

GEMEENTE STEENWIJK

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Uitbreiding Parkeerterrein aan Het Schar

Opdrachtnummer	: 99.257
Datum	: november 2014
Versie	: 4.1
Auteurs	: <i>mRO</i> b.v.

INHOUD VAN DE TOELICHTING

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PROJECTGEBIED.....	5
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	7
1.4	OPZET VAN DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	7
2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	8
2.1	GEBIEDSBESCHRIJVING	8
2.2	BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE	9
3	BELEIDSKADER.....	14
3.1	PROVINCIAAL BELEID	14
3.2	REGIONAAL BELEID	16
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	16
4	PROJECTBESCHRIJVING	20
4.1	HET INITIATIEF	20
4.2	VERKEER, PARKEREN EN INRICHTING	20
4.3	OPENBAARHEID EN GROEN	21
4.4	OVERLEG BELANGHEBBENDEN	21
5	RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN	25
5.1	BODEM	25
5.2	WATER	26
5.3	LUCHTKWALITEIT	27
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	28
5.5	ECOLOGIE	30
5.6	ARCHEOLOGIE	31
5.7	CULTUURHISTORIE	32
5.8	MILIEUHINDERLIJKE BEDRIJFVIGHEID.....	33
5.9	GELUID	33
5.10	KABELS EN LEIDINGEN.....	37
6	UITVOERBAARHEID	38
6.1	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	38
6.2	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	38

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan het Schar in Steenwijk is een winkelcentrum gevestigd met een supermarkt, bakker, slijterij en een caf taria. De eigenaar van de supermarkt is voornemens om het bestaande parkeerterrein tegenover de supermarkt uit te breiden. Het doel is om ook op drukke momenten in voldoende parkeerplaatsen vlak bij de winkel te voorzien en zo de doorstroming en de verkeersveiligheid op het Schar te verbeteren.

Uitbreiding van het bestaande parkeerterrein is mogelijk geworden na be indiging van de kerk even ten noorden van het bestaande parkeerterrein. Ten behoeve van de uitbreiding is het kerkgebouw gesloopt en zal het nieuwe parkeerterrein worden (her)ingericht.

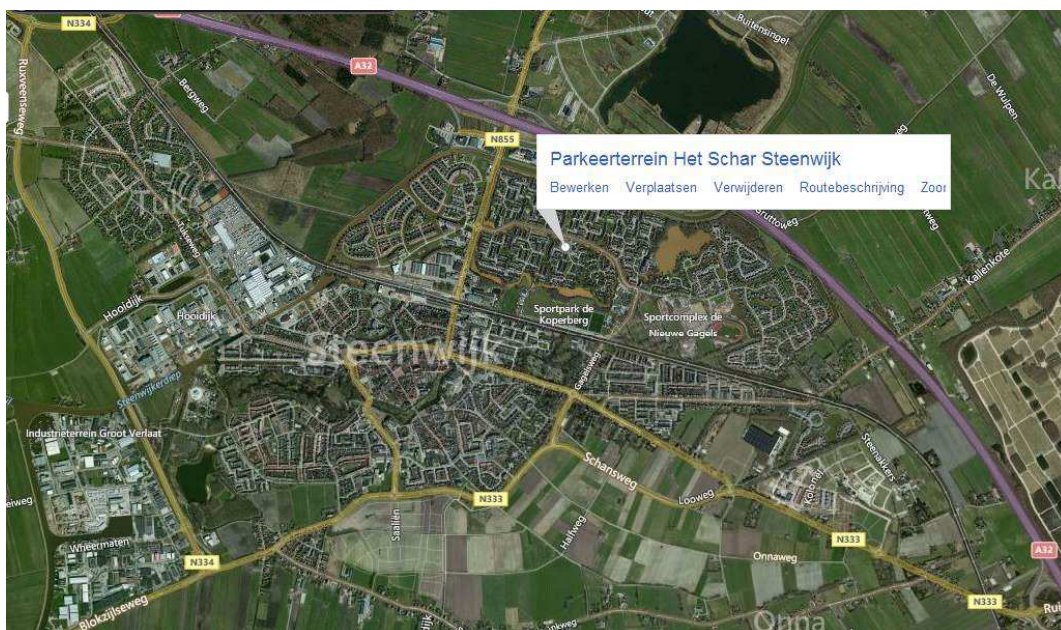
De beoogde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen past echter niet in het geldende bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk', waar het kerkgebouw nog een maatschappelijke bestemming heeft.

Met deze ruimtelijke onderbouwing is dan ook beoogd om de afwijking van het geldende bestemmingsplan ex artikel 2.12, lid 1, onder a, ten 3^e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, mogelijk te maken ten behoeve van de uitbreiding van de bestaande parkeerplaats aan het Schar.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied is gesitueerd aan de noordwest zijde van de kern Steenwijk in de wijk Oostermeenthe, even ten zuiden van de middenweg. Het projectgebied omvat het bestaande parkeerterrein en het voormalige kerkgebouw met terrein aan het Schar in Steenwijk en wordt in het noorden begrensd door de groenstrook langs de Middenweg, aan de oost en zuidzijde door het Schar en aan de westzijde door het perceel van de woning Het Schar 4.

De ligging en begrenzing van het plangebied zijn in bijgaande figuren weergegeven.



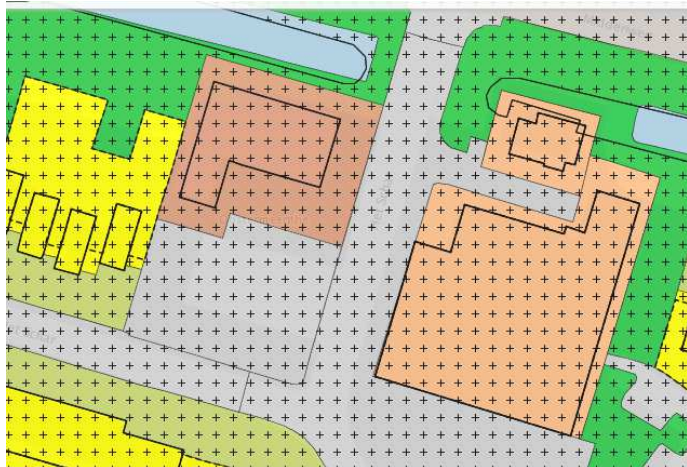
Ligging projectgebied. Bron: Bing maps.



Luchtfoto: Parkeerterrein met kerk aan het Schar. Bron: Bing Maps.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het projectgebied maakt momenteel deel uit van het geldende bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk'. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Steenwijkerland op 17 september 2013.



Kaartuitsnede: 'Steenwijk en Tuk'. Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

De gronden in het projectgebied hebben deels de bestemming 'Verkeer' en deels de bestemming 'Maatschappelijk'. Op de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' zijn uitsluitend parkeervoorzieningen toegestaan ondergeschikt aan de ter plaatse gevestigde maatschappelijke voorziening. De uitbreiding van een parkeervoorziening ten behoeve van een supermarkt is binnen deze bestemming niet toegestaan.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn de gronden onder meer bestemd voor parkeervoorzieningen en is de uitbreiding van het bestaande parkeerterrein wel toegestaan.

1.4 Opzet van de ruimtelijke onderbouwing

De toelichting is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van het projectgebied. Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau wordt in hoofdstuk 3 verwoord. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de toekomstige situatie beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op een aantal relevante milieuaspecten en onderzoeken, ook wel de randvoorwaarden van het plan genoemd. Hoofdstuk 6 omvat de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project.

2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van de bestaande situatie gegeven. Alvorens wordt ingezoomd op het projectgebied is het van belang de bestaande structuur van het omliggende gebied te beschrijven en te analyseren. In het navolgende wordt daarom eerst een korte beschrijving van de ruimtelijke en functionele structuur rondom het projectgebied uiteengezet.

2.1 Gebiedsbeschrijving

Het projectgebied is gelegen in de wijk Oostermeenthe in de kern Steenwijk. In het noorden van Steenwijk, tussen het spoor en de Steenwijker Aa, is in de jaren '70 van de vorige eeuw de wijk Oostermeenthe gebouwd. Via bruggetjes voor langzaam verkeer is de overzijde van de Steenwijker Aa te bereiken. Deze wijk bestaat uit woonerven met meanderende, vaak doodlopende straten en hofjes.

De ontsluiting van de wijk vindt plaats via één slingerende hoofdweg (de Middenweg). De weg wordt begeleid door zware bomenrijen en singels. De structuur van de bebouwingsgroepen is vrijwel identiek. Tussen de verschillende buurtjes liggen ruime groene longen, waardoor de wijk een groene uitstraling heeft. Ruim driekwart van de woningvoorraad bestaat uit rijtjeswoningen. Er is wel enige variatie in verschijningsvorm van deze woningen.

Typerend voor de wijk is de ligging van de bergingen aan de voorkant van de woningen. Verder komen halfvrijstaande en vrijstaande woningen voor en zijn er in deze wijk twee serviceflats gelegen.

Centraal in de Oostermeenthe, even ten zuiden van de Middenweg is aan het Schar een klein winkelcentrum met een bijbehorend parkeerterrein aanwezig. Ter plaatse is de voormalige kerk inmiddels gesloopt (Oranje gebied met Detailhandel+Horeca op onderstaande figuur).



Funcities Oostermeenthe. Bron:bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk'.

2.2 Beschrijving projectlocatie

Ten zuiden van de Middenweg is het winkelcentrum -ten oosten van het Schar- en de kerk met het parkeerterrein -ten westen van het Schar- gesitueerd. Het winkelcentrum en het parkeerterrein zijn vanaf de Middenweg gelijk bereikbaar via het Schar.

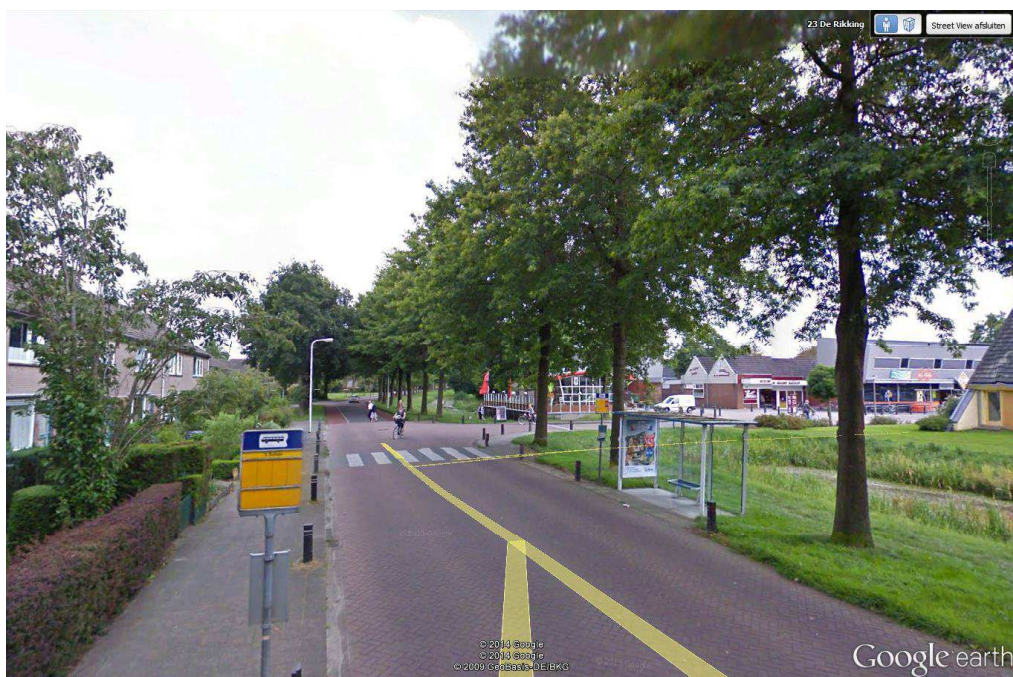
In het winkelcentrum is op dit moment een caf etaria, een bakker, een supermarkt en een in pandige slijterij gevestigd. De caf etaria en de bakker liggen aan de noordzijde van de supermarkt en de slijterij aan de zuidzijde. Naast het parkeerterrein tegenover de supermarkt zijn er naast de caf etaria ook nog enkele parkeerplaatsen aanwezig en is er ook ten zuiden van de supermarkt parkeerruimte aanwezig.



Luchtfoto: Parkeerterrein met kerk aan het Schar. Bron: Bing Maps.

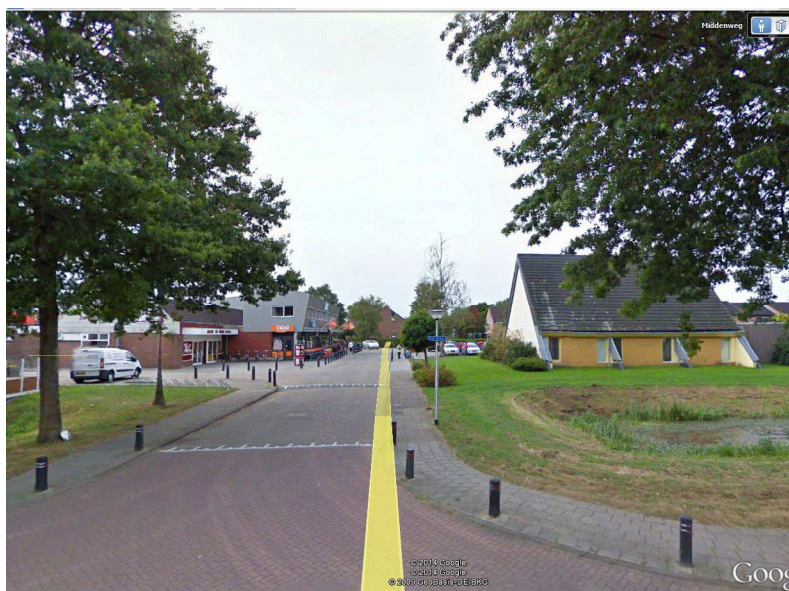
Bij de stedenbouwkundige opzet van de wijk is er bewust voor gekozen om het winkelcentrum ten behoeve van de hele wijk Oostermeenthe gelijk aan de middenweg, bij de toegang tot de achterliggende woonbuurt te situeren. Het winkelend verkeer en de kerkbezoekers van buiten de buurt hoeven op die wijze niet eerst door de achterliggende woonbuurt te rijden om hun bestemming te bereiken.

De Middenweg is een erftoegangsweg binnen een 30km-zone met een wat hogere verkeersintensiteit omdat deze tevens een wijk-ontsluitende functie heeft. De toegang tot het Schar is overzichtelijk. De toegang naar het Schar is met een verkeersplateau vormgegeven en er ligt tevens een plateau voor de supermarkt ter plaatse van het parkeerterrein aan de overzijde.



Rustige middenweg met rechts de toegang naar kerk en supermarkt. Bron: Google streetview.

Ook het Schar is een rustige weg en voorziet in de aansluiting van de achterliggende woonbuurt (circa 100 woningen) op de Middenweg. Vanaf de Middenweg is er na circa 30 meter links de toegangsweg voor de bevoorrading van de supermarkt. Hier is ook de toegang tot de snackbar en de bakker. Na 60 meter is er rechts de inrit tot het parkeerterrein en 10 meter verder de uitrit van het parkeerterrein.



Het Schar komend vanaf de Middenweg met rechts de kerk en links het winkelcentrum. Bron: Google streetview.



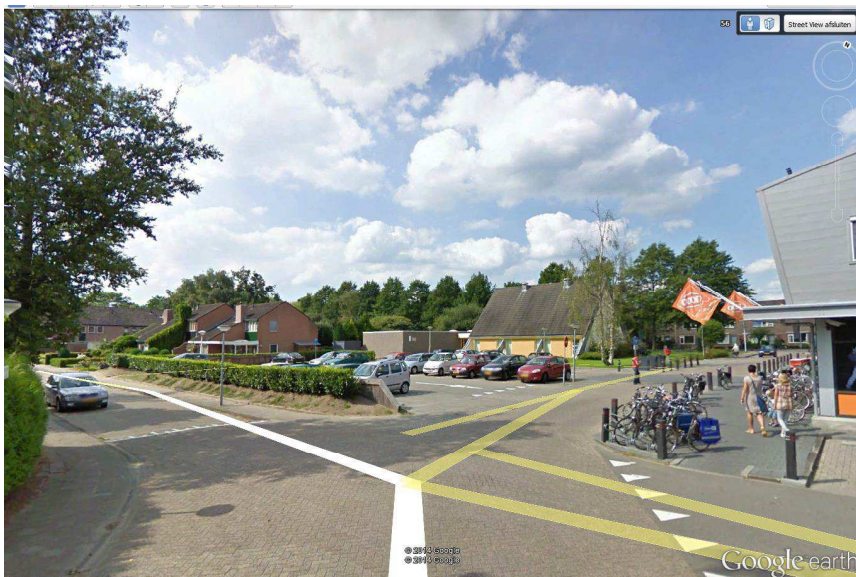
Bevoorrading supermarkt en toegang cafétaria en bakker. Bron: Google streetview.

Op het Schar zit de ingang van de supermarkt nagenoeg tegenover de inrit van het parkeerterrein. De winkelkarretjes staan tegen de gevel van de supermarkt.



Het Schar met rechts 2 toegangen tot huidige parkeerplaats.

Komend vanuit de achterliggende woonbuurt is er een 3-splitsing. Links de weg de buurt in, midden de weg langs parkeerterrein en supermarkt, en rechts de toegang tot de parkeerplaatsen ten zuiden van de supermarkt. Bij de uitritten van het parkeerterrein, de bevoorradingsweg en de parkeerplaatsen ten zuiden van de supermarkt is met haaiantanden op het wegdek gewerkt om het doorgaande verkeer voorrang te geven.



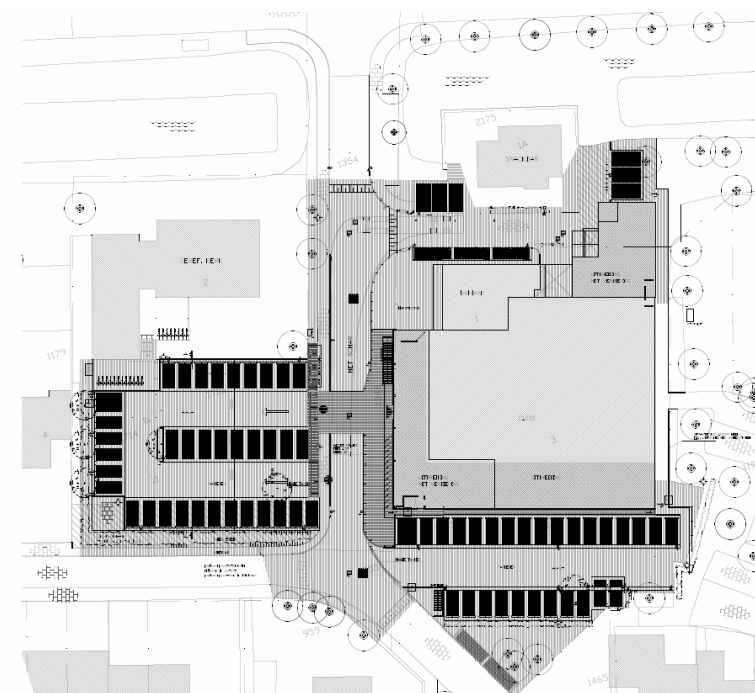
Het Schar komend vanuit de woonwijk met rechts de supermarkt en vooruit de toegang tot het parkeerterrein. Bron: Google streetview.

Het parkeerterrein is volledig verhard en met beschoeiing langs de zuid en westrand afgeschermd. Rond de kerk is er strak gemaaid gazon en enige tuinbeplanting tegen de gevel en langs het trottoir aanwezig. Allen het talud van de watergang is niet gemaaid.



Gazon rond het kerkgebouw. Bron: Google streetview.

In de huidige situatie zijn er 36 parkeerplaatsen op het parkeerterrein. Daarnaast zijn er nog enkele parkeerplaatsen bij de cafétaria en de bakker en zijn er circa 28 parkeerplaatsen ten zuiden van de supermarkt.



3 BELEIDSKADER

Gezien de aard en omvang van de beoogde planontwikkeling (uitbreiding parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van Steenwijk) wordt slechts (kort) ingegaan op de voor het plan relevante beleidsaspecten.

In dit kader wordt onderscheid aangebracht in provinciaal beleid (paragraaf 3.1), regionaal beleid (paragraaf 3.2) en gemeentelijk beleid (paragraaf 3.3). Beleidsaspecten op rijksniveau zijn specifiek voor het projectgebied niet van toepassing.

3.1 Provinciaal beleid

Het relevante provinciaal beleid is hoofdzakelijk vastgelegd in:

- de Omgevingvisie Overijssel (2009);
- de Omgevingsverordening Overijssel (2009);

3.1.1 Omgevingsvisie Overijssel (2009)

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;
- ruimtelijke kwaliteit.

Onder duurzaamheid wordt verstaan: "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.

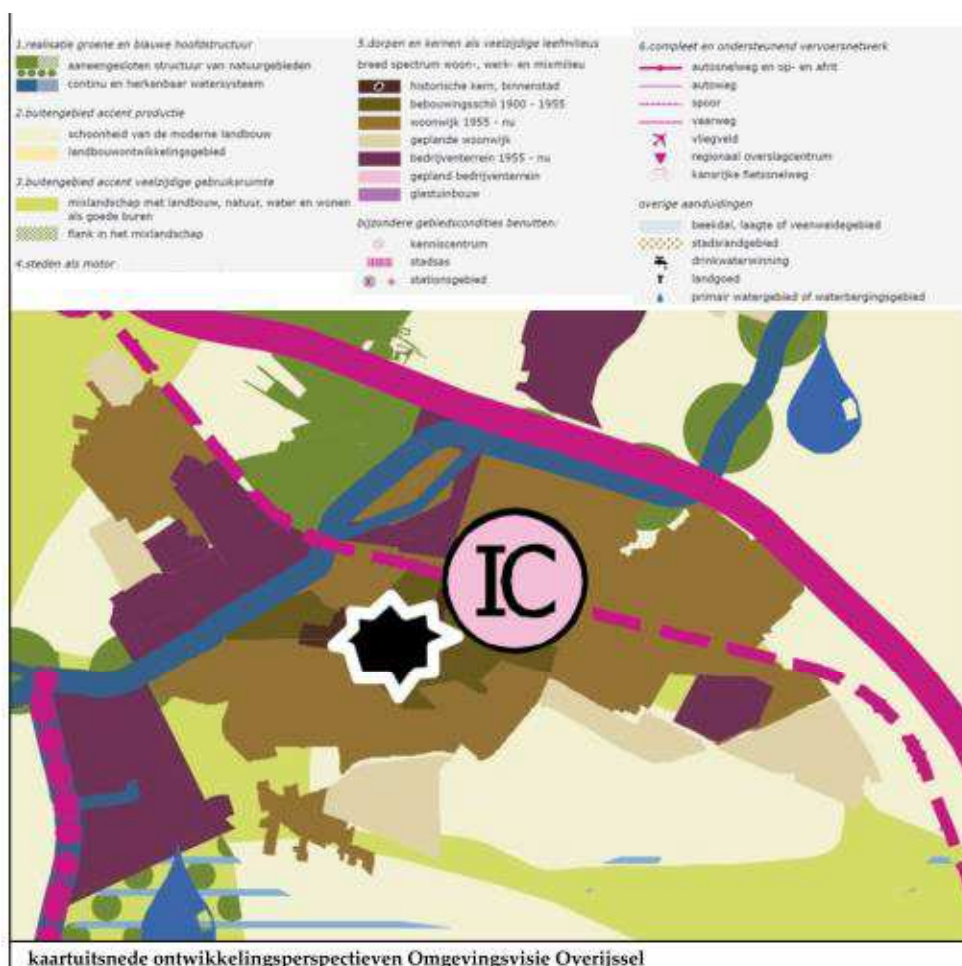
Onder ruimtelijke kwaliteit wordt verstaan: "datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat mensen belangrijk is. Of duurzamer gesteld: wat voor mens, plant en dier belangrijk is". Bij het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn essentiële gebiedskenmerken het uitgangspunt. De aanwezige 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);
- een lust & leisure laag (toerisme, recreatie
- en landgoederen).

De omgevingsvisie heeft als hoofdamië om een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden te realiseren.

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

Op de kaart met ontwikkelingsperspectieven (zie kaartuitsnede) is aangegeven welk beleid voor het plangebied specifiek gevolgd moet worden ten aanzien van de groene omgeving en de stedelijke omgeving.



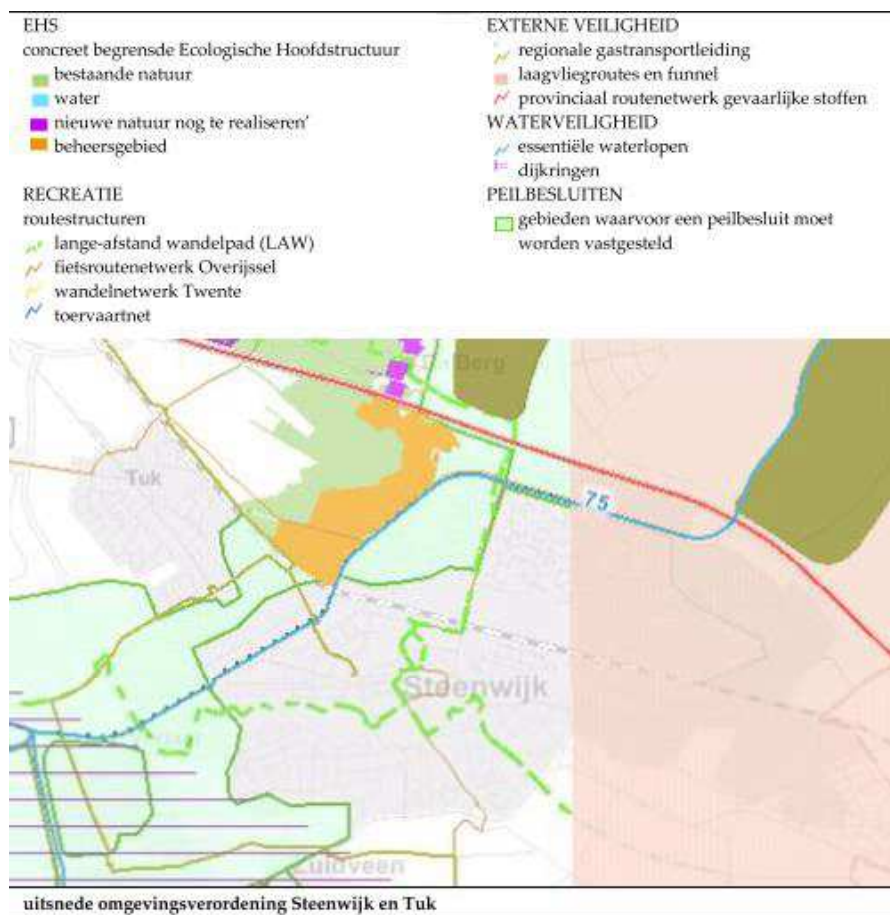
Het projectgebied is op de kaart aangeduid als 'woonwijk 1955-nu'. Binnen dit gebied is volgens de Omgevingsvisie ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie naar diverse woon-, werk- en gemengde stadsmilieus.

3.1.2 Omgevingsverordening Overijssel

De verordening is hét aangewezen instrument om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken. In de verordening staat het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet' voorop. De omgevingsverordening geeft regels voor:

- de provinciale adviescommissie;
- gemeentelijke ruimtelijke plannen;
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgroningen;
- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer;
- verkeer;

- toezicht en handhaving.



Bij de omgevingsverordening zijn kaarten (zie bovenstaande uitsnede) opgenomen. Op deze kaarten is aangegeven welke gebiedskenmerken de provincie belangrijk vindt bij de ontwikkeling van Overijssel en waar ze ontwikkelingsperspectieven ziet voor natuur, landbouw, verkeer, steden en dorpen etc.. Voor het projectgebied zijn geen relevante gebiedskenmerken aangewezen.

3.2 Regionaal Beleid

Als regionaal beleid geldt enkel het beleid van het Waterschap Reest en Wieden (Waterbeheerplan en de Keur). Het beleid ten aanzien van water is nader uiteengezet in hoofdstuk 5 'Waterparagraaf'.

3.3 Gemeentelijk Beleid

3.3.1 Beleidsnotitie Facetbeleid

In de Beleidsnotitie Facetbeleid, vastgesteld d.d. 1 maart 2011, is voor een breed scala aan onderwerpen facetbeleid opgesteld. 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 de Beleidsnota 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.

Voor het projectgebied zijn de facetten detailhandel en infrastructuur/openbare ruimte relevant.

Detailhandel

Clustering van detailhandel in winkelgebieden nastreven en dat ruimtelijk mogelijk maken door detailhandel binnen die gebieden rechtstreeks toe te staan, dan wel na afwijken van de regels of wijziging van het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk' is daarin voorzien. De beoogde ontwikkeling (uitbreiding parkeerterrein) brengt daarin geen verandering.

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. Ook daar waar gewenst voorzien in een regeling voor evenementen, standplaatsen en terrassen.

In het bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk' is daarin voorzien. De beoogde ontwikkeling (uitbreiding parkeerterrein) brengt daarin geen verandering.

Parkeren:

Extra parkeerbehoefte door nieuwe ontwikkelingen door aanvrager op eigen terrein laten creëren middels voorwaarden aan planologisch besluit of middels bestemmingsplanregeling.

Met de beoogde ontwikkeling heeft de initiatiefnemer voorzien in extra parkeergelegenheid op eigen terrein, maar het parkeerterrein wel openbaar (ten behoeve van het hele winkelcentrum) gehouden.

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'. Alleen middels een afwijkingsbevoegdheid is het mogelijk om parkeerplaatsen te realiseren.

In het bestemmingsplan 'Steenwijk en Tuk' is daarin voorzien. De beoogde ontwikkeling (uitbreiding parkeerterrein) brengt daarin geen verandering. De uitbreiding van het parkeerterrein is voorzien binnen de geldende maatschappelijke bestemming en niet in de groenbestemming.

3.3.2 Beleidsnotitie Ruimtelijke Kwaliteiten Kernen

De gemeente Steenwijkerland heeft de Beleidsnotitie Ruimtelijke Kwaliteiten Kernen opgesteld, zodat zij ontwikkelingen meer kan gaan sturen op ruimtelijke kwaliteit. In deze notitie zijn de ruimtelijke kwaliteiten van de kernen benoemd, welke het uitgangspunt vormen bij de beoordeling van mogelijke (nieuwe) ontwikkelingen.

Voor verschillende onderwerpen zijn uitgangspunten geformuleerd die richtinggevend zijn voor stedenbouwkundige ontwerpen. Deze notitie dient als integraal sturingsdocument bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij een handzaam en concreet afwegingskader is gegeven om een goede beoordeling te kunnen maken bij bouwaanvragen en -verzoeken waarvoor een afwijking van de regels moet plaatsvinden.

Vanwege de omvang van de kern Steenwijk is deze in de notitie onderverdeeld in deelgebieden. Voor Tuk en de deelgebieden van Steenwijk zijn gebieden aangegeven met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit (bruin op de kaartjes) en gebieden met een basiskwaliteit (geel op de kaartjes). De gebieden met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit betreffen de historische kernen en bebouwingslinten. De gebieden met een basiskwaliteit zijn de (planmatige) uitbreidingswijken.

Voor het projectgebied (uitbreiding parkeerterrein) geldt een basiskwaliteit.



3.3.3 Beleidsnota Groen

Deze beleidsnota, welke op 6 maart 2007 is vastgesteld door de raad geeft een samenhangende visie op de aanleg, beheer en het onderhoud van het openbaar groen. Dat groen moet zo mogelijk multifunctioneel worden ingezet: verfraaiing, recreatie, waterberging en ecologie. De streekeigen identiteit moet zoveel mogelijk behouden blijven door landschapsbepalende groenstructuren te beschermen, te onderhouden en indien nodig te herstellen

of af te maken. Het aanwezige groen moet onderhouden worden en blijven. Kansen voor nieuwe groen liggen bij de inpassing van nieuwe 'rode' functies. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- gezien de betekenis van het groen voor de gemeente dient het een volwaardige en zelfstandige plaats te krijgen in plan- en besluitvorming;
- de mogelijkheden voor recreatie in groen in woonomgevingen worden geoptimaliseerd, net als de mogelijkheden voor waterberging;
- beeldbepalende historische structuren worden hersteld en zichtbaar gemaakt;
- (grote) bomen worden gerespecteerd, monumentale en beeldbepalende bomen zijn geïnventariseerd.

Bij de beoogde ontwikkeling (uitbreiding parkeerterrein) worden de bestaande groenstructuren gerespecteerd. Het projectgebied omvat enkel bestaande stedelijke functies (verkeer en maatschappelijk). Er zijn geen grote monumentale bomen in het projectgebied en om vooral de verkeersveiligheid voorop te stellen is afgezien van een groene aankleding.

3.3.4 Strategische Toekomstvisie Steenwijkerland 2030

Specifiek voor Steenwijk is de visie gericht op Steenwijk als woon- en werkstad met als dimensies de mate van verstedelijking, dynamiek en concentratie van functies en de rol als stedelijke verzorgingskern.

Een sterke stad en een krachtig platteland worden bereikt met de concentratie rond Steenwijk. Vooral een compacte stad met inbreidingslocaties, gecombineerd met exclusieve uitlopers in het landschap, dragen sterk bij aan het behouden en ontwikkelen van het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in Steenwijk. Intensivering in bestaand stedelijk gebied is nodig en mogelijk om de combinatie van wonen, werken, zorg, voorzieningen en recreëren te bieden. Herontwikkeling van de bestaande voorraad zal een grote rol gaan spelen in Steenwijk.

Overeenkomstig dit beleid voorziet de beoogde ontwikkeling in een versterking van het bestaande winkelcentrum, waarbij wordt ingespeeld op het wegvallen van de kerk.

4 PROJECTBESCHRIJVING

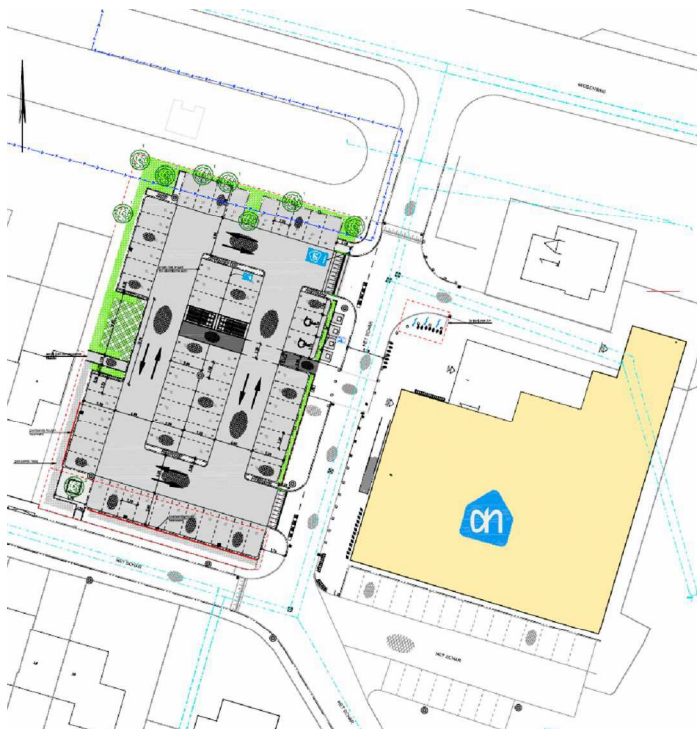
In dit hoofdstuk wordt de beoogde toekomstige situatie van het projectgebied uiteengezet.

4.1 Het initiatief

Aanleiding voor de uitbreiding van het parkeerterrein vormt het particuliere initiatief van de eigenaar van de supermarkt in het winkelcentrum om het bestaande parkeerterrein aan Het Schar uit te breiden. Het doel daarvan is enerzijds om ook op drukke momenten te kunnen voorzien in voldoende en overzichtelijke parkeerplaatsen ten behoeve van het winkelend publiek en anderzijds om ook op drukke momenten te voorkomen dat de doorstroming op het Schar wordt belemmerd en de verkeersveiligheid op het Schar verminderd door naar een parkeerplaats zoekend autoverkeer. Na uitbreiding van het parkeerterrein kunnen de bezoekers van het winkelcentrum altijd terecht op het parkeerterrein tegenover de supermarkt en hoeven zij niet te zoeken op de andere parkeerlocaties rond het winkelcentrum (bij de caf  teria en ten zuiden van de supermarkt). De andere parkeerplekken kunnen dan worden gebruikt voor het personeel.

4.2 Verkeer, parkeren en inrichting

De uitbreiding van het parkeerterrein is voorzien op de locatie van het voormalige kerkgebouw. Door deze uitbreiding is een herinrichting van het parkeerterrein mogelijk die het parkeren en de laad- en lossituatie van de supermarkt overzichtelijker maakt.



Met de uitbreiding wordt voorzien in 26 extra parkeerplaatsen. Op het bestaande terrein waren dat er 36 en op het nieuwe heringerichte parkeerterrein zijn 62 parkeerplaatsen.

Voor de stalling van winkelwagentjes is er ruimte gemaakt op het parkeerterrein. Deze stalling is centraal op het parkeerterrein gesitueerd, nagenoeg tegenover de ingang van de bakker en de supermarkt. Vanaf deze stalling is er een oversteekplaats naar het winkelcentrum gemaakt (gescheiden van de in- en uitrit voor het autoverkeer). Op die manier worden de met een winkelkar overstekende bezoekers geconcentreerd op één oversteekplaats (gescheiden van de auto's), in plaats van zowel via de inrit als de uitrit samen met het autoverkeer (zoals in de huidige situatie).

De in- en uitrit zijn verder van elkaar geplaatst om de doorstroming en de overzichtelijkheid te verbeteren. Op die wijze kan worden voorkomen dat auto's op het Schar moeten wachten voordat zij het parkeerterrein kunnen oprijden (zoals in de huidige situatie). Daarbij is de uitrit op de huidige locatie gebleven, maar de inrit naar het noorden verschoven, tegenover de bevoorradingsweg ten behoeve van laden en lossen. Op die wijze wordt voorkomen dat er op 3 punten langs dit stukje van het Schar autoverkeer het Schar op kan komen. Het verkeer dat nu het Schar oprijdt is geconcentreerd op 2 punten.

Ten behoeve van de fietsers voorziet de herinrichting in extra fietsenrekken ten oosten van het Schar, aan de zijde van de winkels, dus gescheiden van het autoverkeer.

Hoewel de parkeercapaciteit in het gebied wordt vergroot, wordt aangenomen dat de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de planontwikkeling niet significant toeneemt. De reden daarvoor is dat het aantal vierkante meters van de supermarkt zelf hetzelfde blijft.

4.3 Openbaarheid en groen

Zoals gezegd is de beoogde uitbreiding een initiatief van de supermarkt maar blijft het een openbaar toegankelijk parkeerterrein ten behoeve van het gehele winkelcentrum (supermarkt, bakker, slijterij en cafétaria).

Het parkeerterrein zal aan de noordzijde en langs een deel van de westrand met een groene rand worden omkleed. Vanwege de verkeersveiligheid is geen verdergaande groene inpassing van het parkeerterrein beoogd. Een groene inpassing zou de overzichtelijkheid belemmeren en ten kosten gaan van de verkeersveiligheid.

4.4 Overleg belanghebbenden

Naar aanleiding van het initiatief van de supermarkt is er bij de gemeente protest tegen de beoogde uitbreiding van het parkeerterrein aangetekend door de 'Werkgroep Bezorgde Bewoners Het Schar'. Naar aanleiding daarvan hebben er gesprekken plaatsgevonden met de wethouder en met de exploitant van de supermarkt.

De 'Werkgroep' heeft het meldpunt veilig verkeer van Veilig Verkeer Nederland verzocht om een advies over de situatie uit te brengen. De gemeente heeft het advies ter harte genomen, maar ziet daarin geen aanleiding om de toegangsweg naar het Schar te verleggen.

Dat is vooral omdat de verkeersdrukte en straatprofielen in de huidige situatie zodanig zijn dat daarbinnen (zo nodig met verkeersmaatregelen) heel goed een verkeersveilige oplossing kan worden gevonden. Voor het verleggen van de weg en het scheiden van verkeer naar het winkelcentrum en verkeer naar de woonbuurt, bestaat geen enkele noodzaak. Een dergelijke ingreep is buiten elke proportie.

Zo betekent het verleggen van de ontsluitingsweg onder meer:

- dat de nieuwe ontsluitingsweg vlak langs de woning en de achtertuin van het Schar 4 wordt gelegd;
- dat de gemeente op kosten van de gemeenschap particuliere gronden moet aankopen;
- dat de particuliere eigenaar van het parkeerterrein op kosten van de gemeenschap zijn parkeerterrein moet herinrichten;
- dat de watergang langs de Middenweg deels moet worden gedempt om een nieuwe aansluiting te maken (voor dempen water moet elders nieuw water worden aangelegd/gecompenseerd);
- dat er duikers moeten worden aangelegd om de waterafvoerende functie van de watergang te garanderen;
- dat er tenminste 3 volwassen laanbomen moeten worden gekapt (waarvoor een herplantplicht geldt);
- dat alle leidingen in het gebied moeten worden omgelegd;
- dat de gemeente op kosten van de gemeenschap een nieuwe weg moet aanleggen met alle bijbehorende onderzoeken en vergunningen;
- dat er tijdens de aanleg flinke bouwoverlast zal zijn;
- dat de bewoners van het Schar straks om moeten rijden als zij op weg naar huis eerst nog even langs de supermarkt willen.

Dat alles staat in geen verhouding tot de situatie ter plekke. Zoals gezegd de weg is breed genoeg, het gebied is overzichtelijk genoeg en de drukte is niet zodanig dat eventuele verkeersonveilige situaties niet met verkeersmaatregelen kunnen worden opgelost. Voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg bestaat geen enkele noodzaak.

In de publicatie (317) 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW staan kencijfers voor verkeer. Op basis van die cijfers moet voor het Schar rekening worden gehouden met de volgende motorvoertuigbewegingen:

- Ontsluiting achterliggende 100 woningen = circa 630 motorvoertuigbewegingen per etmaal (6,3 per woning).
- Verkeer van elders naar supermarkt/winkelcentrum = circa 750 motorvoertuigbewegingen per etmaal (winkelcentrum 500m²/150 mvt per 100 m²/bvo).

Dat zijn in totaal 1.380 motorvoertuigbewegingen per etmaal op het Schar, waar rekening mee moet worden gehouden. Volgens de richtlijnen van het CROW moet het Schar worden aangemerkt als een erftoegangsweg. Een dergelijke erftoegangsweg kan volgens diezelfde richtlijnen zonder problemen tussen de 5.000 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal verwerken.

Gelet op deze kencijfers is er geen enkele noodzaak voor een nieuwe ontsluitingsweg.

Dat neemt niet weg dat het op piekmomenten, druk kan zijn op Het Schar, zoals het in vele situaties druk kan zijn op piekmomenten (niet alleen bij supermarkten maar bijvoorbeeld ook bij het halen en brengen bij scholen en crèches). Zo nodig kunnen daar gerichte verkeersmaatregelen voor worden ingezet.

De verkeerskundige van de gemeente heeft het advies van VVN zorgvuldig bekeken. Terecht wordt door de adviseur van VVN gemeld dat hij alleen een oordeel geeft over verkeersveiligheidsaspecten en niet over andere aspecten zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d.. Van de gemeente wordt in deze echter een integrale afweging van alle betrokken belangen gevraagd. En daar wegen ruimtelijke ordening en financiën zwaar. Terecht omdat het gaat over het uitgeven van belastinggeld dat maar één keer kan worden uitgegeven. Ook de belangen van anderen, zoals de bewoners van het Schar 4 die een nieuwe weg op korte afstand van hun woning en achtertuin krijgen en de bewoners van de woningen het Schar 46-50 die te maken krijgen met koplampen die hun woonkamer inschijnen, moeten dan worden afgewogen.

De adviseur van VVN heeft zich echter beperkt tot de verkeerveiligheid. Het oordeel van de adviseur is dat de situatie tamelijk onoverzichtelijk is en aanleiding kan geven tot onveilige situaties, met name bij druk winkelverkeer. Daarbij constateert hij gelijk dat de snelheden op het Schar niet hoog zijn hetgeen de kans op ernstige ongevallen beperkt. Nergens constateert de adviseur dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie, laat staan van een onaanvaardbare situatie. Het komt er op neer dat er volgens de adviseur bij grote drukte aanleiding kan zijn voor bijna-aanrijdingen, kleine aanrijdingen of conflicten.

De gemeente is voornemens een verkeersbesluit voor te bereiden ten behoeve van een stopverbod aan beide zijden van het Schar om de verkeerssituatie verder te verbeteren. Het is echter buiten proporties om in deze situatie van de gemeente een nieuwe ontsluitingsweg te verlangen. Vooral omdat de overzichtelijkheid van het gebied wordt verbeterd met de beoogde herinrichting van het uit te breiden parkeerterrein. Zo worden de inrit en de uitrit verder uit elkaar getrokken, hetgeen de toegankelijkheid van het parkeerterrein ten goede komt. Door de uitbreiding hoeft het verkeer minder te zoeken, hetgeen de doorstroming op het Schar bevordert. Door ook op het parkeerterrein zelf een stalling voor winkelwagens aan te leggen hoeft het winkelend publiek niet weer opnieuw met de lege winkelwagen het Schar over te steken om deze te retourneren.

5 RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk komen een aantal milieuaspecten aan de orde die van belang (kunnen) zijn voor de ontwikkelingen in het plangebied.

5.1 Bodem

5.1.1 Algemeen

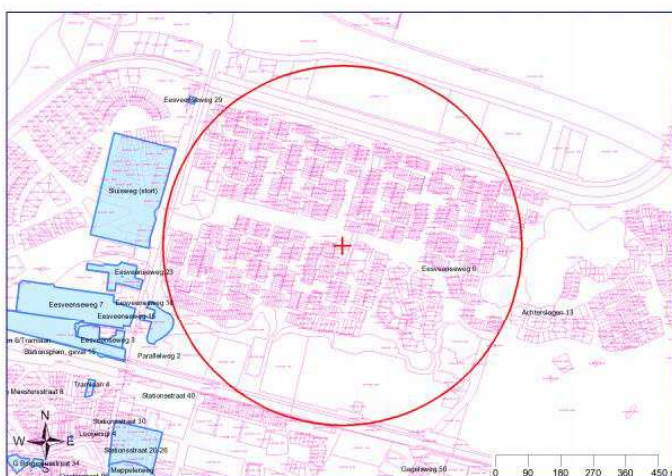
Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de bouw van woningen) te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Functiewijzigingen kunnen pas plaatsvinden als aangetoond en/of voldoende aannemelijk gemaakt wordt dat de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel.

5.1.2 Bodem in relatie tot het plangebied

De beoogde ontwikkelingen die in deze ruimtelijke onderbouwing worden beschreven hebben betrekking op een beperkte functiewijziging (van 'kerkbezoek' naar 'parkeren'). Een parkeerterrein is niet bedoeld voor langdurig verblijf door mensen en daarom niet erg 'gevoelig' voor eventuele verontreiniging. Bij het toepassen van verharding dient rekening te worden gehouden met het bepaalde in het Besluit Bodemkwaliteit. Bovendien is er volgens de provinciale bodematlas (zie figuur hieronder) en de gemeentelijke informatie geen enkele aanwijzing dat de grond ter plaatse (sterk) vervuild is, en er daardoor sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Rapport bodeminformatie

Rapport bodeminformatie



Figuur: Rapportage bodematlas provincie overijssel.

Gelet op de ligging, aard, omvang van het project, alsmede de historie van het plangebied, wordt aangenomen dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde uitbreiding van het bestaande parkeerterrein, gezien vanuit het aspect bodem.

5.2 Water

5.2.1 Algemeen

De gemeente Steenwijkerland is niet primair verantwoordelijk voor alle watertaken, maar moet de waterbelangen wel goed beschrijven en afwegen binnen de ruimtelijke ordening. Een van de instrumenten hiervoor is de verplichte watertoets. De watertoets houdt in dat het Waterschap beoordeelt of de waterbelangen voldoende zijn afgewogen. De voor de gemeente en waterschap van belang zijnde wateraspecten zijn hieronder beschreven.

Volgens de Wet gemeentelijke watertaken (2008) is de gemeente verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater. De gemeente mag vervolgens zelf bepalen op welke wijze het ingezamelde hemelwater wordt verwerkt. Verder heeft de gemeente de zorgplicht voor het in openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen, om structurele problemen als gevolg van een voor de gebruiksfunctie nadelige grondwaterstand in openbaar bebouwd gebied zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover doelmatig is en niet de verantwoordelijkheid is van het waterschap of de provincie.

Het waterschap Reest en Wieden is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en beheer van het waterpeil. Daarnaast is het waterschap verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater. Het is van belang dat de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie toereikend is voor de toename aan vervuilingseenheden en dat het afvalwater niet te veel verdund wordt met regenwater. Het waterschap is sinds de inwerkingtreding van de Waterwet (eind 2009) ook verantwoordelijk voor het beheer van het grondwater. Eén en ander is door het waterschap uitgewerkt in het 'Waterbeheerplan Waterschap Reest en Wieden 2007-2012, welke is vastgesteld op 24 november 2009.

Het is sinds 2003 verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De watertoets is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium afspraken maken over de toepassing en uitvoering van het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid. Het waterschap is het eerste aanspreekpunt in het watertoetsproces, waarbij het waterschap rekening houdt met het provinciale grondwaterbeleid.

5.2.2 Water in relatie tot het plangebied

Gezien de aard en omvang van de beoogde planontwikkeling (uitbreiding parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van Steenwijk wordt slechts (kort) ingegaan op de voor het plan relevante wateraspecten.

Oppervlaktewater

In of nabij het projectgebied is geen primaire watergang aanwezig.

Waterkering

In of nabij het projectgebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Grondwater

Het plangebied is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Verharding

Het projectgebied is ca. 1.500m² groot en heeft betrekking op het bestaande parkeerterrein en het voormalige kerkterrein aan de westzijde van Het Schar. Het bestaande parkeerterrein is geheel verhard en heeft een oppervlakte van circa 750m². Het voormalige kerkterrein is voor een groot deel bebouwd en verhard. De oppervlakte van bebouwing en verharding bedraagt circa 414m².

In de nieuwe situatie heeft het beoogde nieuwe parkeerterrein een oppervlakte van circa 1.500m². De toename van de oppervlakte verharding bedraagt derhalve circa 446m².

Voor projecten in stedelijk gebied met een toename van bebouwing en verharding van minder dan 1.500 m² is geen compenserende waterberging vereist. Dit geldt dus ook voor het projectgebied.

Riolering

Het project gebied heeft een verbeterd gemengd rioleringsstelsel. De nieuw aan te leggen parkeerplaatsen worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel.

5.2.3 Conclusie

Vanuit het aspect water zijn geen belemmeringen te verwachten voor de beoogde ontwikkeling.

Ten behoeve van het project is de digitale watertoets ingevuld en aangevraagd. Zodra de reactie van het waterschap is ontvangen zal dat hier worden aangevuld.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beleid en regelgeving

Titel 5.2. van de *Wet milieubeheer* bevat normen op het gebied van de luchtkwaliteit. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) van belang. De wet is enerzijds gericht op het voorkomen van negatieve effecten voor volksgezondheid. Anderzijds biedt de wet mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Om de bovenstaande doelen te behalen voorziet de *Wet milieubeheer* in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet milieubeheer* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling indien:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde, of;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit of;
- een project “niet in betekende mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

In het Besluit en de Regeling Niet in betekende mate (nibm) is exact vastgelegd welke typen projecten “niet in betekende mate” bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het gaat onder andere om woningbouwlocaties met minder dan 1.500 nieuwe woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo’n onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een ‘gevoelige bestemming’ niet toenemen.

5.3.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Het initiatief betreft een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Hoewel een dergelijke ontwikkeling niet onder de getalsmatige grens van de Regeling nibm valt, wordt aangenomen dat het project ‘niet in betekende mate’ bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Zoals reeds in hoofdstuk 4 is aangegeven zal de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de planontwikkeling niet significant toenemen. Op grond van de Nibm-tool (versie 2013 Infomil) blijkt bovendien dat bij 1400 extra voertuigbewegingen per etmaal, zonder vrachtverkeer, het plan sowieso ‘niet in betekende mate’ bijdraagt. Voorts maakt het plan de realisatie van nieuwe gevoelige bestemmingen in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen niet mogelijk.

Concluderend kan worden gesteld dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Beleid en regelgeving

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen.

Externe veiligheid moet altijd in preventieve zin deel uitmaken van de besluitvorming bij nieuwe situaties en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen. Voor externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen, de zogenoemde stationaire bronnen, is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, de zogenoemde mobiele bronnen, is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, alsmede de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (NVGS) bepalend. Deze nota is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van transporten van gevaarlijke stoffen. Conform de NVGS wordt er een Basisnet Weg vastgesteld. Dit omvat een netwerk van rijks- en hoofdwegen waarlangs het transport van gevaarlijke stoffen wettelijk wordt verankerd.

Het beleid voor ondergrondse buisleidingen valt per 1 januari 2011 onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb gaat uit van de systematiek zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt toegepast. Dit betekent het Bevb uitgaat van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR).

Externe Veiligheidsbeleid gemeente Steenwijkerland

Het 'Externe Veiligheidsbeleid gemeente Steenwijkerland' geeft een overzicht van de externe veiligheidssituatie in de gemeente Steenwijkerland door middel van een signaleringskaart. Op grond daarvan is een beleidslijn opgesteld voor het omgaan met de consequenties van externe veiligheid (PR en GR) op de ruimtelijke inrichting.

Externe veiligheid in relatie tot het plangebied

Op basis van de risicokaart van de provincie Overijssel, alsook de signaleringskaart van de gemeentelijke beleidsvisie, is een inventarisatie van de risicobronnen in en nabij het projectgebied gemaakt. Hieruit blijkt dat het projectgebied niet is gesitueerd binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen, transportroutes gevaarlijke stoffen en / of buisleidingen.

De rijksweg A32, ten noorden van het projectgebied, maakt onderdeel uit van het provinciaal routenetwerk gevaarlijke stoffen. Hier geldt het uitgangspunt dat de provinciale samenhang en de continuïteit van dit routenetwerk moet worden geborgd. Dit projectgebied is buiten het invloedsgebied van de rijksweg A32 gelegen. Bovendien voorziet de beoogde uitbreiding van de parkeerplaats niet in het langdurig verblijf van mensen.

Ten zuiden van Steenwijk, bij Zuidveen, loopt een regionale gastransportleiding. Ook is er een regionale gastransportleiding aanwezig ten oosten en zuiden van Tuk, die in het noorden Steenwijk binnenloopt. Het projectgebied ligt buiten het invloedsgebied van deze leidingen.

Omdat deze projectafwijking niet voorziet in de vestiging van risicovolle inrichtingen, zijn er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.5 Ecologie

5.5.1 Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' en de 'toets in het kader van soortenbescherming'.

5.5.2 Toets in het kader van gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet kent drie typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en habitatrictlijngebieden);
- Beschermde natuurmonumenten;
- Gebieden die de Minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen (met uitzondering van verplichtingen op grond van de Vogel- en Habitatrictlijn).

Naast de bescherming van de Natuurbeschermingswet kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Uitgangspunt van het beleid is dat plannen, handelingen en projecten in de EHS niet toegestaan zijn indien zij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant aantasten.

Gebiedsbescherming in relatie met het plangebied

Het projectgebied ligt niet in of direct nabij Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten of andere natuurgebieden die beschermd worden door de Natuurbeschermingswet.

Het projectgebied ligt ook niet in of nabij de EHS.

Concluderend kan worden gesteld dat het aspect gebiedsbescherming geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

5.5.3 Toets in het kader van soortenbescherming

De toets in het kader van de soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (FFW). Het doel van de FFW is het in stand houden en beschermen van planten- en diersoorten. De FFW kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kunnen vrijstellingen en ontheffingen worden verleend van de verbodsbepalingen. Het toetsingskader voor deze vrijstellingen is geregeld in een Algemene Maatregel van Bestuur, de AMvB artikel 75.

Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is vrijstelling mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel ontheffing worden verleend na een uitgebreide toetsing.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden nagegaan, c.q. onderbouwd worden, of zich in het betreffende gebied beschermde soorten bevinden.

Soortenbescherming in relatie tot het plangebied

Zoals reeds uit de beschrijving van de huidige situatie in hoofdstuk 2 valt op te maken was het gebied waar de nieuwe parkeerplaatsen worden beoogd, tot voor kort in gebruik als kerk en maatschappelijke instelling en ligt het projectgebied momenteel braak (het kerkgebouw is inmiddels gesloopt). Het gaat om bestaand stedelijk gebied. Er zijn geen wezenlijke groenvoorzieningen op het terrein aanwezig, zodat ook geen beschermde soorten mogen worden verwacht. Gelet op deze situatie is er geen aanleiding te veronderstellen dat de FFW in de weg zal staan aan de beoogde herinrichting als parkeerterrein.

Conclusie

Het bovenstaande betekent dat de FFW geen belemmering vormt voor de uitvoering van de beoogde ontwikkeling. Wel zal tijdens de uitvoering van de werkzaamheden uitvoering moeten worden gegeven aan de algemene Zorgplicht uit de Flora- en faunawet.

5.6 Archeologie

5.6.1 Algemeen

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. Deze is nader uitgewerkt in de Wet op de Archeologische Monumenten Zorg (WAMZ) 2007, en daarmee samenhangend de Ontgrondingenwet, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet op de ruimtelijke ordening. De wet regelt:

- Bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- Inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening;
- Financiering onderzoek: de veroorzaker betaalt.

De gemeente Steenwijkerland beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart.

Op deze kaart (zie de hierboven weergegeven uitsneden) zijn de gronden binnen het plangebied aangeduid als 'Lage archeologische verwachting' (groen), 'Hoge archeologische verwachting' (oranje) en 'Archeologische waarde' (rood). De archeologische monumenten zijn met een arcering aangeduid. Voor delen van de bebouwde kom (grijs) en het water (blauw) kan geen verwachtingswaarde worden gegeven, omdat hiervoor de gegevens ontbreken.

Het beleid binnen deze gebieden is als volgt:

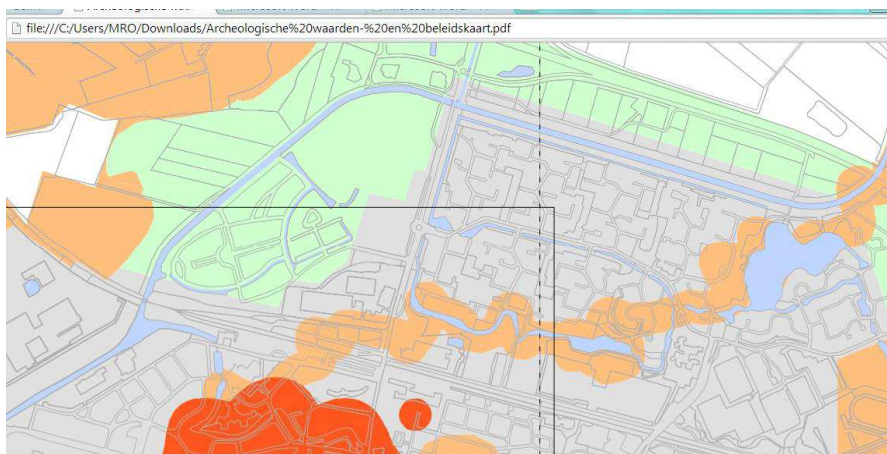
Archeologisch monument (arcering): Archeologische resten die vanuit nationaal oogpunt behouden dienen te blijven en derhalve als monument

beschermd zijn ingevolge art.3 van de Monumentenwet of waar deze wordt voorbereid. De wettelijke bescherming verbiedt hier de meeste bodemversturende activiteiten, tenzij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) hiervoor vooraf vergunning verleent.

Gebied of terrein van archeologische waarde (rood): In eerdere onderzoeken is reeds aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen, die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden.

Gebied met een hoge archeologische verwachting (oranje): In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een hoge archeologische verwachting. Zones waar, op historische en archeologische gronden archeologische resten vermoed worden zonder dat de exacte begrenzing daarvan kan worden aangewezen, zijn eveneens als 'met hoge verwachting' aangemerkt.

Gebied met een lage archeologische verwachting (groen): In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw en het ontbreken van archeologische vondsten een lage archeologische verwachting.



Uitsnede gemeentelijke Archeologische beleids- en advieskaart.

Blijkens de archeologische beleidskaart maken de gronden van het projectgebied deel uit van de bebouwde kom waarover geen specifieke informatie beschikbaar is. Het project is echter gesitueerd op geroerde gronden. De moderne kerk die ter plaatse aanwezig was is inmiddels gesloopt. Het project voorziet niet in grondbewerkingen. Archeologisch onderzoek is niet nodig.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan vanuit het aspect archeologie.

5.7 Cultuurhistorie

5.7.1 Beleid en regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Bro dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een

bestemmingsplangebied en moeten aangeven welke conclusies ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan.

In het verlengde van de in paragraaf 5.6 genoemde gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart is ook een inventarisatie gemaakt van historische objecten en van historisch-geografisch en archeologische aandachtsgebieden.

5.7.2 Relatie tot het plangebied

Volgens deze inventarisaties komen in het projectgebied geen historische objecten of aandachtsgebieden voor.

Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan vanuit het oogpunt van cultuurhistorie.

5.8 Milieuhinderlijke bedrijvigheid

Om tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijven op milieuhygiënische aspecten te komen wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. De milieuzonering zorgt voor voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen.

Het project voorziet in de uitbreiding van een bestaand openbaar parkeerterrein ten behoeve van het winkelcentrum aan het Schar (supermarkt, bakker, slijter en cafétaria).

Het winkelcentrum vormt een belangrijke voorziening in het woongebied van Oostermeenthe. In een woonomgeving zijn winkels met bijbehorende voorzieningen (zoals parkeren) gewenst en kunnen ze als passend worden aangemerkt. Ook parkeren hoort thuis in de woonomgeving.

Zoals gezegd gaat het om de uitbreiding van een bestaand parkeerterrein.

Omdat de vierkante meters supermarkt niet worden uitgebreid is geen wezenlijke toename van het parkeergebruik voorzien.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nog wel gekeken naar het aspect geluid. Zie daarover de paragraaf hierna.

5.9 Geluid

5.9.1 Beleid en regelgeving

Wat betreft geluid gaat het bij een parkeerterrein niet om het lawaai van een verkeersweg, dat getoetst kan worden aan de Wet geluidhinder en is het openbare parkeerterrein ook geen inrichting die getoetst kan worden aan de Wet milieubeheer. Om toch een uitspraak te kunnen doen over de geluidseffecten van de uitbreiding van het parkeerterrein is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken, naar analogie van deze wetgeving.

Voor de onderhavige situatie gelden dus geen wettelijke normen, maar is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een integrale afweging gemaakt, waarbij het aspect geluid naar analogie van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer/het Activiteitenbesluit voor inrichtingen is beoordeeld.

Daarbij zij er met nadruk op gewezen dat een parkeerterrein niet voor niets buiten het toetsingskader van wegverkeerslawaaï is gelaten. De situatie op een parkeerterrein is immers wat geluid betreft niet zonder meer vergelijkbaar met de situatie op een verkeersweg. Ook de openbaarheid van het parkeerterrein betekent dat het niet zo maar mag worden vergeleken met een onderdeel van de inrichting waar de eigenaar het voor het zeggen heeft (en dus verantwoordelijk is).

De Wet geluidhinder (Wgh):

Parkeerterreinen hebben formeel geen geluidszone conform de Wet geluidhinder en hoeven daarmee niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel getoetst of sprake is van een zogenaamde 'reconstructie-situatie' in de zin van de Wet geluidhinder (vergelijking oude en nieuwe situatie). Hierbij wordt gekeken naar de effecten van de wijziging op de jaargemiddelde situatie op het parkeerterrein.

In eerste instantie wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de geluidsbelasting hoger is dan 48 dB, wordt getoetst of er sprake is van een verhoging van meer dan 1,5 dB. In dat geval is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Indien er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidsbelasting tot aan het maatgevende jaar ongedaan te maken.

Wet milieubeheer (Wm):

Wanneer het parkeerterrein beschouwd wordt als een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, kan getoetst worden naar analogie met de geluidsvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. In het Activiteitenbesluit zijn, in artikel 2.17 geluidsvoorschriften opgenomen aan de optredende geluidsniveaus vanwege de inrichting in de omgeving van inrichting. De geluidsvoorschriften voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidsniveaus zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1 Geluidvoorschriften voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidsniveaus conform het Activiteitenbesluit.

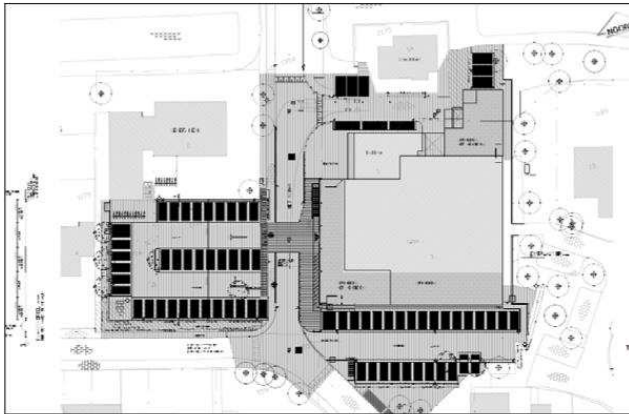
Beoordelingspunt	geluidvoorschrift [dB(A)]		
	dagperiode (07.00-19.00)	avondperiode (19.00-23.00)	nachtperiode (23.00-07.00)
L _{Ar,LT} op de gevel van gevoelige gebouwen	50	45	40
L _{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 ¹⁾	65	60

¹⁾ de in de periode tussen 07:00 uur en 19:00 uur opgenomen maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) zijn niet van toepassing op laad- en losactiviteiten.

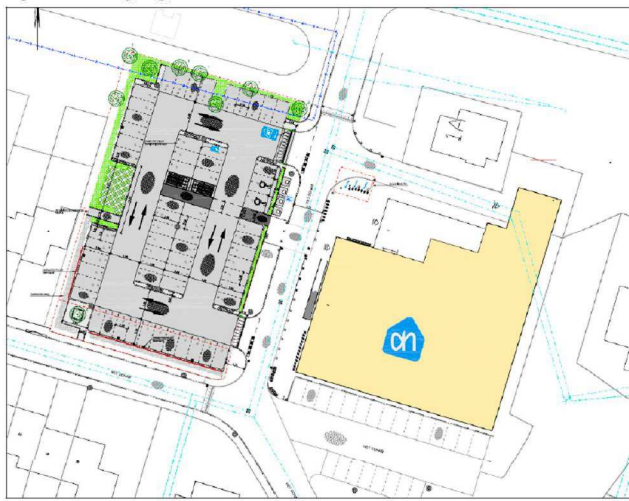
5.9.2 Geluid in relatie tot het plangebied

Om de geluideffecten van de uitbreiding van het openbare parkeerterrein te beoordelen is een geluidonderzoek uitgevoerd door het akoestisch adviesbureau Alcedo¹. In het onderzoek wordt de oude situatie (uitgangssituatie met Kerk en C1000) vergeleken met de nieuwe situatie (toekomstige situatie met uitgebreid parkeerterrein en Albert Heijn).

¹ 'Uitbreiding parkeerterrein aan het Schar te Steenwijk, akoestisch onderzoek, 20144563.R01.V03, 1 oktober 2014.



Figuur 1 Uitgangssituatie



Figuur 2 Toekomstige situatie

De belangrijkste conclusies van dit onderzoek luiden dat naar analogie van de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai) de geluidbelastingen voor de woningen aan het Schar gelijk blijven of afnemen (door spreiding van parkeerders). Zowel in de uitgangssituatie als in de toekomstige situatie blijft de geluidbelasting van de woningen aan het Schar beneden de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder van 48 dB.

Alleen de oostgevel van de woning het Schar 4 vormt hierop een uitzondering. Deze gevel staat kort op het huidige parkeerterrein. Hier wordt de voorkeursgrenswaarde in de huidige situatie al met 2 dB overschreden. In de toekomstige situatie zal dat met 1 dB verbeteren, maar blijft er een lichte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met 1 dB (geluidbelasting van 49 dB).

Volgens de Wet geluidhinder is de overschrijding een probleem als er in de nieuwe situatie een toename van 1,5 dB of meer is. Waarden van 1 tot 2 dB zijn voor het menselijke gehoor namelijk niet waarneembaar. In dit geval is er in de nieuwe situatie echter een verbetering met 1 dB. Bij toetsing aan de Wet geluidhinder is deze situatie derhalve acceptabel en zijn er geen problemen.

Tabel 4 Berekeningsresultaten geluidsbelasting

Punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidsbelasting L_{den} [dB]	
			Uitgangssituatie	Toekomstige situatie
001_A	Het Schar 4 oostgevel	1,5	50	48
001_B	Het Schar 4 oostgevel	5,0	49	49
002_A	Het Schar 4 noordgevel	1,5	44	46
002_B	Het Schar 4 noordgevel	5,0	41	46
010_B	Het Schar 50	5,0	44	43
012_B	Het Schar 52 westgevel	5,0	44	44
023_B	Middenweg 23	5,0	29	39

Naar analogie van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit blijven ook de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de woningen aan het Schar gelijk of nemen ze af (door spreiding van het verkeer). Zowel in de uitgangssituatie als in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de geluidsvoorschriften van het Activiteitenbesluit.

Maar ook hier vormt de oostgevel van de woning Schar 4 een uitzondering. De woning staat dicht op het parkeerterrein waardoor er in de huidige situatie al een overschrijding van 3 dB is. In de toekomstige situatie verbetert dat en neemt de overschrijding af met 1 dB doordat de voertuigbewegingen op grotere afstand van de woning plaatsvinden. Gelet op deze verbetering van de geluidssituatie als gevolg van de beoogde herinrichting van het parkeerterrein, wordt deze toelaatbaar geacht.

Tabel 5 Berekeningsresultaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een drukke dag

Punt	Omschrijving	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ [dB(A)]					
		Dagperiode			Avondperiode		
		Uitgangs-situatie	Toekomst	Toets-waarde	Uitgangs-situatie	Toekomst	Toets-waarde
001	Het Schar 4 oostgevel	53	52	50	47	46	45
002	Het Schar 4 noordgevel	47	49		39	43	
010	Het Schar 50	46	45		42	40	
012	Het Schar 52 westgevel	45	45		42	40	
023	Middenweg 23	29	39		27	36	

Verder is er naar analogie van het Activiteitenbesluit ook nog gekeken naar de maximale geluidsniveaus (piekbelasting als gevolg van dichtslaande autoportieren). Voor alle woningen aan het Schar blijven de maximale geluidsniveaus gelijk of nemen ze af en blijven ze onder de toetswaarde.

Tabel 6 Berekeningsresultaten maximale geluidsniveaus

Punt	Omschrijving	Maximale geluidsniveaus L_{Amax} [dB(A)]					
		Dagperiode			Avondperiode		
		Uitgangs-situatie	Toekomst	Toets-waarde	Uitgangs-situatie	Toekomst	Toets-waarde
001	Het Schar 4 oostgevel	75	75	70	73	73	65
002	Het Schar 4 noordgevel	65	65		65	65	
010	Het Schar 50	62	62		62	62	
012	Het Schar 52 westgevel	62	62		62	62	
023	Middenweg 23	49	53		51	55	

De woning Schar 4 vormt hierop weer de uitzondering. Aan de oostgevel blijft de geluidbelasting gelijk, maar is wel sprake van een overschrijding als gevolg van dichtslaande autoportieren omdat de afstand tot het maatgevende parkeervak niet veranderd. Omdat dit in de uitgangssituatie ook al het geval

was, wordt de beoogde herinrichting van het parkeerterrein vanuit akoestisch oogpunt toelaatbaar geacht.

Daarbij dient te worden meegewogen dat in het verleden veelvuldig gebruik is gemaakt van het kerkgebouw voor sociaal/maatschappelijke activiteiten die ook in de avonden en op zondag plaatsvonden. In de toekomstige situatie zal het parkeerterrein daar niet meer voor worden gebruikt, zodat mag worden verwacht dat de avonden in de toekomst rustiger zullen zijn.

5.10 Kabels en leidingen

In of nabij het plangebied zijn geen leidingen gelegen die planologische bescherming behoeven.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorbereidingsprocedure

Voor de verlening van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Wabo van toepassing. Dit betekent dat het bouwplan de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zal doorlopen. Dit houdt in dat het afwijkingsbesluit met bijbehorende stukken gedurende een periode van zes weken ter inzage wordt gelegd. Tijdens deze periode kan eenieder zienswijzen tegen het bouwplan indienen.

Zodra de zienswijzen bekend zijn, zullen die op deze plaats worden samengevat en beantwoord.

Vooroverleg

Conform het bepaalde in artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Bro vooroverleg gevoerd over het bouwplan met de betrokken overlegpartners in het kader van de ruimtelijke ordening, waaronder het Waterschap Reest&Wieden, De Nederlands Gasunie, Prorail, en de Provincie Overijssel.

Zodra de uitkomsten van het overleg bekend zijn zullen deze hier worden samengevat en beantwoord.

6.2 Economische uitvoerbaarheid.

Voor het onderhavige project heeft geen grondexploitatieplan te worden vastgesteld op grond van artikel 6.12 Wro. De uitbreiding van een parkeerterrein is volgens artikel 6.2.1 Bro namelijk geen bouwplan zoals bedoeld in de wet (bouw van woningen, uitbreiding van een gebouw enz.).