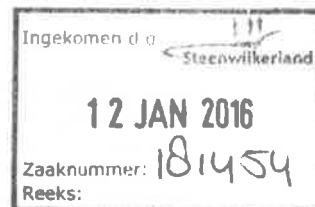


sr m

RECHTSBIJSTAND

AANGETEKEND

College van Burgemeester en wethouders van de
Gemeente Steenwijkerland
Postbus 182
8330 AD STEENWIJK



Uw referentie
best.plan tankstation Giethoorn-Zuid
Mijn referentie
1500030/MA

Behandeld door
mr. M.J.A. Arts
Bereikbaarheid
Woensdagmiddag afwezig

Telefoonnummer
(024) 3 666 554
Faxnummer
(024) 3 666 553

Datum
11 januari 2016

Betreft
Prinsen / gemeente Steenwijkerland

E-mailadres
m.arts@SRMrechtsbijstand.nl

ZIENSWIJZEN TEGEN ONTWERP BESTEMMINGSPLAN 'TANKSTATION GIETHOORN-ZUID'

Geacht(e leden van het) College,

Tot mij wendde zich de heer K. Prinsen van Prinsen Tankstation, gevestigd aan de Beulakerweg 137, 8355 AG te Giethoorn inzake het navolgende.

-Inleiding – ontwerp in procedure en ter inzage

U heeft het ontwerp-bestemmingsplan 'Tankstation Giethoorn-Zuid' opgesteld en tot en met 13 januari a.s. ter inzage gelegd, tot welke datum een ieder daartegen zienswijzen kan indienen.

Clïënte heeft kennis genomen van het ontwerp. Zij maakt bezwaar tegen het ontwerp, tegen vaststelling van het plan en tegen de realisering en vestiging van het nieuwe tankstation dat het plan mogelijk maakt.

Het ontwerpplan is (het gevolg van) een particulier initiatief (Stevens) en de gemeente Steenwijkerland blijkt haar volledige medewerking te willen verlenen om diens wens te realiseren.

Het ontwerpplan maakt de komst en realisering van een nieuw/extra tankstation aan het water (en de Beulakerweg) mogelijk, en wel op het perceel van de voormalige VVV-locatie, zijnde het perceel ten noorden van het adres/perceel Beulakerweg 116 te Giethoorn. Dit tankstation, dat zou komen te liggen gelegen tussen een weg (Beulakerweg) en water (Kanaal Steenwijk-Beukens), zou dan zowel wegverkeer alsook waterverkeer mogen bedienen. Initiatiefnemer heeft nu al een tankstation aan de Beulakerweg 131b. Deze bedient alleen wegverkeer. Het deel van dit bedrijf dat brandstof aanbiedt, zal worden verplaatst naar die nieuwe locatie.

Clïënte is een tankstation (met aanverwante activiteiten), eveneens gelegen aan de Beulakerweg en eveneens gelegen tussen de Beulakerweg en genoemde waterroute en zij bedient zelf al heel lang eveneens het weg- en waterverkeer (<http://www.prinsengiethoorn.nl/>). Het nieuwe tankstation wil dus hetzelfde gaan doen als clïënte al heel lang doet.

De afstand tussen het bedrijfsperceel van clïënte en de planlocatie bedraagt nauwelijks 1 km.

-Eerste overzicht van kritiekpunten

Afgezien van het feit dat de korte afstand van planlocatie en perceel cliënte alleen al haar belanghebbende maakt tegen een evt. vaststellingsbesluit, richt haar kritiek zich met name op het feit:

- dat zij van mening is dat objectief gezien het plan niet voldoet aan het in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen wettelijk vereiste van een 'goede ruimtelijke ordening';
- dat de wettelijk in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven toets aan (de eisen van) 'Ladder voor duurzame verstedelijking' in het geheel ontbreekt;
- dat zij ernstig betwijfelt of het plan wel de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking kan doorstaan;
- dat zij van mening is dat de argumenten die worden aangedragen voor het creëren van politiek draagvlak en voor het planologisch doorvoeren van dit bestemmingsplan onvoldoende valide onderbouwing vormen voor vaststelling van een dergelijk plan en enkele daarvan ook oneigenlijk, gezocht, (deels) onjuist of suggestief zijn.

Daarnaast wijst zij in dat licht op de ernstig nadelige financiële gevolgen voor haar bedrijfsvoering en vrees voor een voldoende blijvend levensvatbare bedrijfsvoering.

Al met al is cliënte van mening dat het ontwerpplan de juridische, planologische en rechterlijke toets der kritiek niet kan doorstaan en dat vaststelling aldus achterwege dient te blijven.

-Enkele constatering, gevolgen en belangen die met planinitiatief samenhangen/betrokken zijn

Op de huidige locatie heeft Stevens al lange tijd een tankstation. Het is planologisch ingepast, het bestemmingsplan staat het toe. Stevens heeft echter de wens te verplaatsen om zo ook aan waterverkeer brandstof te verstrekken.

Het nieuwe plan is in strijd met het daar geldende vigerende bestemmingsplan, de huidige bestemmingen, waaronder Verkeer en Groen staat de vestiging van een tankstation niet toe. Er moet een planologische procedure doorlopen worden om dit initiatief toch mogelijk te maken.

Daarnaast volgen uit de toelichting op het plan zelf de volgende feiten:

- Het plangebied ligt in het Natura 2000 gebied De Wieden;
- Voor realisering van het plan moet grond en de aanliggende weg en kanaal worden aangepast;
- Het plangebied is aangewezen als Vogelrichtlijngebied en ligt vlakbij het Habitatrichtlijngebied (De Wieden);
- Het plangebied is gelegen in een cultuurhistorisch waardevol landschap;
- Het plangebied ligt volgens de ontwikkelingsperspectievenkaart binnen een groene omgeving;
- Het plangebied ligt in een gebied met Hoge Archeologische waarde;
- Het plangebied ligt in een cultuurhistorisch waardevol landschap (Kraggenlandschap);
- Het plangebied ligt in een gebied waar op grond van de Flora- en Faunawet een zorgplicht geldt, waar enkele beschermde soorten (kunnen) voorkomen en algemene broedvogels voor komen en waar rekening dient te worden gehouden met het broedseizoen;
- Het plangebied zal een zeer grote verkeersaantrekkende werking krijgen;
- Om in het plangebied brandstofvoorziening aan boten te kunnen leveren, zal en dient er een nieuwe aanlegkade aan het kanaal gerealiseerd moeten worden.

Kortom, er dient met allerhande regelgeving rekening te worden gehouden en er dient juridisch, procedureel, planologisch alsook feitelijk nogal wat gebeuren om het plan mogelijk te maken. Toch wil Stevens ook een plaats tussen weg en water.

-Gemeente (b)lijkt desondanks bereid om aan planinitiatief volledige medewerking te geven

De gemeente (b)lijkt initiatiefnemer geen strobreed in te weg te leggen en verleent hieraan haar medewerking.

De toelichting probeert ook alle punten glad te strijken.

En als dan ook nog dient te worden geconstateerd dat er al een voorziening als thans gewenst al jaren vlakbij het plangebied aanwezig is (namelijk het tankstation Prinsen), dan kan de vraag gesteld worden wat de reden is waarom de gemeente meent aan dit planinitiatief medewerking te moeten/kunnen verlenen.

-wettelijke voorgeschreven toetsingsgronden en belangenafweging leidt tot afwijzing planinitiatief
De gemeente zou een zorgvuldige verstrekking van belangenafweging moeten nastreven en maken en naast de strikte toets of iets planologisch inpasbaar is of kan worden ook breder moeten afwegen of naast het mogelijk zijn of mogelijk gemaakt worden het ook nodig en gewenst is om – op die op meerdere fronten gevoelige locatie – aan zo'n initiatief mee te werken. Hierover later meer.

-aangedragen redenen kunnen niet als motivering gelden, althans zijn volstrekt onvoldoende
In hoofdstuk 1 'Inleiding' staat in paragraaf 1.1 onder 'aanleiding tot planontwikkeling' als reden 'de huidige tanklocatie is verkeersonveilig en de ondergrondse tanks moeten deels vervangen worden, waardoor na afweging gekozen is voor nieuwbouw'.

In hoofdstuk 2 'Projectprofiel' staat in paragraaf 2.4 onder 'projectbeschrijving' dat de Beulakerweg een 'drukke doorgaande weg is' en dat 'hierdoor de verkeerssituatie bij het tankstation onveilig' is en dat daar de opslagtanks aan vervanging toe zijn 'is gekozen voor nieuwbouw van het tankstation op een nieuwe locatie'.

De toelichting in zijn geheel goed lezende, moet worden geconstateerd dat alleen die twee stellingen worden aangevoerd als redenen en onderbouwing voor het planinitiatief, waarbij als wens en gepland bijkomend voordeel voor initiatiefnemer geldt dat het in de nieuwe situatie ook mogelijk zal zijn om waterverkeer van brandstof te voorzien.

Client vindt dat sowieso al onvoldoende argumentatie om tot planwijziging over te gaan.

Maar ingaande op die redenen merkt cliënt het volgende op.

Met betrekking tot de tanks merkt cliënt op dat het feit dat een bedrijf tanks heeft die op ten duur vervangen moeten worden een normaal te verwachten en in te calculeren bedrijfsrisico is en dat dit geen planologisch argument kan zijn om tot een nieuw bestemmingsplan te komen en geen bedrijfseconomisch argument is om een bedrijf deels te gaan afbreken en te verplaatsen.

Met betrekking tot de veiligheid bestrijdt cliënt de niet nader onderbouwde stelling dat de situatie bij het huidige tankstation onveilig zou zijn.
Daarnaast is zij van mening dat – zelfs als zou blijken dat dit toch zo zou zijn – die situatie niet onveiliger is dan op de nieuwe locatie.
Daarbij is het ook ongeloofwaardig dat initiatiefnemer die omstandigheid als leidend ervaart om zijn huidige bebouwing deels af te breken en zich elders te gaan vestigen.

Het moet er waarschijnlijk maar gewoon voor worden gehouden dat financiële en economische motieven hier de hoofdmoot zijn en juist deze ten grondslag liggen aan de wens van initiatiefnemer om tussen weg en water nu zelf ook een tankstation te vestigen.

Dat initiatiefnemer daarmee rechtstreeks 'in het vaarwater' komt van de bedrijfsvoering van cliënt en haar belangen daarmee schaadt, lijkt haar niet te deren.

Het wel of niet verlenen van medewerking door de gemeente aan het op korte afstand van elkaar aan dezelfde weg en hetzelfde water vestigen van een nieuw tankstation is echter wel iets waar de gemeente bij haar afweging aandacht aan moet geven en van welke afweging en standpunt zij daarbij dan gemotiveerd en toetsbaar blijf van moet geven.

-wettelijk verankerde ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.16. lid 2 Bro)

Sinds 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro, de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze behelst een procesvereiste en motiveringseis en heeft als doel een toets aan en blijk van een zorgvuldige afweging bij voorgestelde nieuwe ontwikkelingen. Deze toets en de uitkomst van de doorlopen stappen dienen uit de plantoelichting te blijken. De toets bevat enkele opvolgende treden die verplicht moeten worden doorlopen en waarbij het bestuursorgaan zich steeds moet afvragen of het wel nodig is en zo ja, of het wel op die locatie moet en niet ook elders kan.

-1. Is er voor deze ontwikkeling wel een actuele regionale behoefte?

Als de vraag hierop ontkennend is, dient geen planprocedure te worden opgestart of dient deze alsnog te worden stopgezet.

Als het antwoord bevestigend is, volgt trede 2 en moet de volgende vraag gesteld worden:

-2. Kan in (een deel van) die behoefte niet ook binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio worden voorzien door benutting van beschikbare gronden

Alleen als de 2^e vraag ontkennend moet worden beantwoord volgt nog trede 3 die gaat over het zoeken en kiezen van een multimodaal te ontsluiten locatie.

Clïënte maakt bezwaar tegen het feit dat er geen toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking heeft plaats gevonden en dat hiervan in strijd met de wet in de toelichting geen blijk van is gegeven.

Reeds om die reden kan het voorliggende ontwerp de toets der kritiek niet doorstaan en niet worden vastgesteld.

Clïënte bestrijdt verder dat het planvoornemen de toets aan die ladder kan doorstaan.

Vandaar dat clïënte van mening is dat aan het initiatief geen medewerking meer mag worden verleend en dat de procedure dient te worden stopgezet.

Clïënte is van mening dat het al stopt bij trede/vraag 1.

Trede 1 bepaalt de ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) waar elders in de regio niet in is voorzien. Die vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod. Als die vraag in beeld is, kan beoordeeld worden of een voorgenomen ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

Als dat niet zo is, stopt het hier.

Naar de mening van clïënte is er geen (dan wel een volstrekt onvoldoende) actuele regionale behoefte.

Aan de Beulakerweg bevinden zich vlakbij elkaar twee tankstation, die van initiatiefnemer Stevens en die van cliënt Prinsen. Beiden voorzien het wegverkeer.

Daarnaast voorziet cliënte ook het waterverkeer. De capaciteit van het bestaande tankstation van cliënte aan het water is voldoende om aan de volledige vraag te voldoen.

Het aanbod dat cliënte van brandstof aan het water biedt dekt de vraag. Het is zelfs zo, maar daarover straks meer, dat de vraag nu en in de nabije toekomst niet zal toenemen maar eerder afnemen. In het aanbod (aanbieden brandstof voor waterverkeer) wordt dus al voorzien.

Al met al is er geen ruimtevraag en geen actuele regionale behoefte (nergens wordt objectief aangetoond dat dit wel het geval is) aan nog een tankstation die het waterverkeer voorziet en al helemaal niet aan dezelfde waterroute en op zo'n korte afstand van elkaar. Het tankstation van initiatiefnemer kan op de huidige locatie blijven en het wegverkeer blijven bedienen.

Maar zelfs al zou onverhoopt kunnen worden aangetoond en blijken dat aan trede 1 wordt voldaan, dan is cliënte van mening dat het dan dient te stoppen bij trede 2, aangezien hier andere knelpunten zichtbaar worden. Bij trede 2 speelt naast de vraag naar de kwantiteit van het aanbod (de beschikbare ruimte) ook de kwaliteit daarvan een rol, waarbij van groot belang is de financiële haalbaarheid.

Dat een ruimte beschikbaar is wil dan nog niet automatisch zeggen dat het wenselijk is om die locatie ook te ontwikkelen. Hoezeer de initiatiefnemer ook iets wil, het bestuursorgaan moet dit objectief toetsen.

Verder dient de vraag gesteld worden of er gelet op alle omstandigheden, naast de investering om tot realisering van de ontwikkeling te komen, er daarna eigenlijk wel voldoende verdien capaciteit te realiseren is.

Cliënte is van mening dat al deze aspecten en knelpunten er toe leiden dat de toets aan trede/vraag 2 niet kan worden doorstaan en het plan ook om die reden niet door kan gaan.

Hieronder zal cliënte per passage uit stukken afzonderlijk concreet commentaar en kritiek leveren.

Enkele daarvan bevatten een nadere toelichting op de bij de toets aan de ladder relevante zaken zoals: grootte van de vraag, het voldoende aanbod, de verwachting op een afname van de vraag en op mogelijk overaanbod, de financiële haalbaarheid en voldoende verdien capaciteit dat zich zeker zal voordoen als er twee aanbieders voor het waterverkeer zullen komen maar ook te verwachten is als cliënt de enige aanbieder blijft.

-Algemeen m.b.t. nut en noodzaak (vraag/behoefte en aanbod)

In aanvulling op bovenstaande hier nog nadere informatie in het licht van de eis om te toetsen en te voldoen aan vraag/behoefte en aanbod.

De gemeente maakt nut en noodzaak niet duidelijk. Er is geen nut (de situatie is niet onveilig en zal in totaal onveilig worden) en er is geen noodzaak.

De omvang van watersportverkeer van cliënte is ongeveer 300.000 liter per jaar (en wegverkeer 200.000 liter per jaar). Er zijn ook jaren waarin de 500.000 liter niet wordt gehaald. Dit is al te weinig voor één tank-station, laat staan voor twee. De investering voor Stevens is al onrendabel, maar na realisatie zal de situatie voor beide partijen economisch onrendabel worden en dat kan niet de bedoeling zijn.

Ook is er sprake van een dalende trend in de brandstofverkoop.

Al weer enige tijd geleden wordt van overheidswege verplicht opgelegd om alle verhuurboten met buitenboordmotor en op brandstof te vervangen door elektrische motoren.

Nu komt daar nog bij dat men ook alle grotere rondvaartboten (± 45 personen) van elektrische motoren worden voorzien en wordt daarvoor de nodige subsidie voor vrijgemaakt.

Daar komt dan ook nog bij dat er sprake is van een (toenemende) vergrijzing. Ook de Hiswa constateert een afname van het watersportverkeer.

Al deze ontwikkelingen hebben al de nodige impact gehad c.q. gaan die er nog bij krijgen op de teruglopende vraag naar brandstof voor waterverkeer.

Wat betreft wegverkeer: De verwachting van de provincie is dat de intensiteit op de provinciale weg zal dalen en algemeen wordt erkend dat Nederland al teveel tankstations heeft voor een gezonde markt.

Bestemmingsplan

-paragraaf 1.1, blz. 3 - omgevingsverbeterend?

Hier staat "In het kader van omgevingverbeterende voornemen".

Nergens is opgenomen wat die dan moeten zijn. Naar de mening van cliënte is daar geen sprake van. Op het industrieterrein vervalt een tankstation, maar deze komt in een woongebied terug. In de afweging tussen deze gebieden kan het toch niet zo zijn dat dit als omgevingsverbetering wordt gezien?

Ook staat er "De huidige situatie is verkeersonveilig".

Er ontbreekt een onderbouwing van/onderzoek naar deze stelling. Deze stelling kan niet worden gestoeld op de ongevalsregistratie, sterker nog daaruit blijkt niet van een onveilige situatie. Op www.ongelukken.staanhier.nl, een site met openbare veiligheidsgegevens, is te zien dat er geen ongevallen ter plaatse van het bestaande tankstation Stevens zijn gebeurd in de laatste 8 jaar (1-1-2007 t/m 31-12-2014).

Daarnaast blijft het bestaande autobedrijf gehandhaafd zodat er ter plaatse van het tankstation geen wijziging is.

Ter plaatse van de nieuwe locatie is de situatie verkeerskundig complex met de aansluiting van de Frensensteeg en de uitrit van Smit recht tegenover de VVV-locatie (daar heeft in de zojuist genoemde periode van de laatste 8 jaar overigens wél een ongeval plaatsgevonden). Daar zal de situatie onveilig worden. Per saldo is er dus sprake van een verslechtering van de verkeersveiligheid.

-paragraaf 2.2, blz. 5 – autobedrijf blijft op huidige locatie – gesteld ongewenste situatie blijft

2e alinea, laatste regel "Autobedrijf Stevens blijft ter plaatse van Beulakerweg 131b gehandhaafd." Zie eerder: er blijft hier dus sprake van kruisend fiets- en autoverkeer. Te verwachten is dat de auto-activiteiten zullen worden uitgebreid op het vrijvallende deel van het terrein. Per saldo is er dus geen verbetering van de verkeersveiligheid.

Laatste regel: "Hierbij sluit het planvoornemen aan op de ruimtelijke en functionele structuur van Glethoom".

Het is volledig onduidelijk waarom en op welke manier dit planvoornemen hierbij aansluit.

-paragraaf 2.4, blz. 7/8 – wijze van exploitatie/gebruik tanks voor wegverkeer?

Overgang blz. 7 naar 8: voor het tanken van boten moet worden uitgegaan van een bemand station. Dit is in de reactienota inspraak (bij 4.1.2) wel genoemd maar staat nergens in het ontwerpplan. Daarnaast is onduidelijk hoe het station voor wegverkeer geëxploiteerd gaat worden: bemand, automatisch met beperkte openstelling of automatisch met 24h openstelling. Voor de verschillende situaties gelden verschillende eisen ten aanzien van aanliggende bebouwing, brandbeveiliging en dergelijke. Hier wordt in het ontwerpplan niet ingegaan.

-paragraaf 2.4, blz. 8 – opstelstrook voor tankwagen – normen - waar? – verkeersveiligheid

Blz. 8 "Voor het vullen van de voorraad tank wordt een opstelstrook ingericht voor de tankwagen." Cliënte heeft hierover twee opmerkingen:

Door deze aanpassing is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Hierdoor gelden er de oude, strengere geluidseisen voor de aanliggende woningen. Deze berekening is niet gemaakt door het geluidsbureau.

Onduidelijk in het ontwerp is waar deze strook moet komen.

Als dit het verhardingsvlak aan de zuidzijde is, is onduidelijk hoe de tankauto hier moet komen (rijcurven - hoogte luifel - kan dat?).

Als dit langs de provinciale weg komt, is aan de noordzijde de enige plek waar dit kan. Dit ligt direct na de slinger / snelheidsremmer in de provinciale weg. Deze locatie is niet veilig. Auto's zijn hier aan het sturen en hoeven maar iets verkeerd te sturen om dan tegen de tankauto aan te rijden.

-paragraaf 2.5.1, blz. 8 – verkeersintensiteit en veiligheid

Hier en op diverse punten in de reactienota inspraak, wordt gesproken over de intensiteiten op een werkdag (20% lager bij de VVV-locatie dan bij de bestaande locatie). Cliënte heeft hierover de volgende twee opmerkingen.

Cliënte neemt aan dat men hiermee het jaargemiddelde voor een werkdag in 2014 of 2015 bedoelt. Het jaargemiddelde is voor Giethoom echter niet van belang. In de zomermaanden juli en augustus is het veel drukker en is volgens cliënte goed mogelijk dat de intensiteiten tussen de bestaande en de VVV-locatie meer gelijkwaardig zijn of dat het zelfs drukker is bij de VVV-locatie.

De intensiteit op de doorgaande weg is niet van belang, maar het aantal conflictbewegingen wél. De reden die de gemeente aangeeft om mee te werken, op te vatten als een argument die de gemeente gebruikt om haar medewerking te verdedigen, is verkeersveiligheid. Hoeveel verkeer er dan rechtdoor rijdt, is niet van belang. Het gaat om het aantal conflicterende verkeersbewegingen.

Op de huidige locatie is dat alleen maar tussen auto's van en naar het tankstation en fietsers en voetgangers op het fietspad. Het aantal bewegingen naar het tankstation is beperkt evenals de intensiteit op het fietspad (elgenlijk alleen in de zomerperiode fietsers, daarbuiten beperkt). De kans op een conflicterende verkeersbeweging is dus ook beperkt.

Ook blijft de situatie daar gelijk aangezien het autobedrijf er blijft en wellicht uitgebreid gaat worden. Daarnaast is de situatie langs de hele Beulakerweg niet anders: veel bedrijfsuitritten, zijwegen en woningontsluitingen waar autoverkeer het fietspad kruist.

Bij de VVV-locatie is dit veel complexer en zijn er meer conflicterende bewegingen. Voor het inrijden van het tankstation is dit beperkt, het gaat om het uitrijden. Hier komt verkeer samen van het tankstation, de provinciale weg, de Frensensteeg, de bedrijfsuitrit van Smit en een langs de Beulakerweg aanwezig informatiepunt. De conflictbelasting hiervan is veel groter dan bij de huidige locatie en de gevaarzetting dus ook hoger.

-paragraaf 2.5.1. blz. 8 – geen vermenging meer met toe- en afrijdend auto- en fietsverkeer?

Tweede alinea, laatste 2 zinnen: "Doordat de nieuwe locatie, vindt er geen vermenging meer plaats van autoverkeer van en naar het tankstation en fietsers of voetgangers. Hiermee is sprake van een verbetering van de verkeerssituatie."

Diverse opmerkingen (zie ook eerder):

- Het autobedrijf blijft en zal wellicht worden uitgebreid: dus menging blijft.
- De situatie is niet anders dan bij de rest van de bedrijfs- en woning- in- en uitritten langs de Beulakerweg en bij veel tankstations.
- De situatie op de nieuwe locatie is verkeerskundig complex en zal onveilig worden:
 - verkeer dat de Frensensteeg of de uitrit van Smit uitrijdt, heeft nu al moeite om veilig weg te kunnen rijden en nu komt er een in- en uitrit recht tegenover bij.
 - Er is geen onderzoek gedaan naar de genoemde verkeersonveiligheid bij de bestaande locatie.
 - Er is geen onderzoek gedaan naar het effect op de verkeersveiligheid bij de bestaande locatie bij verplaatsing.
 - Er is geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op de nieuwe locatie.
 - Er is geen onderzoek gedaan naar het effect op de verkeersveiligheid op de nieuwe locatie bij verplaatsing.

-paragraaf 3.3.1. blz. 14 – verbetering belangen wonen, werken en recreëren?

Laatste regel: "Het planvoornemen draagt dan ook bij aan een verbetering van de belangen vanuit wonen, werken en recreëren en sluit hiermee aan op het provinciale beleid."

Clienté bestrijdt dit.

Belang wonen: wie profiteert hiervan? De bedrijfswoningen op het industrieterrein? De eigen woning van Stevens en de naastgelegen bedrijfswoningen (bouwbedrijf met woning op afstand en camperbedrijf met campers geparkeerd in het uitzicht). Dit wordt gezien als verbetering tegenover de verslechtering van normale woningen aan de Beulakerweg bij de nieuwe VVV-locatie en het wegvallen van het uitzicht op het natuurgebied Beulakerpolder. Clienté denkt dat dit niet zo is en ook niet zo mag worden gewogen.

Belang werken: wie profiteert hiervan? Stevens? Hij moet een personeelslid zetten op of het autobedrijf of het nieuwe tankstation. 1 werknemer (seizoenswerker?). Per saldo verslechtert de bedrijfsvoering bij clienté (zie ook bijlage van Tauw bij het milieuonderzoek). Dat kost een seizoenswerker. Door de concurrentie in een te kleine en afnemende markt, vervallen er mogelijk / waarschijnlijk bestaande arbeidsplaatsen bij clienté weg. Per saldo dus geen verbetering, maar een verslechtering.

Belang recreëren: wie profiteert hiervan? De bezoekers kunnen nu ook al tanken langs het water en bij clienté is al voldoende capaciteit voor de vraag. Voor de recreant zal er geen verschil zijn.

-paragraaf 6.2.1, blz. 21 – akoestisch rapport

Laatste alinea: "" Hiervoor geldt dat sprake is van een grote verkeersaantrekkende werking. In dat kader is een akoestisch prognose onderzoek uitgevoerd." In het betreffende onderzoek is geen rekening gehouden met een grote verkeersaantrekkende werking. Zie ook de eerdere opmerking bij blz. 8 (aanpassing infrastructuur, reconstructie, andere normen die niet zijn (mee)berekend).

-bijlage 4, Natuurtoets, bijlage 4 (brief Tauw) – in berekening gebruikte prognoses brandstofomzet

Als aanvulling hierop, lijkt het erop dat men uitgaat van veel te hoge prognoses voor de brandstof-omzet van beide bestaande tankstations. De verplaatsing van het tankstation zal naar verwachting niet leiden tot extra brandstofverkoop in Giethoorn. Voor de watersport is er geen extra omzet en voor het autoverkeer ook niet. De provincie zou via de precariorechten inzicht moeten hebben in de totale omzet van beide stations. Op basis van deze gegevens zal direct inzichtelijk zijn dat er geen sprake is van het rendabel kunnen realiseren en exploiteren van een nieuw/extra tankstation.

-bijlage 4, Natuurtoets, bijlage 4 (brief Tauw) – prognose/schatting/berekening afname klanten

Laatste 3 alinea's werkwijze:

Autoverkeer: 16 klanten voor Stevens en 8 minder voor cliënt. Cliënt vraagt zich af waar deze cijfers/stelling vandaan komen/komt en hoeveel cliënte er op basis daarvan dan nog zou overhouden.

Watersport: cliënte 18 boten per dag minder, maar geen uitspraak over hoeveel Stevens er krijgt (12,5 wordt genoemd voor VVV-kantoor, maar dat neemt men volgens cliënte als referentie aan).

Het lijkt erop dat men de al vervallen VVV-locatie meeneemt. Het lijkt cliënte in dat geval niet correct dat deze wordt meegenomen omdat deze al enkele jaren is vervallen. Men gebruikt dus een verkeerde referentiesituatie.

Cliënte wil weten waarop men deze afname van het aantal klanten van haar baseert: 18 boten en 8 auto's per dag. Dit (b)lijkt niet onderbouwd en volstrekt onduidelijk. Een rekenvoorbeeld:

- $18 \times 365 = 6.570$ boten per jaar;

- $8 \times 365 = 2.920$ auto's per jaar.

Als dit zo zou zijn, dan blijven er voor cliënte geen klanten over! Uitgaande van gemiddeld 60 liter per boot en 30 liter per auto voor een tankbeurt is dit meer dan 96% van de omzet van cliënte (en deze uitgangspunten zijn eerder te laag dan te hoog)!

-paragraaf 9.1 – onjuiste vergelijking en conclusie – aan plan kleven wel degelijk de nodige bezwaren

Hier wordt als soort conclusie gesteld dat het plan en de wijzigingen die dat mogelijk maakt een maatschappelijke meerwaarde zou hebben. Zo staat er geschreven:

"De verplaatsing van het tankstation betekent een verbetering ten aanzien van de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie. Derhalve mag aangenomen worden dat tegen het plan-voornemen geen overwegende planologische bezwaren bestaan."

Zoals hiervoor al aangegeven bestrijdt cliënte de stelling dat de verplaatsing de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie verbetert.

Daarbij – en dat is belangrijk – ziet deze stelling alleen op de huidige locatie.

Daarmee is nog niets gezegd over de grote veranderingen en gevolgen die de verplaatsing veroorzaakt op de locatie waar naartoe de verplaatsing gaat, de nieuwe locatie.

De kort door de bocht conclusie, want zo moet het door het gebruik van het woord 'derhalve' worden begrepen, dat gelet op de eerste zin het plan de toets der kritiek zou kunnen doorstaan, is dan ook zeer naïef te noemen maar is daarnaast ook inhoudelijk, juridisch en planologisch volstrekt onjuist. Uiteindelijk gaat het er om of de planologische wijziging op de nieuwe locatie – in het kader van de vereiste 'goede ruimtelijke ordening' - nuttig, noodzakelijk, zorgvuldig en verdedigbaar is en in dat licht ook daar een verbetering oplevert. En dat – zo moge uit bovenstaand betoog duidelijk zijn geworden – is in het geheel niet het geval, reden waarom het plan geen doorgang kan vinden.

Het is een particulier Initiatief en enkel en alleen Ingegeven om tegemoet te komen aan de wens van een Initiatiefnemer (commercieel bedrijf) om naast een al bestaand autobedrijf met tankstation voor wegverkeer een nieuwe bedrijfslocatie (tankstation) te mogen vestigen om zo naast wegverkeer ook waterverkeer van brandstof te voorzien, en dat terwijl op zeer korte afstand en nota bene aan diezelfde weg en water al een bedrijf gevestigd dat ook nog eens in de volledige vraag voorziet. Hier is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. De toets aan de ladder van duurzame verstedelijking zal ook tot die conclusie leiden. De gemeente zou er dan ook voor moeten passen om hier zo bereidwillig in het initiatief mee te gaan.

Samenvattend verzoek ik u namens cliënte om niet tot vaststelling van het ontwerpplan over te gaan en geen verdere medewerking te verlenen aan realisering van een tweede gecombineerde water- en wegtankstation aan de Beulakerweg.

Tot slot verzoek ik u cliënte via mij op de hoogte te houden van de verdere planprocedure.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



mr. M.J.A. Arts
advocaat

Gemeenteraad

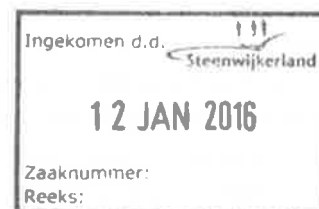
Postbus 162

8330 AD Steenwijk

Bezwaar tegen

NL.IMRO.1708.GHN Tankstation GHNZ-ON01

Door Partyschip Giethoorn opgesteld 10 januari 2016.



afgegeven zonder
enveloppe.

Hierbij dienen wij ons bezwaar in tegen NL.IMRO.1708.GHN Tankstation GHNZ-ON01

Hiervoor hebben wij de volgende redenen:

1. Onze gasten kunnen niet veilig bij ons aan boord komen. Er is geen parkeergelegenheid. Dit betekent dat de auto's in de berm of op het fietspad moeten parkeren. En dan nog een drukke weg moeten oversteken. Altijd zijn hier mensen bij die slecht ter been zijn en met rollator of rolstoel naar Partyschip Giethoorn gaan. Touringcarbussen (max. 4 tegelijk) zullen op de Beulakerweg hun passagiers uit moeten laten stappen.
2. Wij steunen elk jaar een goed doel en soms komen de mensen op een brancard om nog een dag uit te kunnen.
3. Wij verzorgen ook de laatste vaart naar het crematorium in Meppel. Dan moet de lijkwagen ook aan de andere kant in de berm staan. En de lijkist over de weg naar het schip.
4. Onze leveranciers kunnen niet veilig hun goederen leveren op het Partyschip Giethoorn. De drankenhandel, de bakker, de catering, diverse entertainment.
5. Wij kunnen zelf niet veilig de benodigde goederen aan boord brengen en weer afvoeren. En voor ons is het van het grootste belang dat wij de auto zo dicht mogelijk bij het schip hebben. Wij moeten nog 20 jaar met het schip ons geld verdienen. We zijn nu bijna 50 jaar. Gezien de leeftijd moet de afstand auto – schip juist kleiner worden en niet groter.
6. Geen parkeergelegenheid betekent het einde voor de onderneming Partyschip Giethoorn. Wie boekt er een feest als er geen parkeergelegenheid is voor hun gasten?
7. De openbare parkeergelegenheid is verkocht aan een derde partij. En het is niet aangeboden aan het Partyschip voor aankoop. Terwijl wij de grootste belanghebbende zijn!
8. Als Partyschip Giethoorn parkeergelegenheid moet huren, levert dit een schadepost op die wij zullen gaan verhalen op de provincie Overijssel en/of gemeente Steenwijkerland.
9. Alle overige planschade gaan wij ook verhalen bij Provincie Overijssel en/of gemeente Steenwijkerland.
10. Het staat vast dat wij met de heer Stevens geen overeenkomst zullen sluiten, betreft het gebruik maken van dat terrein om bij onze onderneming te komen.
11. Bij het wegvaren en afmeren gaan wij ernstig hinder ondervinden van de plezierjachten, die kunnen tanken aan de waterkant, vlak voor ons in de vaarroute van het partyschip. Dit pompstation zal plezierjachten uit Giethoorn aantrekken die zullen daar keren. Ook hebben we daar te maken met andere grote binnenvaartschepen. Dit stuk in het kanaal is het smalste deel en door de kleine boten is het water hier altijd zeer onrustig. Zeker met heel mooi weer is dit deel van het kanaal een veiligheidsknelpunt op het water. Bovendien zal het onrustige water het tanken van de jachtjes zeker niet ten goede komen. Levert ook een milieuprobleem op.
12. Het nieuw gerealiseerde natuurgebied tussen Bodelaake en de Beulaker ligt vlakbij het pompstation. Tanks onder de grond zullen waarschijnlijk gaan lekken. Elk pompstation, werkplaats krijgt te maken met vervuiling. Ongelukken gebeuren altijd. Moet er nu een nieuwe plek worden vervuild? En ook vloestofdichte vloeren zijn niet vloestofdicht. Er bestaan namelijk bedrijven die scheuren herstellen in de vloestofdichte vloeren. En die doen dat niet 1x per jaar, maar elke dag!
13. Woningen mogen niet binnen 30 meter liggen, maar hoe is dat voor de ligplek van het Partyschip. Hoe dicht bij ons komen de benzinepompen? Wij liggen hier met max. 200 gasten. En de leeftijd varieert van 0 tot 100 jarigen.
14. Een pompstation betekent dat er sprake is van een grote verkeersaantrekkende werking. Dit betekent op de weg een enorm veiligheidsknelpunt. Automobilisten kunnen hier afslaan, om naar Giethoorn –Zuid in te rijden. De toegangsweg voor een ander bedrijf zit er vlak naast. Ook loopt er nog een fietspad tussendoor. En onze eigen auto's, auto's leveranciers en max. 100 auto's of max 4 touringcarbussen komen er nog draaien en parkeren en mensen uitladen. En die moeten oversteken. En dan heb je nog de klanten van het pompstation?? Die moeten er ook nog bij aan de andere kant van de weg.

15. Waarom moeten er 2 tankstations aan het water in Giethoorn en ook nog zo dicht bij elkaar? In Zwartsluis is er ook 1. Maar in Blokzijl bijvoorbeeld zit niets. Veel mooier voor het toerisme zou zijn als in Blokzijl ook een tankstation aan het water zou komen. In de kop van Overijssel maak je toch op verschillende punten voorzieningen voor watertoerisme en je zet toch niet dezelfde voorziening vlak bij elkaar?

16. Bijgevoegd handtekeningen van directe omwonenden die ook tegen het bestemmingsplan zijn.

17. De volgende ronde om nieuwe handtekeningen erbij te verzamelen staat reeds ingepland.

18. Het bestemmingsplan NL.IMRO.1708.GHN Tankstation GHNZ-ON01 heeft ernstige nadelige gevolgen voor het bedrijf Partyschip Giethoorn. Dit mag niet.

19. Het beleid in Nederland is al jarenlang dat pompstations op bedrijventerreinen geplaatst worden. En nu gebeurt hier het omgekeerde.

20. Volgens de heer E. Klok van Beta, de organisatie voor zelfstandige tankstationhouders, verdwijnt waarschijnlijk de helft van de 4.500 tankstations in Nederland de komende jaren. (Krantenartikel De Gelderlander 11 juli 2015).

Maar in Giethoorn moet er beslist een nieuw tankstation bij?

21. Wij vinden dat het Partyschip Giethoorn een klein beetje extra toevoegt aan de plaats Giethoorn. Wij houden alles rondom de boot ook netjes. Iedereen kent het schip en het heeft daar een prachtige plek in het kanaal. Voor het voortbestaan van dit bedrijf is parkeergelegenheid, opslagruimte en kantoorruimte van levensbelang. Daarom hebben wij ook al de VVV ark geruime tijd gehuurd.

Wij zetten grote vraagtekens bij hoe het mogelijk is dat wij niet benaderd zijn voor de aankoop van het openbare parkeerterrein waarop het pad begint om bij onze ligplek te komen!!?? Terwijl wij de grootste belanghebbende zijn!

Wij hebben daar in het verleden meerdere malen over gehad met de Provincie Overijssel/Dhr. J. Wagteveld en altijd heeft hij gezegd: Wacht maar rustig heer Keur, dat stukje komt wel in de openbare verkoop....

Transparantie & ordentelijk is niet aan de orde na 20 jaar ondernemen in de Gemeente Steenwijkerland en Provincie Overijssel.

Partyschip Giethoorn, Mannes & Klaske Keur, Tel: 06-54 300 354

info@partyschip.nl

www.partyschip.nl

www.partyschipgiethoorn.nl

Helft van tankstations dreigt te verdwijnen

door Peet Vogels

ROTTERDAM. De helft van de 4.500 tankstations in Nederland dreigt de komende jaren te verdwijnen. Er wordt steeds minder benzine verkocht.

Pomphouders proberen met kostenverlagingen het hoofd boven water te houden, maar daar zit in middels geen rek meer in. Een koude sanering lijkt onafwendbaar. Daarvoor waarschuwt Ewout Klok van Beta, de organisatie voor zelfstandige tankstationhouders. „In Nederland is er altijd een pomp in de buurt. Dat leidt tot grote concurrentie. Fijn voor de consument, want dat houdt de prijzen laag.”

Die concurrentie wordt steeds groter, omdat de totale hoeveelheid verkochte benzine jaarlijks daalt. Het afgelopen jaar werd 12,2 miljard liter benzine, diesel en auto-gas verkocht, 6,6 procent minder dan in 2013. De belangrijkste reden is dat de auto's steeds zuiniger worden. „Daarnaast nemen mensen vaker de fiets en werken ze vaker thuis.”

De slag om de klant gebeurt vooral op prijs, zegt Klok. „De marges zijn daardoor zo laag dat er nauwelijks nog verdiend wordt op benzine. Per liter is de marge maximaal vier cent.” En daarvan moeten de pomphouders dan ook nog hun personeel betalen, de huur en andere kosten.

Om de kosten te drukken gaan

steeds meer pomphouders over op onbemande stations. Of ze beginnen een onafhankelijke pomp. „Pomphouders die bij een grote oliemaatschappij zitten moeten die brandstof inkopen tegen

© 0 0 0

Onder andere Shell en BP zijn met onbemande pompen begonnen. Bijvoorbeeld langs provinciale wegen.

adviesprijs minus een korting. Als onafhankelijke pomphouders komen wij op de vrije markt en die prijs is lager”, zegt Klok. „Dat scheelt al snel twee cent per liter voor de klant.” Op die manier pro-

beren de pomphouders het hoofd boven water te houden. „Van de shop moet je het niet meer hebben”, zegt Klok. Maar de grote oliemaatschappijen laten zich de kaas niet zo gemakkelijk van het brood eten. Onder andere Shell en BP zijn met onbemande pompen begonnen. Bijvoorbeeld langs provinciale wegen, waar minder verkeer is”, zegt een woordvoerder van Shell. Maar Shell zet ook in op de shop. „Langs de snelwegen en tankstations bij bebouwing wordt de shop juist steeds belangrijker. We breiden de dienstverlening uit. Het gaat niet meer alleen om tanken, maar ook om goede koffie, lekkere broodjes en goede toiletten.”

De concurrentie blijft daardoor

moordend en dat zal de pomphouders de kop gaan kosten, verwacht Klok. „In de grensstreken sluiten al veel stations. Vanwege de concurrentie uit het buitenland.” Maar ook daarbuiten zullen veel pomphouders het niet redden. „Ik zit zelf in Hoogeveen. Daar zitten zeven tankstations. Die blijven niet allemaal bestaan. Ik verwacht niet dat hele streken zonder tankstation komen te zitten.”

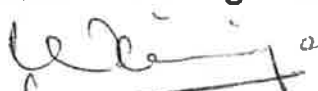
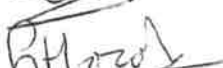
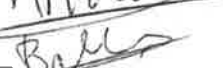
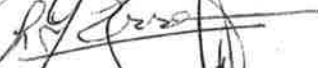
Een vermindering van het aantal tankstations betekent ook dat de concurrentie minder wordt. Toch zal dat niet tot hogere prijzen voor de consument leiden, denkt Klok. „Er blijven voldoende stations over die bij elkaar in de buurt zitten. De concurrentie blijft en daarmee de lage prijzen.”

IEA: 'Bodem olieprijsen is nog niet bereikt'

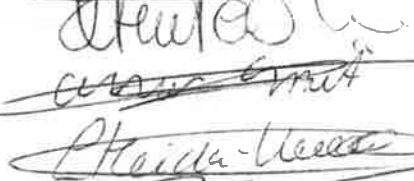
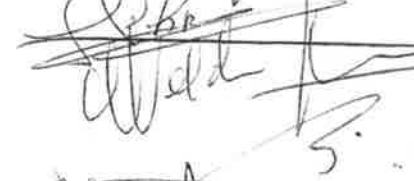
De wereldolieprijsen, die al erg laag zijn, kunnen nog verder zakken. Dat voorspelt het Internationaal Energie Agentschap (IEA). Volgens de experts is er nog steeds sprake van een massaal overaanbod aan olie. Ze verwachten pas volgend jaar een kentering. Het IEA rekent erop dat de productiegroei in de Verenigde Staten in 2016 nagenoeg tot een halt komt. Volgens het agentschap liggen de prijzen nu zo laag, dat de oliebedrijven het zich daar niet kunnen veroorloven om hun productie te blijven opschroeven. De schaliëproductie in Noord-Amerika rendeert alleen bij hoge onbrenningen in

Rusland zet de olieproductie volgend jaar waarschijnlijk een daling in. De wereldolieprijsen zijn de afgelopen maanden gestabiliseerd na een enorme terugval in de tweede helft van vorig jaar. Ze liggen nu ongeveer 45 procent lager dan een jaar geleden. Een vat Noordzeeolie (Brent) kostte gistermorgen een kleine 60 dollar, tegen circa 110 dollar een jaar geleden. In het verleden werden de prijzen op niveau gehouden door het internationale karrel OPEC. Maar die besloot haar productieplafond niet terug te schroeven. Met name Saudi-Arabië wil niets weten van

Ik ben tegen het Bestemmingsplan tankstation Beulakerweg 114 A Giethoorn

Naam	Adres	Handtekening
1/ Fam. Wieringa	Beulakerweg 116	
2/ Fam. Van Vossen	Beulakerweg 118	
3/ P. Houden	Beulakerweg 120	
4/ J. de Boer	Beulakerweg 122	
5/ E. GROEN	Beulakerweg 126B	
6/ W. Vaals	126	
7/ H. G. v. Erp	Beulakerweg 128D	
8/ JAN BRATEN	Beulakerweg 128A	
9/ Minke Baalken	"	
10/ Evert Strijder	Zuiderpad 9	
11/ Tonakker	Beulakerweg 124	
12/ G. v. Erp	124D	
13/ Kruun	Beulakerweg 110A	
14/ J. v. d. Zand	Maandag	
15/ R. Reinink	Zuiderpad 25	
16/ Coela Reinink-Jonker	Zuiderpad 25	
17/ JAN EN JOKE KRIKKE		
18/ Fam. Bijl		
19/ G. Smit-Thunij	Zuiderpad 52	
20/ Fam. Lubbinge	Zuiderpad 40	
SJ VAN Ree	Zuiderpad 48A	

Ik ben tegen het Bestemmingsplan tankstation Beulakerweg 114 A Giethoorn

Naam	Adres	Handtekening
21/ H. Dorgelo Vos	Petersteeg 3	
22/ De Jonge	Zuiderpad 20 ^a	
23/ van Breukelen	Zuiderpad 22	
24/ Arno Gmit	Zuiderpad 3	
25/ P. Heida	Zuiderpad 18	
26/ B. Kollen	Zuiderpad 16A	
27/ H. Buij	Hangesteeg 1	
28/ G. Schra	Zuiderpad 37	
29/ A. Veldman-Kerssies	Zuiderpad 64	
30/ Y. Adelmeyer	Beulakerweg 120B	
31/ H. Buij	Zuiderpad 19	
32/ W. Kollen	Zuiderpad 17	
33/ G. Kollen	Zuiderpad 7	
34/ A. Veer	Zuiderpad 27	
35/ G. v.d. Linde	Zuiderpad 39	
36/ G. Polder	Zuiderpad 29	
37/ B. Polder	Zuiderpad 29	
38/ G. M. H.	Beulakerweg Zuiderpad 62	
39/ A. M. J. L.	Beulakerweg Zuiderpad 62	
40/ M. W. K.	Vetstraat 1213 Beulakerweg	
41/ B. J. ut	Hangesteeg 23	
42/ A. Hendrik	Beulakerweg 169B	
43/ W. G. van Meer	Zuiderpad 116	

Aan de gemeenteraad van de gemeente
Steenwijkerland
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK

Datum : 13 januari 2016
Inzake : Wieringa/Steenwijkerland
Onze referentie :
Uw referentie : Bestemmingsplan Tankstation Giethoorn - Zuid
E-mail : peterwieringa@kalfadvocatuur.nl

Geachte leden van de gemeenteraad van de gemeente Steenwijkerland,

Hierdoor dien ik, mr. P. Wieringa, namens de heer S.F.A. Wieringa en mevrouw A. Wieringa – Timmerman te Giethoorn, zienswijzen in tegen het ontwerp bestemmingsplan Tankstation Giethoorn – Zuid.

De heer en mevrouw Wieringa zijn eigenaar van het perceel Beulakerweg 116 te Giethoorn, welk perceel is gelegen direct naast het gebied waarop het ontwerp bestemmingsplan betrekking heeft. De heer en mevrouw Wieringa zijn derhalve bij uitstek als belanghebbende in bestuursrechtelijke (en overigens ook in civielrechtelijke) zin te beschouwen.

Inleiding met betrekking tot de stukken

Bij e-mail van 3 juni 2015 heeft de gemeente in de persoon van de heer J. Huizing de volgende stukken naar cliënten gestuurd:

- Een ontwerp plankaart
- Een ontwerp bestemmingsplan
- De toelichting op dat ontwerp

Bij e-mail van 8 januari 2016 heb ik aan de heer J. Mulder van de afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de gemeente Steenwijkerland gevraagd of deze stukken de complete stukken betreffen, zodat ik over het complete dossier zou beschikken. Ik heb in mijn e-mail tevens om de stukken ter zake van de planschadeovereenkomst tussen de gemeente en de heer Stevens gevraagd. De heer Mulder berichtte mij per omgaande e-mail dat hij dit verzoek zou overbrengen aan de heer Huizing en dat deze mijn vraag zou beantwoorden.

Ik heb tot en met heden – 13 januari 2016 – nog niet van de heer Huizing of van een andere medewerker van gemeente Steenwijkerland vernomen. Ik ga er derhalve voorlopig vanuit dat de hiervoor genoemde stukken het complete ter inzage gelegde dossier betreffen.

Ik voeg aan het voorgaande toe dat ik ook de “Beantwoording op de inspraakreacties” van de gemeente d.d. 26 november 2015 in mijn bezit heb. Cliënten waren twee personen die de inspraakreactie van de heer Keur (Partyschip Giethoorn) hadden ondertekend.

Tot slot ga ik ervan uit dat er geen aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.

Inleiding algemeen

Cliënten behouden zich in de eerste plaats het recht om voor in het verdere verloop van deze zaak hun argumenten, gronden en bezwaren aan te vullen.

Cliënten wonen al meer dan 50 jaar in het bewuste gebied. Zoals bekend, had op die plek de VVV-boot een bestendige ligplaats. Cliënten hebben tot en met 1984 in de VVV-boot gewoond; zij zijn in 1985 verhuisd naar de direct nabijgelegen woning aan de Beulakerweg 116. De VVV-boot is recentelijk - 2013/2014 – van deze plek verwijderd. Dit, nadat de eigenaar van de boot - VVV Giethoorn - in hoger beroep verloor in de procedure die de provincie Overijssel tegen de VVV had aangespannen.

Het is evident dat het oprichten van een tankstation op de voorgenomen plaats een zeer ingrijpende wijziging van situatie ter plaatse zal opleveren. Daar kan geen enkel misverstand over bestaan. Deze wijzigingen raken niet alleen het perceel van cliënten, maar ook de omgeving. De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn bijvoorbeeld op het plangebied van toepassing. Het gebied is dan ook onderdeel van een Natura 2000-gebied.

Nu er sprake is van een zeer ingrijpende wijziging met mogelijke grote gevolgen voor cliënten en de omgeving, spreekt het voor zich dat de gemeenteraad zich daarvan bewust moet zijn wanneer de raad het ontwerp bestemmingsplan definitief zou willen vaststellen.

Doel bestemmingsplanwijziging

Het ontwerp heeft ten doel om de wens van één persoon - de heer R. Stevens te Giethoorn - planologisch gezien mogelijk te maken. De heer Stevens wil ter plaatse een tankstation oprichten. Mede gelet op de ingrijpende gevolgen van het oprichten van een dergelijk tankstation en de belangen van omwonenden, natuur en milieu, alsmede de onomkeerbaarheid van een bestemmingsplanwijziging gevolgd door het oprichten van een tankstation, brengt met zich mee dat in casu in het bijzonder de vraag moet worden beantwoord of een bestemmingsplanwijziging een redelijk doel dient en of een en ander gerealiseerd kan worden.

De gemeenteraad moet zich dan ook de vraag stellen of hij – alle belangen op het gebied van planologie, economie, leefbaarheid, milieu, natuur afwegende - in redelijkheid kan meewerken aan een dergelijke ingreep met grote gevolgen voor omwonenden, andere belanghebbenden, natuur en milieu.

Een bestemmingsplanwijziging moet immers ten minste een redelijk te respecteren doel hebben. Als dat doel niet aanwezig is dan wel niet gerealiseerd kan worden, is een wijziging van een bestemmingplan doelloos. De gemeenteraad is dan gehouden om de voorgenomen wijziging af te keuren.

Aanleiding tot planontwikkeling

De gemeente stelt in haar toelichting dat de locatie waar de heer Stevens thans zijn tankstation heeft, verkeersonveilig is en dat de ondergrondse tanks deels vervangen moeten worden, waardoor na afweging is gekozen voor nieuwbouw. Dit is de reden waarom de heer Stevens naast de woning van cliënten een tankstation wil oprichten.

Het bestaan van deze redenen wordt betwist. Er wordt op geen enkele wijze en op geen enkel moment aangetoond dat er sprake is van verkeersonveilige situatie en dat er bovendien nog sprake is van een situatie dat ondergrondse tanks vervangen moeten worden.

Op de plek waar de heer Stevens thans een tankstation heeft, is al tientallen jaren een autobedrijf mét tankstation gevestigd. De heer Stevens heeft het bedrijf ook als zodanig gekocht en hij heeft het bestaande bedrijf voortgezet. De weg die langs het huidige tankstation loopt, is de Beulakerweg (de N34).

In paragraaf 2.4 van de toelichting stelt de gemeente dat de verkeerssituatie bij het huidige tankstation onveilig is omdat het tankstation is gelegen aan een drukke doorgaande weg, te weten de N34. Dit kan op geen enkele wijze de bestemmingsplanwijziging legitimeren. Immers, de locatie ten noorden van de Beulakerweg 116 ligt aan dezelfde weg.

De beoogde locatie kent integendeel een veel hogere verkeersintensiteit dan de huidige locatie. De Beulakerweg is de belangrijkste autoverkeersader van Giethoorn. Met name in het seizoen (Pasen tot en met de herfstvakantie) komt er autoverkeer vanuit het zuiden van Giethoorn het dorp binnenrijden. Dit leidt in het bijzonder in de zomer tot een nu al (zeer) hoge verkeersintensiteit, welke intensiteit veel hoger is dan op de huidige locatie. Dit vloeit voort uit het feit dat het toerisme in Giethoorn met name op Giethoorn-Zuid is gericht en het daarmee samenhangende autoverkeer sterk afvlakt wanneer de brug naar Dwarsgracht voorbij gereden is. De huidige locatie van het tankstation ligt ten noorden van die brug.

Een tankstation op de beoogde locatie zal wel degelijk tot een onevenredige toename van verkeer ter plaatse leiden. Daarbij komt nog dat ter hoogte van deze locatie Restaurant Smit is gevestigd, één van de bedrijven waar van oudsher de eerste toeristen die Giethoorn binnenkomen, ontvangen worden. Voorts dient daarbij te worden opgemerkt dat er weliswaar ten noorden van de locatie een snelheids- en verkeersbelemmerend obstakel in de weg aanwezig is, maar aan de zuidkant niet.

Het enkele feit dat er op de huidige locatie een fietspad moet worden doorkruist, levert geen redengevend en beslissend argument op. Dat geldt namelijk voor alle bedrijven die op het industrieterrein waarop de heer Stevens zijn autobedrijf en tankstation exploiteert, gevestigd zijn.

Er wordt voorts gesteld dat er ondergrondse tanks deels vervangen moeten worden waardoor na afweging is gekozen voor nieuwbouw. Er blijkt helemaal nergens uit dat er sprake is van het gedeeltelijke vervangen van ondergrondse tanks. Daarnaast wordt in het geheel niet aangetoond waarom nieuwbouw van een compleet nieuw tankstation op een andere locatie beter zou zijn dan het vervangen van bestaande tanks. Er wordt op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt welke afwegingen er hebben plaatsgevonden.

Gelet op het voorgaande is evident dat de redenen waarom de heer Stevens op de beoogde locatie een nieuw tankstation zou willen oprichten, noch aangetoond zijn, noch redengevend voor een bestemmingsplanwijziging kunnen zijn.

Reeds tegen deze achtergrond zijn cliënten van mening dat de gemeenteraad het inrichten van een tankstation naast het perceel aan de Beulakerweg 116 te Giethoorn niet moet toestaan.

Financiële haalbaarheid

In paragraaf 8 van de toelichting schrijft de gemeente dat het een particulier initiatief betreft en dat alle kosten inclusief de planschadekosten worden gedragen door de particulier, de heer Stevens in dit geval. Er zou sprake zijn van een planschadeovereenkomst en een exploitatieovereenkomst. Deze overeenkomsten behoren niet tot de stukken. Cliënten betwijfelen ook zeer of deze overeenkomsten bestaan.

Voor hen staat in ieder geval vast dat de heer Stevens luid en duidelijk te kennen heeft gegeven niet bereid te zijn tot betaling van (plan-)schade van welk bedrag dan ook. Tijdens een gesprek bij de heer en mevrouw Wieringa thuis heeft de heer Stevens - in het bijzijn overigens van de heer Mulder en van ondergetekende - nadrukkelijk gezegd dat hij geen enkele vergoeding wilde betalen.

Cliënten zullen zich dan ook mogelijk rechtstreeks tot de gemeente Steenwijk moeten wenden als het gaat om verhaal van schade.

Gelet op de ingrijpende wijziging en de schade die de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en het vervolgens op te richten tankstation, met zich meebrengen, is dat een volstrekt onbegrijpelijk standpunt. De gemeenteraad zal ook dit gegeven in zijn afwegingen moeten betrekken. De gemeenteraad zou niet moeten (willen) meewerken aan een bestemmingsplanwijziging ten gunste van een persoon die bij voorbaat al weigert te dragen in de schade die dat voor de direct omwonenden tot gevolg heeft.

De gemeente stelt weliswaar dat er geen kosten zijn verbonden aan het plan, maar dan gaat zij wel heel gemakkelijk voorbij aan het feit dat de gemeente de kosten die de heer Stevens heeft gemaakt ten behoeve van het realiseren van zijn plannen in Giethoorn-Noord, onverplicht voor haar rekening heeft genomen. Het gaat naar verluidt om een bedrag van meer dan € 20.000,--.

In de visie van cliënten is deze vorm van financiële steun onoirbaar en de vraag rijst dan ook of de voorgenomen bestemmingsplan wijziging een volledig particulier initiatief is. Cliënten gaan ervan uit dat de gemeente de heer Stevens niet nog meer in financieel opzicht zal ondersteunen.

Het oprichten en het exploiteren van een tankstation is geen sinecure. Dit vereist forse investeringen. Zoals algemeen bekend is, zijn de marges op brandstof klein tot zeer klein. Er wordt op geen enkele wijze aangetoond welke investeringen het betreft en of het tankstation van de heer Stevens überhaupt reëel gesproken levensvatbaar zal zijn. Cliënten hebben de heer Stevens daar naar gevraagd. De heer Stevens antwoordde dat het wel goed zat, want “de accountant heeft het uitgerekend”.

Gelet op het voorgaande kan niet anders worden geconcludeerd dat er geen enkele sterke financiële basis voor een solide exploitatie van een tankstation bestaat dan wel is aangetoond.

Hetgeen de gemeente sub 8.3 van de toelichting over de maatschappelijke uitvoerbaarheid schrijft, raakt kant noch wal. Een tankstation hoort nu eenmaal meer thuis in een bedrijfsmatige omgeving dan in een woonomgeving waarvan de woning van cliënten deel uit maakt. Deze vorm van detailhandel is in de verre omtrek niet te vinden. Een tankstation is in absolute zin een vreemde eend in de bijt.

De verplaatsing van het tankstation betekent in de visie van de gemeente een verbetering van de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie. Deze stelling is onbegrijpelijk.

Het argument van de verkeersveiligheid is in het voorgaande al gepareerd. Bovendien: een verbetering van de verkeersveiligheid op de éne locatie door het verplaatsen van/het nieuw oprichten van een tankstation naar een andere locatie levert per definitie een verslechtering van de verkeersveiligheid op die locatie op.

De omgevingskwaliteit: zoals gezegd, maakt de locatie van het huidige tankstation deel uit van een klein bedrijven-/industrieterrein. Dat doet het al jaren; er is al tientallen jaren een autobedrijf en een tankstation op die plek gevestigd. De omgeving waar thans het tankstation is gevestigd, is als het ware gewend aan het tankstation en die omgeving is daar ook op ingericht. Het is niet voor niets een bedrijventerrein.

De voorgenomen locatie is allesbehalve een bedrijventerrein. Uit de toelichting kan niet anders worden geconcludeerd dan dat ook de gemeente een tankstation een negatieve invloed op de omgevingskwaliteit vindt hebben. Immers, anders zou de gemeente niet hebben geschreven dat verplaatsing van het tankstation een verbetering is. Een verbetering op de éne locatie betekent automatisch een verslechtering op de andere locatie (naast de woning van cliënten aan de Beulakerweg 116 te Giethoorn).

De gemeenteraad ziet zich derhalve ook gesteld voor de vraag of hij moet meewerken aan een onverplichte verslechtering van het leefklimaat en omgevingskwaliteit naast, in en rond de woning aan de Beulakerweg 116 te Giethoorn. Met andere woorden: bestaan er gegronde reden om de status quo aan te tasten en om afbreuk te doen aan het leefklimaat, de omgeving, het milieu, de natuur rond de woning aan de Beulakerweg 116 aan te tasten en de waarde van die woning onevenredig te doen dalen? Het antwoord daarop is: nee!

De gemeenteraad zou ervoor moeten waken om mee te werken aan een planologische wijziging die de posities van diverse betrokkenen aantast ten faveure van de positie van één enkele persoon die voor het overige niet benadeeld wordt wanneer de huidige situatie in stand blijft. Het oprichten van een tankstation op de beoogde plek is buiten elke orde. Het karakter van dit deel van Giethoorn zal blijvend en onevenredig worden aangetast. Planologie heeft bovendien ten doel om gebieden in te richten, en in dat kader moeten afwegingen gemaakt worden. Welnu: tankstations horen thuis op een bedrijventerrein, niet in een woonomgeving als de onderhavige. De gemeenteraad moet afwegen of hij aan deze planologisch ongewenste ontwikkeling wil meewerken met alle gevolgen van dien.

Overig

Ik zal in het navolgende kort ingaan op enkele andere onderdelen van de toelichting. Zoals in het begin aangegeven, behouden cliënten zich alle rechten voor om hun argumenten, gronden en bezwaren aan te vullen.

2.5 Onsluiting en parkeren

In tegenstelling tot hetgeen de gemeente schrijft, zal de verkeersaantrekkende werking - en daarmee het verhoogde risico - van de beoogde locatie veel groter zijn dan op de huidige locatie. Ik heb dat in het voorgaande al aangetoond.

2.6 Privacy en bezonning

Het is juist dat de zon opkomt in het Oosten en ondergaat in het Westen. Het gaat ook niet zozeer om de schaduwwerking, hoewel dit wel degelijk van belang is. Anders gezegd: de heer Stevens is voornemens om een luifel en een shop op te richten. Het staat vast dat dit inbreuk maakt op het uitzicht van cliënten. Bovendien zal de heer Stevens verlichting aanbrengen, welke dag en (in ieder geval) nacht zal branden. Dit felle licht valt in de woning van cliënten. Het gaat in bijzondere mate juist om de lichtinval.

Daarnaast zal er dag en nacht gebruik worden gemaakt van het tankstation. Dit is niet alleen een inbreuk op de privacy, maar ook op het geluid. Daar wordt in de toelichting onvoldoende rekenschap van gegeven.

Artikel 4.2 Natura 2000

Vast staat dat het perceel in een Natura 2000 gebied ligt. De Natuurbeschermingswet met daarin opgenomen/verwerkt de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn van toepassing.

In tegenstelling tot hetgeen de gemeente schrijft, bevindt het Habitatrichtlijngebied zich niet op 130 meter van de beoogde locatie. Die afstand is in werkelijkheid veel kleiner: het gebied ligt direct aan de overzijde van het kanaal Beukers-Steenwijk. Dat is een afstand van naar schatting 50 meter.

Er wordt gesproken over een ecologisch onderzoek waaruit volgt dat het voorgenomen plan geen significante gevolgen heeft voor het nabijgelegen Natura 2000 gebied. Dat onderzoek zit niet bij de ter inzage gelegde stukken. Cliënten betwisten dan ook dat het onderzoek heeft plaatsgevonden en zij betwisten ook de gestelde uitkomsten. Overigens zijn cliënten van mening dat het perceel middenin een Natura 2000-gebied ligt.

Artikel 6.2.2 Akoestisch onderzoek

Dit laatste wordt overigens bevestigd door de gemeente in paragraaf 6.2.2.: het gebied is aangemerkt als Natura 2000 gebied. Dat betekent dat de voorgenomen planwijziging in volle omvang aan de hand van de daarop betrekking hebbende regels beoordeeld en getoetst moet worden.

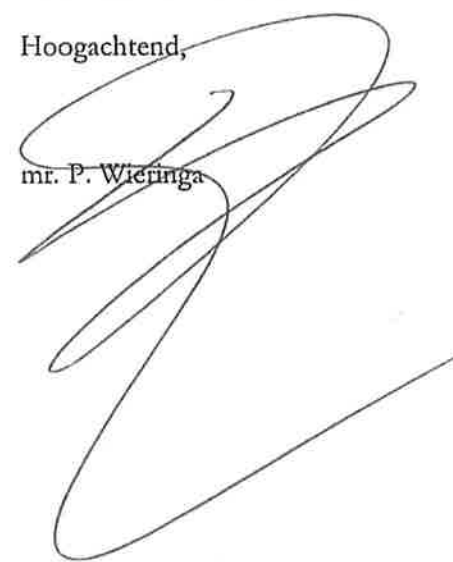
De gemeente rept over een akoestisch onderzoek. Dat onderzoek zit niet bij de ter inzage gelegde stukken. Cliënten betwisten dan ook dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden en zij betwisten ook de gestelde uitkomsten.

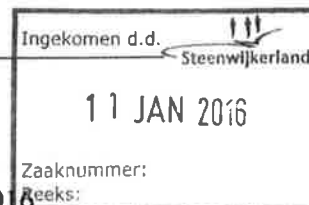
Conclusie:

Gelet op het voorgaande zijn cliënten van mening dat er geen tankstation op het beoogde perceel opgericht kan en mag worden.

Zij verzoeken u dan ook niet over te gaan tot vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan.

Hoogachtend,


mr. P. Wieringa



Geachte Raad en B&W,

Giethoorn 08-01-2016

Na aanleiding van de publicatie ontwerp bestemmingsplan tankstation Giethoorn Zuid (Stevens) dienen wij hiermee ons reactie en bezwaar in.

De gemeente geeft een slechte en eenzijdige onderbouwing op onze reactie welke wij hebben ingediend op het voorontwerp bestemmingsplan tankstation Giethoorn-Zuid.

Er wordt gesuggereerd dat deze locatie zuid veiliger zal zijn dan de huidige locatie van Stevens. Nergens uit blijkt dat dit wezenlijk het geval is de rapporten zijn eenzijdig gemaakt en niet objectief.

Uit het schetsplan blijkt dat de schepen niet in (oppervlakte water) vloeistof dichte haven liggen tijdens het tanken. De schepen liggen onbeschermd tegen aanvaringen en golfslag in het kanaal. Bij brandstof lekkage zal dit direct het oppervlakte water gaan vervuilen. Met alle gevolgen van dien voor het milieu of brand, ontploffingsgevaar m.b.t. de omliggende woningen welke zijn gedekt met rieten daken

Deze verplaatsing staat het haaks op de welstandsnota 2004 waarbij duidelijk is gekozen om alle industriële activiteiten te concentreren rond de Nering. Nb. Ook zien wij een picknick plaats op de schets aan het kanaal wat aanleiding geeft tot horeca activiteit of wel een recreatieve voorzieningen interpreteert.

Vanuit de bevolking (zuid) is er geen draagvlak voor deze locatie wat blijkt uit de vele protest handtekeningen welke bij u door Rederij Keur zijn aangereikt.

Een (onbemand) pomp station hoort niet op deze locatie binnen een bebouwde kom waar bewoners veilig willen slapen en genieten van hun woon omgeving.

Neem daarbij het feit dat het gebruik van fossielen brandstof op zijn retour is en dat wij in de toekomst niet meer op benzine en diesel rond rijden. Ook vanuit het algemeen belang (leefbaarheid kern Giethoorn) is deze verplaatsing (Tank station Stevens) na deze prachtige locatie aan de Beulakerweg totaal niet op zijn plaats. We hebben een brandstof pomp aan het water en met de huidige pomp van Stevens zijn er twee brandstof pompen via de weg bereikbaar zijn.

Laten we naar de toekomst toe onze intrede van het prachtige dorp Giethoorn niet verkrachten door een achterhaald tankstation welke totaal niet het dorps aanzicht past.

In de bijlage kopie onze zienswijze en handtekening bewoners Giethoorn zuid.

M.vrgr.
W.J. van Vossen
Beulakerweg 118
8355AM Giethoorn

Ingekomen d.d. 
- 7 JUL 2015
Zaaknummer: Giethoorn 06-07-2015
Reeks:

Kopie

Geachte Raad en B&W van Gemeente Steenwijkerland

Na aanleiding van de publicatie bestemmingsplan tankstation Giethoorn Zuid (Stevens) dienen wij hiermee onze zienswijze in.

De locatie van de voormalige VVV locatie binnen de bebouwde kom is beslist niet veiliger dan de huidige locatie van het tank station Stevens. Op de beoogde locatie is de verkeer intensiviteit (met onder ander ook fietsers en voetgangers) is hier vele male groter dan de huidige locatie. Men is vele male meer afgeleid door onder ander de vaar activiteit die op het water plaatst vind en het zoeken na de juiste intrede naar het oude dorp Giethoorn.

Tegenover de beoogde locatie is de afslag Frensensteeg en de ingang naar Restaurant botenverhuur Smit en aansluitend de op- en afstapplaats van het Partyship Giethoorn de komst van een tankstation waar auto's moeten gaan in- en uitvoegen zal niet bijdragen aan een vlottere verkeer doorstroming op deze drukke verkeersader.

Ook vanaf het water gezien is het totaal niet veilig te noemen. Men gaat juist tanken op een mooie zomerse dag wat inhoud dat er op dat moment vele vaarbewegingen zullen zijn van uit het dorp (bodelake, campings vakantie woningen enz) naar de Beulaker en weer terug. Het kanaal wordt op dit stuk zeer intensief bevaren (ik denk zelfs het drukste stuk in de gehele gemeente) het water zal door de golven constant in beweging zijn. Dit maakt veilig tanken zonder te morsen er niet eenvoudiger op. Met als gevolg dat wij als directe aanwonende te maken gaan krijgen van gemorst brandstof op het water en met stank overlast tot gevolg, ook zwemmen in het kanaal zal niet meer mogelijk zijn. De stroming van het water is richting de Beulaker naar het gemaal Stroink.

Ook is de kans zeer groot dat men ongevraagd aan zal leggen aan ons terrein in afwachting voor een tankbeurt waarmee er een inbreuk op onze privacy zal zijn. Vanaf de weg zijde krijgen wij nog meer overlast van weg rijden en afremmend verkeer dat wil gaan tanken. Met name in de avond en ochtend daar het een 24 uur tankstation wordt.

Als men aan het manoeuvreren is om aan te leggen is de kans op aanvaringen door de vele vaarbewegingen en het onrustige water vele malen groter (met een straffe oosten wind op een mooie zomerse dag is de kans daarop nog groter). Aanmerende boten kunnen door de wind weer terug het kanaal indrijven. De paniek zal nog groter worden als er op dat moment een vrachtschip of ander groot en moeilijk manoeuvreerbaar schip aankomt die in de bocht van het kanaal extra gas moet geven om op koers te blijven.

Een veiliger plek voor een tankstation aan het water is in een beschutte kom buiten de bebouwde kom (bijvoorbeeld aan de loswal in Steenwijk op het Groot Verlaat of misschien wel in de passanten haven). Bij een calamiteit kun je die ook nog afsluiten waarmee je geen verder vervuiling krijgt aan het oppervlakte water.

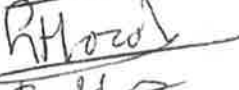
Een algemeen belang is er niet mee gediend daar wij al een tankstation aan het water en op de weg hebben in Giethoorn

M..vrgr.
W.J van Vossen
Beulakerweg 118
8355AM Giethoorn

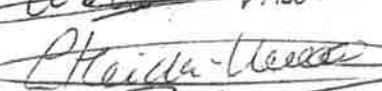
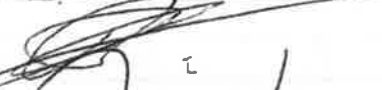
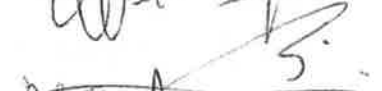


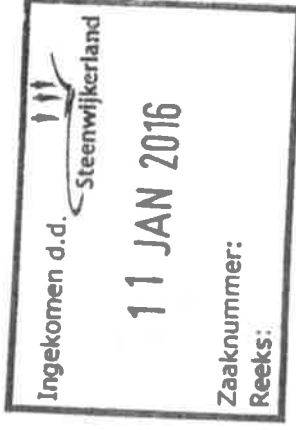
kopie

Ik ben tegen het Bestemmingsplan tankstation Beulakerweg 114 A Giethoorn

Naam	Adres	Handtekening
1/ Fam. Wieringa	Beulakerweg 116	
2/ Fam. Van Vossen	Beulakerweg 118	
3/ P. Howden	Beulakerweg 120	
4/ J. de Boer	Beulakerweg 122	
5/ E. GROEN	Beulakerweg 126B	
6/ W. Vark	126	
7/ H. v. Erre	Beulakerweg 128D	
8/ JAN BRATREU	Beulakerweg 128A	
9/ Minke Baalten	"	
10/ Evert Stijler	Winderpad 9	
11/ T. Mattheij	Beulakerweg 124	
12/ G. v. Erre	124D	
13/ K. v. Erre	Beulakerweg 110A	
14/ J. v. Erre	Maandag	
15/ R. Reinink	Zuiderpad 25	
16/ Carla Reinink-Jonker	Zuiderpad 25	
17/ JAN EN JOKE KRIKKE		
18/ Fam. Bijl		
19/ G. Smit-Thijm	Zuiderpad 52	
20/ Fam. Lubbinge	Zuiderpad 40	

Ik ben tegen het Bestemmingsplan tankstation Beulakerweg 114 A Giethoorn

Naam	Adres	Handtekening
21/ H. Dorgeloo	Petersteeg 3	
22/ De Jonge	Zuiderpad 20 ^a	
23/ van Breukelen	Zuiderpad 22	
24/ A. Gmit	Zuiderpad 3	
25/ C. Heida	Zuiderpad 18	
26/ B. Kollen	Zuiderpad 16A	
27/ H. Buij	Hangesteeg 1	
28/ G. Schra	Zuiderpad 37	
29/ A. Veldman	Kerssies Zuiderpad 64	
30/ M. Adelmeyer	Beulakerweg 120 ^B	
31/ H. Buij	Zuiderpad 19	
32/ W. Kollen	Zuiderpad 17	
33/ G. Kollen	Zuiderpad 7	
34/ A. Veeb	Zuiderpad 27	
35/ G. v.d. Linde	Zuiderpad 39	
36/ G. Polder	Zuiderpad 29	
37/ B. Polder	Zuiderpad 29	
38/ G. M. H.	Rendijk Zuiderpad 62	
39/ A. M. J.	Rendijk Zuiderpad 62	
40/ M. Wink	Vetstraat 123 Beulakerweg	
41/ B. J.	Hangesteeg 23	
42/ A. Hendrik	Beulakerweg 169B	



Van de Gemeenteraad van
Steenwijkerland

Postbus 162

8250 AD Steenwijk



ID plan: NL.IMRO.1708.GHNTankstationGHNZ-VA01
datum: 19 april 2016
status: **Vastgesteld**
auteur: Joost Huizing

Vastgesteld door de raad dd. dd-maand-jjjj

de griffier,

de voorzitter,

Inhoudsopgave toelichting

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

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

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot planontwikkeling

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



Afbeelding 1. Ligging plangebied

1.2 Plangebied

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

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



Afbeelding 2. Beulakerweg 131b



Afbeelding 3. Nabij Beulakerweg 116

1.3 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit negen hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie. In hoofdstuk 3 wordt het beleid toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de actuele waarden van het plangebied toegelicht waarna in hoofdstuk 5 de waterparagraaf volgt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de milieuaspecten. Hoofdstuk 7 vormt de juridische opzet van het bestemmingsplan waarbij ingegaan wordt op de regeling. In hoofdstuk 8 wordt de financiële uitvoerbaarheid toegelicht. Ten slotte komt in hoofdstuk 9 de maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

Hoofdstuk 2 Projectprofiel

2.1 Inleiding

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

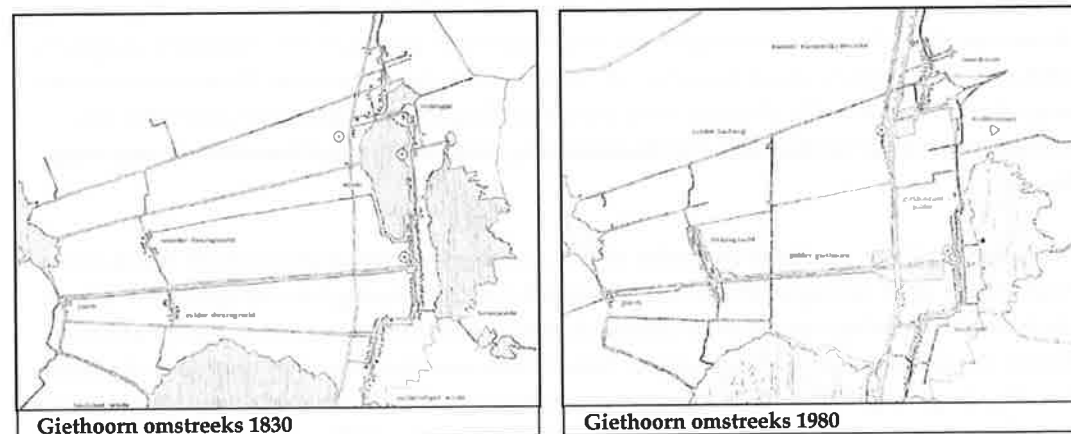
2.2 Planvoornemen

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

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

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

2.3 Gebiedsomschrijving



2.3.1 Historie

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

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

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



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

2.3.2 Ruimtelijke structuur

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

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

2.3.3 Functionele structuur

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

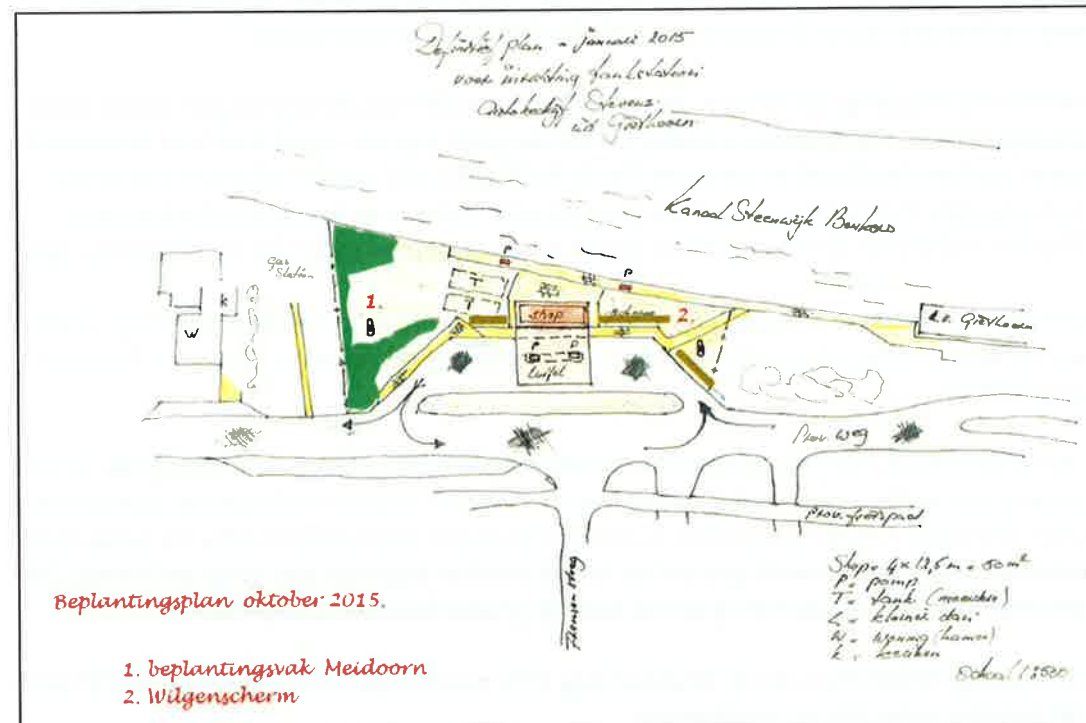
Het huidige tankstation ter plaatse van Beulakerweg 131b is gelegen op een kleinschalig

bedrijventerrein. Bij deze bedrijven zijn bedrijfswoningen aanwezig. De bebouwing van deze bedrijven en bedrijfswoningen bestaan uit één laag met kap.

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

Ten noordwesten van de nieuwe locatie ligt het recreatieterrein Bodelaake. Aan de oostkant loopt de Beulakerweg. Deze weg wordt hier omgeven door agrarisch gebieden. Aan de westzijde van het plangebied loopt het Kanaal Steenwijk-Beukers. Aan de overzijde van het kanaal bevindt zich Natura 2000-gebied Wieden. Aan de zuidzijde van het perceel bevindt zich de laatste bebouwing van de bebouwde kom Giethoorn. Het perceel is tot enkele jaren terug gebruikt als VVV-locatie.

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



Afbeelding 5. schetsontwerp toekomstige situatie tankstation

2.4 Projectbeschrijving

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

- de bestemming staat reeds bebouwing toe;

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

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

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

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

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

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

2.5 Verkeer en parkeren

2.5.1 *Wal*

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

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

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

2.5.2 Water

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

2.6 Privacy en bezonning

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

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

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

2.7 Duurzaamheid

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

Hoofdstuk 3 Gebiedsvisie en uitgangspunten

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

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

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de SVIR worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De 13 nationale belangen zijn als volgt:

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

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

Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden

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

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

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

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

3.2.2 Barro

De SVIR (zie paragraaf 3.2.1) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Aangezien er vanuit het SVIR geen beperkingen gelden voor het planvoornemen, is ook het Barro niet van toepassing.

3.2.3 Verdrag van Malta

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

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

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

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

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

3.2.4 *Nota Belvedere*

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

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

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

3.2.5 *Natura 2000*

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

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

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

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

Beschermen wil zeggen het duurzaam beschermen van flora en fauna.

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

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

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

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Overijssel

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *De vigerend beheersverordening*

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2 *Het toekomstig bestemmingsplan*

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

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

3.4.3 De Welstandsnota

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

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

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

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

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

3.4.4 Landschapsontwikkelingsplan

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

Het plangebied valt binnen het Kraggenland-schap. Het Kraggenland-schap 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 Kraggenland-schap sterk veranderd. Het landschap is kleinschalig en kenmerkt zich door een afwisseling van petgaten, legakkers, kragen, rietlanden en open water. De verlanding en het in tijd en ruimte sterk wisselende grondgebruik, hebben geleid tot een rijke variatie aan milieutypen. De bebouwing vond plaats langs de (dwars) grachten.

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

Hoofdstuk 4 Actuele waarden

4.1 Inleiding

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

4.2 Flora en fauna

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

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

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

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

4.2.1 *Natuurbeschermingswet*

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

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

Oppervlak

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

Verstoring

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

Vermesting en verzuring

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

4.2.2 Ecologische hoofdstructuur

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

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

4.2.3 Flora- en faunawet

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

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

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

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

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

4.3 Cultuurhistorie

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

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

4.4 Archeologie

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

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

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

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

Hoofdstuk 5 Waterparagraaf

5.1 Inleiding

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

5.2 Waterhuishouding

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

5.3 Waterhuishoudkundige voorzieningen

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

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

5.4 Afvoer schoon- en vuilwater

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

5.5 Watertoets

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

Hoofdstuk 6 Milieuparagraaf

6.1 Milieu

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

6.2 Geluidhinder

6.2.1 *Wet geluidhinder*

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

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

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

6.2.2 *Conclusie uit Akoestisch onderzoek*

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

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

Representatieve bedrijfssituatie (RBS)

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

De optredende maximale geluidniveaus voldoen aan de grenswaarden uit de Handreiking industriela-waai en vergunningverlening. De maximale geluidniveaus bedragen ten hoog-

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

Indirecte hinder

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

Conclusie

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

6.3 Bodem

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

6.4 Luchtkwaliteit en het besluit NIBM

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

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

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

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

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

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

6.5 Bedrijven en milieuzonering

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

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

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

6.6 Externe veiligheid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.7 Kabels en leidingen

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

Hoofdstuk 7 Juridische opzet

7.1 Algemeen

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

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

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

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

7.2 De verbeelding

Op de verbeelding zijn aangegeven:

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

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

7.3 De regels

De regels zijn conform de SVBP 2012 als volgt opgebouwd:

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

Hoofdstuk 8 Financiële paragraaf

8.1 Financiële haalbaarheid

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

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

8.2 Exploitatieplan

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

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

Hoofdstuk 9 Inspraak en vooroverleg

9.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

9.2 Te volgen procedure

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

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

9.3 Inspraak, vooroverleg en zienswijzen

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

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

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

Bijlagen

maandag 14 maart 2016 10:00

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek

Bijlage 2 Natuurtoets

Bijlage 3 Reactienota inspraak

Bijlage 4 Reactienota zienswijzen

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Tankstation Giethoorn Zuid' met identificatienummer NL.IMRO.1708.GHNtankstationGHNZ-VA01 van de gemeente Steenwijkerland.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlage.

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aan huis verbonden bedrijf:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten c.q. het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid dat op kleine schaal in een woning of de daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en de desbetreffende bedrijfsuitoefening een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie ter plaatse, niet zijnde detailhandel, behoudens de ondergeschikte verkoop van artikelen verband houdende met de activiteiten.

1.5 aan huis verbonden beroep:

een dienstverlenend beroep dat op kleine schaal in een woning of de daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en de desbetreffende beroepsuitoefening een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie ter plaatse, niet zijnde detailhandel, behoudens de ondergeschikte verkoop van artikelen verband houdende met de activiteiten.

1.6 ambacht(elijk):

het bedrijfsmatig, geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, ver-/bewerken, herstellen of installeren van goederen, alsook het verkopen en/of leveren, als ondergeschikte activiteit, van goederen die ter plaatse worden vervaardigd, ver- of bewerkt, ondergeschikt aan de woonfunctie. Wanneer deze activiteit in een woning en de daarbij behorende bijgebouwen plaatsvindt, dient de omvang van de activiteit zodanig te zijn dat de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd.

1.7 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.8 bedrijf:

een inrichting of instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten. Aan huis verbonden beroepen en bedrijven niet daaronder begrepen.

1.9 bedrijfsmatig:

via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon deelnemen aan het economisch verkeer al dan niet met winstoogmerk, en activiteiten die hiermee naar aard, omvang en regelmaat zijn gelijk te stellen.

1.10 begane grond:

het gedeelte van een gebouw dat gelijk is aan het natuurlijk oppervlak van het terrein, zonder enige kunstmatige verhoging c.q. verlaging. Is er sprake van hoogteverschillen in het terrein, dan geldt: de hoogte van het hoogst gelegen aansluitende maaiveld of de gemiddelde hoogte.

1.11 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 bevoegd gezag:

bevoegd gezag als bedoeld in artikel 2.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.14 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.15 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.16 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.17 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.18 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.19 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.20 buitenopslag/open opslag:

het opslaan, of opgeslagen houden van voorwerpen, stoffen of producten en andere materialen op de onbebouwde gronden van de bedrijfspercelen, daaronder mede begrepen de uitstalling ten verkoop, verhuur en dergelijke.

1.21 coffeeshop:

een horecabedrijf, waarin uitsluitend alcoholvrije dranken en eventueel kleine eetwaren worden verstrekt voor gebruik ter plaatse en waar softdrugs worden verstrekt voor gebruik ter plaatse of gebruik elders.

1.22 dak:

een uitwendige scheidingsconstructie als bovenafsluiting van een bouwwerk.

1.23 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop, te huur of in lease aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ter verkoop, ter verhuur, ter leasing, het verkopen, het verhuren en/of leveren, van goederen aan diegenen die, die goederen kopen respectievelijk huren, voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.24 erf:

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw, en, voor zover een bestemmingsplan van toepassing is, deze die inrichting niet verbieden.

1.25 erfafscheiding:

afscheiding welke op een grens tussen twee erven is geplaatst.

1.26 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.27 hoofdgebouw:

gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.28 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren en/of logies.

1.29 kampeermiddel:

- a. een tent, een tentwagen, een kampeerauto, toercaravans, vouwwagens, campers of huifkarren;
- b. enig ander onderkomen of enig ander voertuig, gewezen voertuig of gedeelte daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge artikel 2.1 lid 1a van de Wabo een omgevingsvergunning voor het bouwen vereist is, een en ander voor zover genoemde onderkomens of voertuigen geheel of gedeeltelijk blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtgebruik.

1.30 kantoor:

een ruimte die door haar aard, indeling en inrichting is bedoeld voor het verrichten van werkzaamheden van hoofdzakelijke administratieve aard.

1.31 lijst van bedrijven:

de lijst van bedrijven bevattende basisinformatie voor milieuzonering, zoals die lijst is opgenomen in de bijlage 1 behorende bij deze regels.

1.32 luifel

een bouwwerk, geen gebouw zijnde met een dak, dat niet is voorzien van een (bestaande) wand;

1.33 maaiveld:

bovenkant van het terrein dat een gebouw/bouwwerk omgeeft, zonder enige kunstmatige verhoging c.q. verlaging.

1.34 milieucategorie:

een aan een bedrijfsactiviteit toegekende categorie volgens de in de bijlage 1. bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

1.35 omgevingsvergunning:

omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.36 onderkomens:

voor verblijf geschikte, al dan niet aan hun bestemming onttrokken voer- en vaartuigen, waaronder begrepen woonwagens, woonschepen, caravans, stacaravans, kampeerauto's, alsook tenten, schuilhutten en keten, al dan niet ingericht ten behoeve van een recreatief verblijf.

1.37 opslag:

het bewaren van goederen, materialen en stoffen, al dan niet in combinatie met de productie, bewerking, verwerking, handel en/of activiteiten van administratieve aard.

1.38 parkeervoorzieningen:

Een al dan niet overdekte c.q. ondergrondse stallingsgelegenheid ten behoeve van gemotoriseerd verkeer:

- a. openbare parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die in beginsel openbaar toegankelijk zijn;
- b. particuliere parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die in beginsel niet openbaar toegankelijk zijn, zoals bijvoorbeeld parkeerplaatsen op eigen terrein.

1.39 parkeren:

het gedurende een aaneengesloten periode plaatsen van een voertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het onmiddellijk in- of uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

1.40 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte aansluitende maaiveld;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil (NAP) of het ter plaatse geldende waterpeil.

1.41 perifere detailhandel:

detailhandel in producten die qua aard en/of omvang van het aangeboden product niet past binnen binnenstedelijke winkelgebieden, waaronder in elk geval worden verstaan: woninginrichting mits niet groter dan 1.000 m², keukens en badkamers, inclusief tegels en sanitair, bouwmarkten, auto's, motoren, boten, caravans, tenten, tuincentra (inclusief dierenverzorgingsartikelen), autoaccessoires, in directe relatie met inbouw, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen, brand- en explosiegevaarlijke stoffen en diversen, zoals zonwering, vijvers, zwembaden, tuinhuisjes.

1.42 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.43 recreatief medegebruik:

het medegebruik van gronden voor recreatieve activiteiten, zoals wandelen, fietsen, ruitersport, varen met kano en gemotoriseerde (fluister)boot, surfen, zeilen en sportvisserijen, alsmede route-ondersteunende voorzieningen, zoals picknick-, uitzicht-, rust- en informatieplaatsen, voor zover de overige functies van de gronden dit toelaten.

1.44 ruimtelijke kwaliteit:

de kwaliteit van de ruimte als bepaald door de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van die ruimte.

1.45 seksinrichting:

de voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waar in bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een (raam)prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische-massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.46 serviceshop:

een gebouw, of een gedeelte van een gebouw bij een benzinestation waar behalve autogerelateerde artikelen bij wijze van serviceverlening ook artikelen als bijvoorbeeld lectuur, dranken, ijs, en daarmee vergelijkbare versnaperingen en artikelen worden verkocht.

1.47 sociale veiligheid:

een ruimtelijke situatie die overzichtelijk, herkenbaar en sociaal controleerbaar is.

1.48 stedenbouwkundig beeld:

het door de omvang, de vorm en de situering van de bouw massa's bepaalde beeld inclusief de ter plaatse door de infrastructuur, de begroeiing en andere door de mens aangebrachte (kunstmatige) elementen gevormde ruimte.

1.49 vaartuig:

alle soorten van varende en drijvende voorwerpen welke gebezigd kunnen worden e/of ingericht zijn voor vervoer te water van personen en /of goederen waaronder mede vaartuigen dienende tot beoefening van de watersport of in gebruik ten behoeve van de sportvisserij, evenals vaartuigen dienende tot uitvoering van werkzaamheden onder in of boven water zoals baggermolens, zandbakken, vloten en drijvende inrichtingen, elevators, dokken, sleepboten, duwboten en daarmee gelijk te stellen vaartuigen alsmede woonschepen.

1.50 verbeelding:

de weergave van de inhoud van een bestemmingsplan conform het gestelde in de Regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening 2008. Onder het begrip 'verbeelding' wordt zowel de analoge wijze als de digitale wijze verstaan.

1.51 voorgevel:

gevel van een gebouw die is gelegen aan de zijde van de weg of het water en die in ruimtelijk opzicht de voorkant van het gebouw vormt.

1.52 waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en/of waterkwaliteit zoals duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc.

1.53 weg:

een voor het openbaar rij- of ander verkeer bestemde weg of pad, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de weg of pad behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de weg liggende en als zodanig aangeduide parkeerplaatsen.

1.54 woning:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens:

tussen de zijdelingse grenzen van een bouwperceel en enig punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd-)gebouw, waar die afstand het kortst is.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.4 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of) het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 de lengte, breedte en diepte van een bouwwerk:

de buitenwerks tussen de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidingsmuren gemeten grootste afstand.

2.7 de ondergeschikte bouwdelen:

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, tot een maximum van 1,00 m.

2.8 de ondergrondse bouwdiepte van een bouwwerk:

vanaf peil tot het diepste punt van het bouwwerk, de fundering niet meegerekend.

2.9 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de uitoefening van het ambachtelijke, dienstverlenende en/of nijverheidsbedrijf, niet zijnde detailhandel, met dien verstande dat uitsluitend bedrijven zijn toegestaan als genoemd in de categorieën 1 en 2 van de 'lijst van bedrijven' (bijlage 1 bij deze regels) of daarmee gelijk te stellen bedrijven in de categorieën 1 of 2;
- b. water;

met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, erven, ontsluitingswegen, groen-, parkeer- en overige voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouw zijnde worden gebouwd.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt maximaal 2,50 meter, met uitzondering van:
 1. lichtmasten, waarvan de bouwhoogte maximaal 6,00 meter bedraagt.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

Onder gebruiken of het laten gebruiken in strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken voor en/of als:

- a. de vestiging van een bedrijf en/of het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten anders dan bedoeld in artikel 3.1.1;
- b. het plaatsen van onderkomens en/of kampeermiddelen, van al dan niet afgedankte voer- en vaartuigen en van wagens;
- c. zelfstandig kantoor;
- d. detailhandel (o.a. perifere detailhandel en detailhandel in ter plaatse vervaardigde of bewerkte goederen), anders dan bedoeld in artikel 3.1;
- e. shop-in-shop formules;
- f. horeca;
- g. buitenopslag, behalve als dit noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte tijdelijke gebruik en dan niet voor de voorgevel van het hoofdgebouw.

Artikel 4 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg

4.1 Bestemmingsomschrijving

4.1.1 Algemeen

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de opslag en verkoop van motorbrandstoffen exclusief lpg; met daaraan ondergeschikt:
 - 1. detailhandel in de vorm van een serviceshop van maximaal 50 m²;
 - 2. groenvoorzieningen;
 - 3. parkeervoorzieningen;
 - 4. water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen ten behoeve van de in artikel 4.1 genoemde bestemming;
- b. de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde.

4.2.2 Regels ter plaatse van de aanduiding 'bouwvlak'

Voor het bouwen ter plaatse van de aanduiding 'bouwvlak' gelden de volgende regels:

- a. binnen het bouwvlak mogen één gebouw en bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd;
- b. ter plaatse van het bouwvlak mag één gebouw worden opgericht met een oppervlakte van maximaal 50 m²;
- c. het gebouw zal met een plat dak worden afgedekt;
- d. de bouwhoogte van een gebouw bedraagt maximaal 3,50 meter;
- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde in de vorm van een luifel bedraagt maximaal 5,00 meter;
- a. voor de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde wordt verwezen naar artikel 4.2.3.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

- a. Buiten het bouwvlak mogen bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd, uitgezonderd een luifel, en met dien verstande dat de afstand van reclamezuilen tot de meest zuidelijke bestemmingsgrens minimaal 15,00 meter bedraagt;
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde bedraagt maximaal 3,00 meter, met dien verstande dat de bouwhoogte van erfafscheidingen voor de naar de weg gekeerde bouw grens maximaal 1,00 meter bedraagt en achter de naar de weg gekeerde bouw grens maximaal 2,00 meter bedraagt;
- c. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf uitgesloten - lichtarmaturen' mogen geen lichtmasten of andere verlichtingsarmaturen worden gebouwd.

4.3 Nadere eisen

4.3.1 Onderwerpen

Burgemeester en wethouders kunnen, met toepassing van de procedure als bedoeld in artikel 9.1, nadere eisen stellen ten aanzien van:

- a. de situering, de oppervlakte en de hoogte van de bebouwing;
- b. de aard, hoogte en situering van erfafscheidingen;
- c. het aantal parkeerplaatsen en de situering daarvan;
- d. voorzieningen ter voorkoming van hemelwaterproblematiek in verband met de nieuwe bebouwing;
- e. de aard, situering en oppervlakte van verhardingen.

4.3.2 Toepassingscriteria

De in artikel 4.3.1 genoemde onderwerpen voor het stellen van nadere eisen mogen uitsluitend worden gesteld ten behoeve van:

- a. het stedenbouwkundig beeld;
- b. de landschappelijke inpassing
- c. de verkeerssituatie;
- d. de milieusituatie;
- e. de sociale veiligheid;
- f. verbetering van de ruimtelijke kwaliteit;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- h. instandhouding van omliggende waarden.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Strijdig gebruik

Onder gebruiken of het laten gebruiken in strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken voor en/of als:

- a. het plaatsen van onderkomens en/of kampeermiddelen, van al dan niet afgedankte voer- en vaartuigen en van wagens;
- b. detailhandel, anders dan bedoeld in artikel 4.1;
- c. horeca, anders dan bedoeld in artikel 4.1;
- d. uitstalling ten behoeve van een serviceshop van meer dan 10 m²;
- e. verkoop van lpg;
- f. buitenopslag, behalve als dit noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte tijdelijke gebruik en dan niet voor de voorgevel van het hoofdgebouw.

Artikel 5 Groen

5.1 Bestemmingsomschrijving

5.1.1 Algemeen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, zoals plantsoenen, waterpartijen, met de daarbij behorende voet- en fietspaden en andere voorzieningen;
- b. structurele beplantingen;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. openbare nutsvoorzieningen;
- e. herdenkingsmonumenten.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de voor 'Groen' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouw zijnde:

- a. noodzakelijk met het oog op de regeling van de veiligheid van het verkeer;
- b. ten behoeve van de verlichting van wegen, rijwiel- en voetpaden;
- c. behorende tot het straatmeubilair;
- d. ten behoeve van nutsvoorzieningen;
- e. herdenkingsmonumenten;
- f. met sub a. t/m e. vergelijkbare bouwwerken;

met inachtneming van de volgende regels (5.2.2).

5.2.2 Overige regels

Voor het overige gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde bedraagt maximaal 6,00 meter, met dien verstande dat de bouwhoogte van erfafscheidingen maximaal 1,00 meter bedraagt;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen uitgesloten - lichtarmaturen' mogen geen lichtmasten of andere verlichtingsarmaturen worden gebouwd.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Strijdig gebruik

Onder gebruiken en/of het laten gebruiken in strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden voor en/of als:

- a. de aanleg van terrassen;
- b. recreatief medegebruik.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

7.1 Algemeen gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken in dit bestemmingsplan te gebruiken en/of te doen en/of laten gebruiken en/of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemming(en).

7.2 Strijdig gebruik

Onder gebruiken of het laten gebruiken in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken voor en/of als:

- a. een seksinrichting of een daarmee vergelijkbaar bedrijf;
- b. een coffeeshop, growshop, smartshop of een daarmee vergelijkbaar bedrijf;
- c. straatprostitutie;
- d. het plaatsen van onderkomens en/of kampeermiddelen, van al dan niet afgedankte voer- en vaartuigen en van wagens.

7.3 Voorwaardelijke verplichting

- a. Tot een met de bestemming strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en bouwwerken overeenkomstig de in artikel 4.1 en artikel 5.1 opgenomen bestemmingsomschrijving zonder de aanleg en instandhouding van de landschapsmaatregelen conform het in Bijlage 2 van de regels opgenomen Inrichtingsplan, teneinde te komen tot een goede landschappelijke inpassing;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gronden en bouwwerken overeenkomstig de in artikel 4.1 en artikel 5.1 opgenomen bestemmingsomschrijving worden gebruikt onder de voorwaarde dat binnen een jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschapsmaatregelen conform het in Bijlage 2 van de regels opgenomen Inrichtingsplan, teneinde te komen tot een goede landschappelijke inpassing.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

8.1 Meetverschillen

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de aangeduide bouwgrenzen indien een meetverschil of onnauwkeurigheid ten opzichte van de feitelijke situatie daartoe aanleiding geeft, mits de afwijking maximaal 3,00 meter bedraagt.

8.2 Kleine bouwwerken van openbaar nut

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor het bouwen van kleine, niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut, zoals wachthuisjes, transformatorhuisjes, schakelhuisjes, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, pinautomaten, afval- en glascontainers en dergelijke, met dien verstande dat:

- a. de oppervlakte maximaal 15 m² mag bedragen;
- b. de goothoogte maximaal 3,00 meter mag bedragen;
- c. de bouwhoogte maximaal 6,00 meter mag bedragen.

Artikel 9 Algemene procedureregels

9.1 Procedure nadere eisen

Bij het stellen van nadere eisen, worden in ieder geval de volgende procedureregels in acht genomen:

- a. het ontwerp-besluit ligt, met de daarop betrekking hebbende stukken, gedurende twee weken voor belanghebbenden ter inzage;
- b. burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren bekend in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen die in de gemeente worden verspreid of op een andere geschikte wijze;
- c. in deze kennisgeving wordt vermeld dat belanghebbenden gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk zienswijzen omtrent de aanvraag of het ontwerpbesluit kunnen indienen bij burgemeester en wethouders;
- d. indien tegen het ontwerpbesluit zienswijzen naar voren zijn gebracht, wordt het besluit met redenen omkleed;
- e. burgemeester en wethouders delen aan hen die hun zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

10.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in sub a met maximaal 10%.
- c. Sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

10.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 11 Slotregel

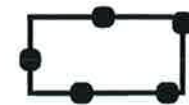
Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Tankstation Giethoorn Zuid'.



LEGENDA

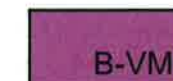
Plangebied



Plangebiedgrens

Bestemmingen

bestemmingen



Bedrijf - Verkoop punt
motorbrandstoffen zonder LPG



Groen

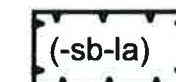
Aanduidingen

bouwvlak

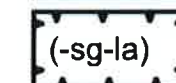


bouwvlak

bouwvlak



specifieke vorm van bedrijf
uitgesloten - lichtarmaturen



specifieke vorm van groen
uitgesloten - lichtarmaturen

Verklaringen



ondergrond

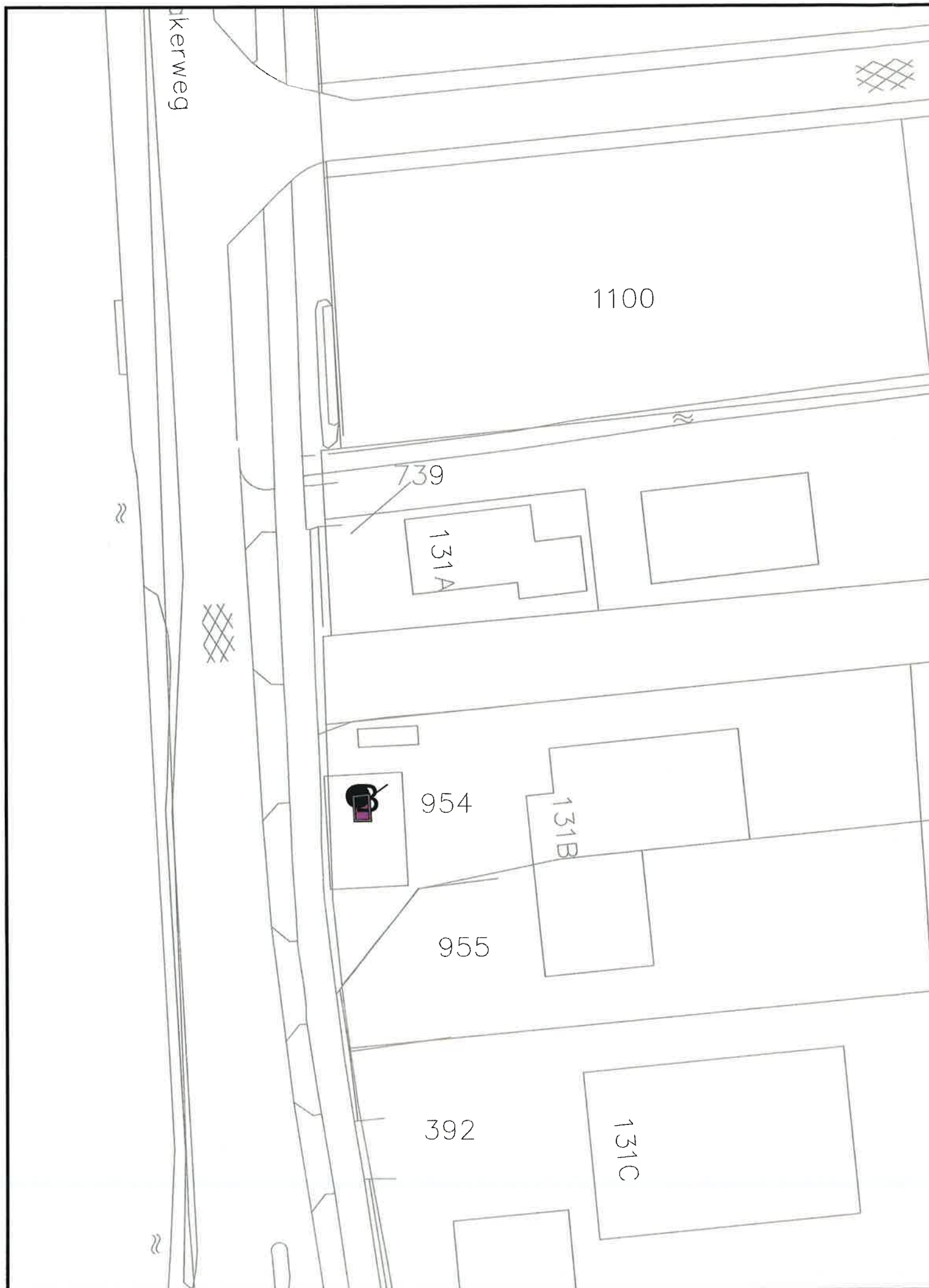
Vastgesteld door de raad dd. dd-maand-jjjj
de griffier, de voorzitter,

Bestemmingsplan Tankstation Giethoorn Zuid Gemeente Steenwijkerland

ID plan: NL.IMRO.1708.GHNtankstationGHNZ-VA01
datum: 19 april 2016
status: vastgesteld
formaat: A3 (297 x 420mm)
blad: nieuwe locatie

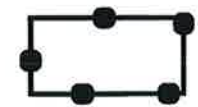
schaal 1:1000





LEGENDA

Plangebied



Plangebiedgrens

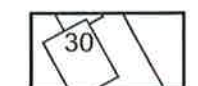
Bestemmingen

bestemmingen



Bedrijf

Verklaringen



ondergrond

Vastgesteld door de raad dd. dd-maand-jjjj
de griffier, de voorzitter,

Bestemmingsplan Tankstation Giethoorn Zuid Gemeente Steenwijkerland

ID plan: NL.IMRO.1708.GHNtankstationGHNZ-VA01
datum: 19 april 2016
status: vastgesteld
formaat: A3 (297 x 420mm)
blad: Beulakerweg 131B

schaal 1:500



