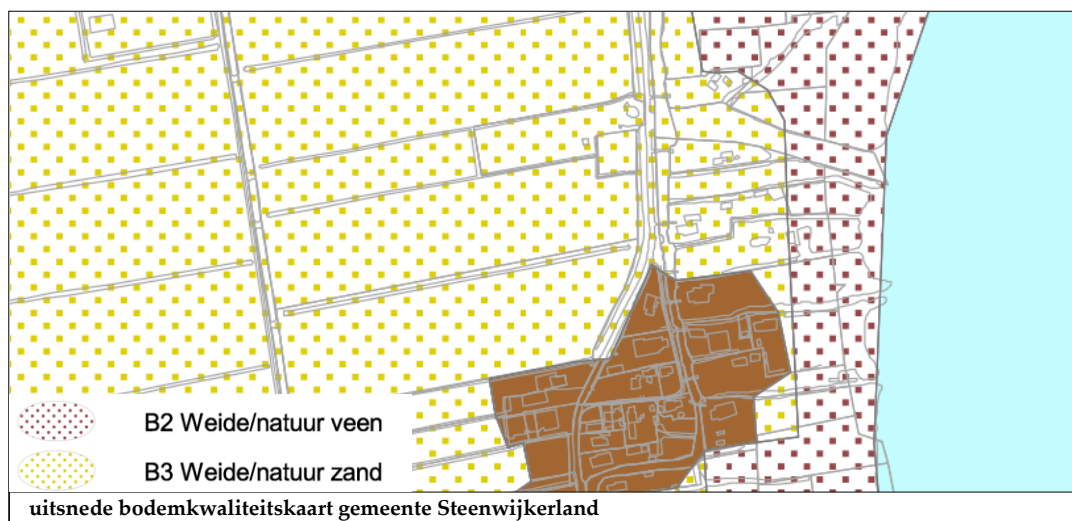
Dagperiode (07.00 uur – 19.00 uur):

- Ten hoogste twee pontons (iM11) extra meren aan en zullen ook vertrekken. Een manoeuvre van het hulpschip geschiedt ongeveer met een gemiddelde snelheid van 3 km/u. Er wordt derhalve uitgegaan van vier extra manoeuvres.
- Ten behoeve van de overslag van materieel zal een diesel aangedreven kraan (iL01) ten hoogste vier uren in bedrijf zijn, waarvan 50 procent van de tijd op vol vermogen wordt gehesen en gevierd. De kraan arriveert en vertrekt in dezelfde dagperiode of op eigen kracht (iM03) of via een vrachtwagen met dieplader.
- Het te vervoeren materieel wordt met behulp van ten hoogste zes tractoren (iM06) extra (eventueel met aanhanger) weggereden of aangevoerd.
- Er wordt rekening gehouden met het arriveren en vertrekken van twee extra bussen (iM04), die via de keerplaats rijden. Het betreffen eveneens bussen, die gebruik maken van de keerlus om de bezoekers aan het dorp in en/of uit te laten stappen.

Omdat bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de hiervoor beschreven bedrijfssituaties, zullen de genoemde activiteiten als voorwaarden worden opgenomen bij de verlening van de omgevingsvergunning.

Conclusies akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning Kerkweg 50A de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus hoger kunnen zijn dan de gehanteerd grenswaarden. Onderzocht is of en, zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden ter verlaging van de geluidniveaus.



Hieruit is gebleken dat maatregelen ter verlaging van de geluidniveaus niet mogelijk zijn. Op grond van de overwegingen uit paragraaf 6.3 blijkt dat het gebruik van de loswal op de beoogde locatie niet zal leiden tot een onaanvaardbare schending van het woon- en leefklimaat ter hoogte van Kerkweg 50A.

Ten aanzien van het aspect trillingshinder blijkt dat in de voorgenomen plansituatie geen sprake is van aanwezigheid van trillingsbronnen. Trillingshinder is derhalve niet te verwachten. Onderhavig plan zal derhalve ook ten aanzien van het aspect trillingen niet leiden tot onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het rapport 'Loswal te Giethoorn: akoestisch onderzoek' (rapportnummer 20131870-02, d.d. 1 april 2014, Cauberg-Huygen raadgevende ingenieurs bv) is als separate bijlage beschikbaar.

6.3 Bodem

Het beleid ten aanzien van de bodem is gebaseerd op de wet Bodembescherming. Uitgangspunt hierbij is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. De gemeente Steenwijkerland heeft een Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart opgesteld. Hierin is voor het gehele gemeentelijk grondgebied globaal aangegeven wat de bodemkwaliteit is.

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Steenwijkerland worden de bodemtypes aangegeven. Het plangebied valt volledig binnen deelgebied 'Weide/natuur zand'. Volgens het Bodembeheerplan is de bovengrond van deze gebieden milieuhygiënisch schoon. Voor zowel de boven- als ondergrond blijven alle gemiddelde waarden beneden de voor het betreffende gebied geldende streefwaarden. Het bestaande gebruik wordt ook niet gewijzigd, maar wordt beter gefaciliteerd, derhalve wordt het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

6.4 Luchtkwaliteit en het besluit NIBM

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

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

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

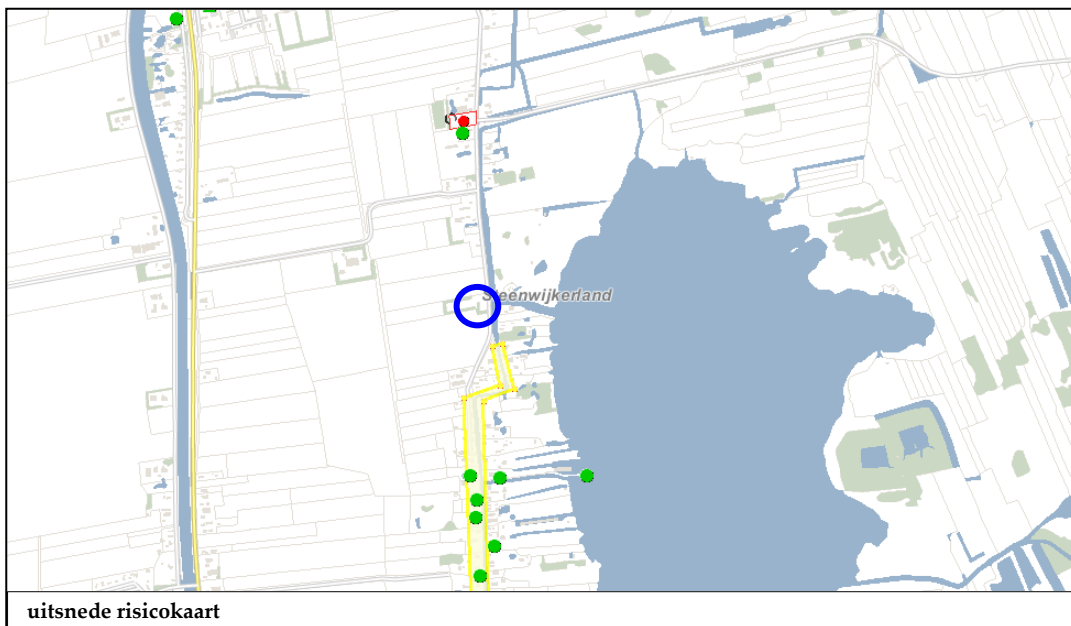
In het geval een planvoornemen strekt tot het realiseren of wijzigen van bronnen van luchtverontreiniging, die leiden tot een toename van de hoeveelheid luchtverontreiniging, dient onderzoek naar de exacte gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd te worden. In het kader van dit planvoornemen worden geen bronnen van luchtverontreiniging gerealiseerd of gewijzigd. Het aantal verkeersbewegingen zal niet in betekende mate toenemen. Een luchtkwaliteitsonderzoek is daarom niet nodig.

6.5 Externe veiligheid

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

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

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



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

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

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

Zoals hierboven al aangegeven wordt, is er sprake van een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm die bepalen wat de maximale kans op dodelijke slachtoffers mag zijn in geval van een incident. Deze normen hebben het karakter van grenswaarden (zijnde het maximaal toelaatbaar risico) en richtwaarden in het milieubeleid. De normen gelden bij het verlenen van milieuvergunningen en het vaststellen van ruimtelijke plannen. Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het invloedsgebied van de risicovolle activiteit geldt een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht geldt ongeacht of normen worden overschreden.

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

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen. Op grotere afstand, ten plaatse van Kerkweg 35, ligt een 'overige inrichting gevaarlijke stoffen'. Het plangebied valt buiten het risicogebied van deze inrichting.

In of nabij het plangebied liggen geen wegen, spoorlijnen of kanalen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

In de directe omgeving zijn geen risicovolle leidingen gelegen.

6.6 Milieubescherming

Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied, grondwaterbeschermingsgebied, stiltegebied of ecologische hoofdstructuur.

6.7 Kabels en leidingen

Binnen of nabij het plangebied zijn geen boven of ondergrondse hoofdtransportleidingen gelegen, die planologische bescherming dan wel zonering behoeven om hun functioneren veilig te stellen.

Hoofdstuk 7 Financiële paragraaf

7.1 Financiële haalbaarheid

Het betreft hier een ontwikkeling op initiatief van de gemeente Steenwijkerland die de betreffende gronden in eigendom heeft. De kosten die aan de planontwikkeling zijn verbonden worden dan ook gedragen door de gemeente Steenwijkerland en hiervoor zijn op basis van een projectbegroting voldoende middelen gereserveerd.

Ter plaatse van Kerkweg 50a, Giethoorn, bekend als het kadastrale perceel 424, wordt een minimaal deel grond gebruikt voor dit planvoornemen. In het zuidoosten van perceel 424 wordt een deel gebruikt voor de aanleg van een trottoir en inrit voor het woonperceel. Dit stuk grond wordt gecompenseerd aangrenzend op perceel 425.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

7.2 Conclusie

Het planvoornemen is economisch uitvoerbaar.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Te volgen procedure

Een omgevingsvergunning, waarvan deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel uitmaakt, doorloopt de volgende procedure:

- a. Voorbereiding:
Mogelijk vooroverleg met overheidsinstanties: betrokken diensten van rijk, provincie en andere belanghebbende.
- b. Ontwerp:
Publicatie en terinzagelegging ontwerpbesluit
Een ieder kan gedurende deze terinzagelegging een zienswijze indienen
- c. Vaststelling:
Vaststelling door bevoegd gezag
Publicatie en terinzagelegging vastgestelde omgevingsvergunning gedurende de beroepstermijn
- d. Inwerkingtreding:
Na afloop van de beroepstermijn (tenzij beroep is aangetekend)
- e. Beroep:
Beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.2 Belangenafweging

Inherent aan Giethoorn is de beperkte bereikbaarheid van sommige gedeelten c.q. percelen over de weg. Dat betekent dat er locaties moeten zijn waar het vervoer (c.q. transport van grotere materialen) over de weg wordt omgezet naar vervoer over water en andersom. De betreffende woningen, bedrijven en campings zijn voor hun ontsluiting en bereikbaarheid voor dergelijk transport afhankelijk van deze locaties. Met de loswal is dus een groot maatschappelijk belang gemoeid.

In paragraaf 2.5 is al ingegaan op de locatiekeuze: deze locatie is voor een loswal ten behoeve van de betreffende woningen, bedrijven en campings de meest logische en eigenlijk enige reële optie.

Er is kortom sprake van een zwaarwegend algemeen belang (volwaardige ontsluiting van een deel van Giethoorn, incl. bedrijfsperven en toeristische voorzieningen) en van een groot aantal individuele belangen (van de woningen, bedrijven en campings) dat gediend wordt met de verlening van de omgevingsvergunning.

Er is sprake van een beperkt aantal direct aanwonenden, in afstand variërend van circa 15 m (direct tegenover de loswal) tot circa 50 m. Voor omwonenden is voor wat betreft milieuaspecten met name geluid van belang. Op dat punt is onderzoek verricht, waarop in paragraaf 6.2 is ingegaan. De conclusie is dat voldaan wordt aan de wettelijke normen en aan de richtwaarde in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

In paragraaf 2.6 is ingegaan op de verkeerseffecten. De toename van verkeersbewegingen is beperkt en leidt niet tot onevenredige benadeling van de omwonenden.

Tot slot is van belang dat door de aanpassingen in de huidige situatie, de huidige overlast voor de omwonenden sterk vermindert. Juist naar aanleiding van overlast voor omwonenden door het laden en lossen bij de bestaande loswal, heeft de gemeente het initiatief genomen om de situatie te verbeteren en maatregelen te treffen om de loswal beter te faciliteren. Hierbij wordt de verkeersruimte zodanig ingericht dat een verbetering van de verkeersveiligheid plaatsvindt. Gezien de verbetering van de situatie, verkeersveiligheid en de vermindering van de overlast mag worden aangenomen dat tegen het planvoornemen geen overwegende planologische bezwaren bestaan.

Ook uitgaande van een situatie zonder loswal, is echter sprake van een aanvaardbare situatie. De belangen van omwonenden worden niet onevenredig aangetast.

In het kader van de procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning zal het ontwerp-besluit met deze ruimtelijke onderbouwing plan ter inzage worden gelegd. Eventuele zienswijzen kunnen tijdens deze terinzagelegging worden ingediend.

8.3 Conclusie

Met de (opwaardering van de) loswal wordt een groot maatschappelijk belang gediend en een groot aantal individuele belangen. Belangen van omwonenden worden niet onevenredig geschaad.