

Gemeente Wijdmeren

**Partiële herziening Middenweg 106
te Nederhorst den Berg**

Juni 2020

Kenmerk 1696-80-T01

Projectnummer 1696-80

Toelichting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging plangebied	2
2.	Bestaande situatie	3
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2.	Huidige situatie	3
2.3.	Toekomstige situatie	6
3.	Beleidskader	9
3.1.	Algemeen	9
3.2.	Rijksbeleid	9
3.3.	Provinciaal beleid	10
3.4.	Gemeentelijk beleid	14
4.	Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	15
4.1.	Bodem	15
4.2.	Archeologie	15
4.3.	Waterhuishouding en waterparagraaf	16
4.4.	Natuur	16
4.5.	Geluid	18
4.6.	Luchtkwaliteit	18
4.7.	Externe veiligheid	19
4.8.	Bedrijven en milieuzonering	19
5.	Uitvoerbaarheid	22
5.1.	Economische uitvoerbaarheid	22
5.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
6.	Juridische planbeschrijving	23
6.1.	Algemeen	23
6.2.	De partiële herziening van het bestemmingsplan	23
7.	Bijlagen	24

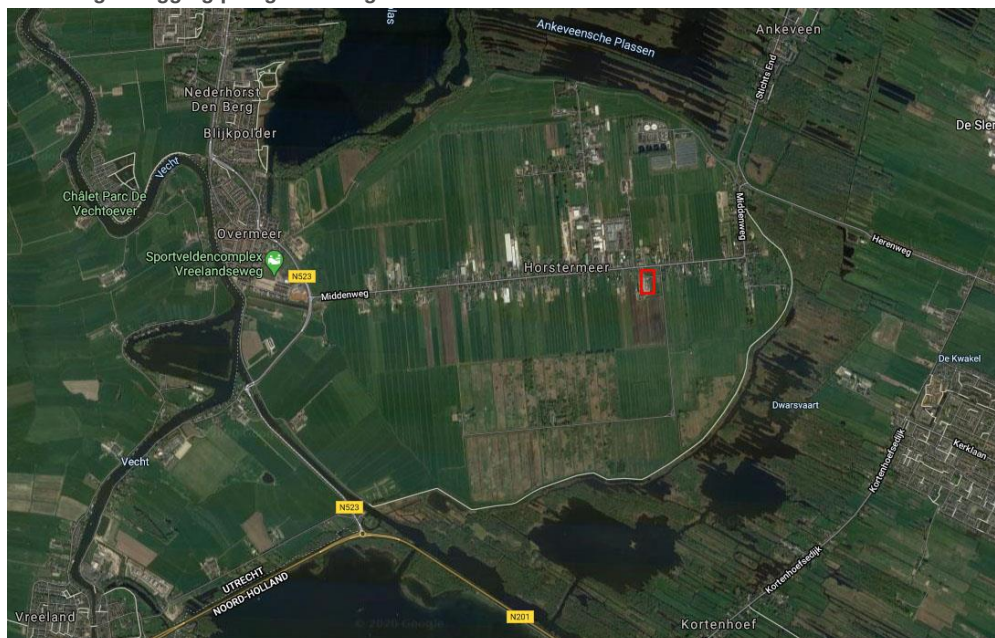
1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het perceel Middenweg 106 te Nederhorst den Berg is het bedrijf CITO Transport gevestigd dat zich heeft toegelegd op transport en grondopslag. De bedrijfsactiviteiten hebben in het verleden geleid tot overschrijding van de voor bedrijfsterrein bestemde gronden. Het bedrijf wil het huidige gebruik voorzien van een passende bestemmingsregeling. Daartoe zal strijdig gebruik aan de west en zuidzijde van het bedrijfsterrein worden opgeheven en bovendien een legalisering van een deel van de activiteiten aan de oostzijde noodzakelijk zijn. Dit laatste heeft vooral te maken met de schaalvergroting van de huidige vloot transportvoertuigen. Niet alleen is het aantal voertuigen de laatste jaren toegenomen, maar ook de lengte van de voertuigen is toegenomen. Daardoor is het oude manoeuvreer- en parkeerterrein te krap voor het parkeren in combinatie met het in- en uitdraaien van de vrachtwagens. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.

Initiatiefnemer heeft de gemeente Wijdmeren daarom verzocht medewerking te verlenen aan het wijzigen van de bestemming "Agrarisch met Waarden - Natuur- en landschapswaarden" naar "Bedrijf" voor een relatief smalle strook grond ten oosten van de huidige bestemming "Bedrijf". Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarin, zodat een veilige werkomgeving wordt gewaarborgd. Het plan voorziet uitdrukkelijk *niet* in een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten.

Afbeelding 1: Ligging plangebied in groter verband.



1.2. Ligging plangebied

De Horstermeerpolder is gelegen ten oosten van de kern Nederhorst den Berg en ten westen van de kern Kortenhoef. De polder wordt begrensd door de Ankeveense plassen, het Hilversums kanaal de Kortenhoefse plassen en de Spiegel- en Blijkpolderplas. Het plangebied ligt aan de Middenweg die de Horsterpolder in de lengterichting doorsnijdt.

2. Bestaande situatie

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Nederhorst den Berg is al vanaf de Romeinse tijd een vestigingsplaats aan de Vecht en heeft historische gebouwen en structuren, zoals het kasteel van de heerlijkheid Nederhorst ontstaan in de vroege middeleeuwen. De Willibrordkerk, gebouwd op een terp, stamt uit de periode 700-800 na Christus. Het dorp behoort daarmee tot de oudste nederzettingen langs de Vecht. In de 17^e eeuw is de Reevaart, genoemd naar graaf Gerard van Rheede, gegraven als korte verbinding in een meander van de rivier. Gelegen tussen veengebieden en veenplassen is het niet vreemd dat de meeste inwoners van Nederhorst den Berg eeuwenlang werk vonden in de veenderij, het hoepelbuigen en de rietsnijderij. Aan het einde van de 19^e eeuw is de opkomst van wasserijen te danken aan het schone Vechtwater. Nederhorst den Berg werd een belangrijk wasserijcentrum.

Het landelijke gebied rond Nederhorst den Berg bestaat uit gecultiveerde stroomruggen, komgronden, veenweiden en veenplassen. De basis van het huidige cultuurlandschap is een natuurlijk veenmoeras met veenstromen. Het veenmoeras ontstond rond 4.000 jaar voor Christus doordat de zee zich terugtrok, en er zoete binnenzeeën achterbleven die langzaam veranderden in moeras- en watervegetatie. Uit de vegetatie ontstond op grote schaal het Hollandveen. De veenstromen in het plangebied ontwikkelden zich tot de rivieren. Eén van deze rivieren was de Vecht.

Het landschap in deze streek is in hoge mate beïnvloed en gevormd door de mens. Akkerbouw was de belangrijkste bron van inkomsten, direct na de ontginning. De grond werd bruikbaar gemaakt voor akkerbouw (en veeteelt). Hierbij werd de zogenaamde 'droge vervening' toegepast.

In 1629 werd een eerste poging gedaan de Horstermeerpolder voor het eerst in te polderen. De pogingen om de polder daarna droog te houden werden in 1636 opgegeven. Toen de stoommachine haar intrede had gedaan, gingen er in 1881 wederom stemmen op om de polder met behulp van stoomkracht droog te maken. In 1882 kwam de Horstermeer droog te liggen. Door de nieuwe polder werd een weg (Middenweg) aangelegd en de eerste stolpboerderijen werden gebouwd.

2.2. Huidige situatie

Het bedrijfsterrein bevat bedrijfsbebouwing aan de noordzijde van het perceel en onbebouwde gronden aan de oost en zuidzijde van de bedrijfsbebouwing. Langs de zuidwestelijke en zuidelijke rand van het terrein wordt grond opgeslagen. Met name aan de zuidzijde zijn er geen keerwanden die het "uitzakken" van de grond tegenhouden. Door dit uitzakken is in de loop der tijd de exacte begrenzing van het bedrijfsterrein overschreden (zie afbeelding 2). Jaarlijks worden de grondhopen door de initiatiefnemer bewerkt zodat deze tijdens het broedseizoen dienst kunnen doen als broedplaats voor zwaluwen.

Het bedrijfsterrein omvat aan de zijde van de Middenweg drie bedrijfswoningen (104, 104a en 106). Ten oosten van de oostelijke bedrijfswoning is een terrein in gebruik als dierenweide. Deze dierenweide loopt aan de oostzijde langs het bedrijfsterrein en wordt aan de zuidzijde begrensd door een bomenrij/watersingel

Het voorliggende plangebied bestaat enerzijds uit een deel van de kadastrale percelen sectie C, nummers 1266 en 1267 dat een totaal oppervlak heeft van circa 1.953 m². Op deze percelen, die ten oosten van het bedrijfsterrein liggen, bevinden zich deels de parkeer- en manoeuvreerplaats voor de bedrijfswagens (1.521 m²) en deels een parkeerplaats voor personenvoertuigen (432 m²) van het personeel.

Aan de westzijde van de bedrijfsbestemming is een wasplaats gesitueerd die legaal tot stand is gekomen, maar in het vigerende bestemmingsplan niet goed is ingepast. Het betreft een deel van het kadastrale perceel sectie C, nummer 4678. Dit deel van het plangebied heeft een oppervlakte van circa 34 m².

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt derhalve 1.987 m². Het plangebied beslaat uitsluitend de stroken die een nieuwe bestemming krijgen (zie afbeelding 2).

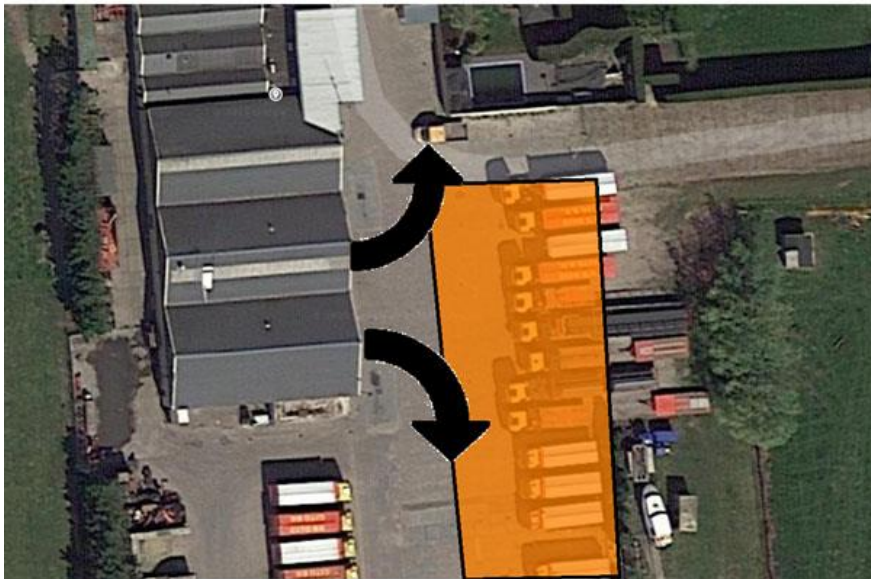
Afbeelding 2: Plangebied (rode contour), luchtfoto, bestemmingen en kadastrale percelen.



In afbeelding 2 is goed te zien dat de het bedrijfsterrein (paars) aan de oostzijde is overschreden. Deze overschrijding is op een "natuurlijke" wijze ontstaan omdat de begrenzing van de bestemmingen in het terrein niet zijn waar te nemen (er is geen topografische herkenning van de bestemmingsgrens). De ruimte benodigd voor het manoeuvreren van de vrachtwagens voldeed niet meer doordat vele vrachtwagens inmiddels 4- of 5-assig zijn terwijl deze voorheen slechts 2- of 3-assig waren. Bovendien wordt nu gebruik gemaakt van trailers. Dit heeft tot gevolg dat er meer ruimte in beslag is genomen voor het manoeuvreren van deze wagens (grotere draaicirkels).

De draaicirkel van een vrachtwagen is minimaal 14,5 meter. Om de loods in en uit te rijden is er daarom een vrije ruimte nodig van minimaal 14,5 meter. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is de maximale vrije ruimte voor de loods slechts 9 meter. Voor een veilige en werkbare situatie moeten de geparkeerde vrachtwagens (de langste is ca. 18,5 meter) daarom verder naar achteren (oostzijde) geparkeerd worden (zie afbeelding 3). Hierdoor ontstaat ook voldoende ruimte zodat vrachtwagens elkaar veilig kunnen passeren.

Afbeelding 3: Het parkeervak volgens vigerend bestemmingsplan (oranje) in conflict met draaicirkels.



Overigens ontstaat er door het verschuiven van het parkeervak op het middenterrein (ten zuiden van de loods) de mogelijkheid voor een dubbele rij opstelplaatsen. Hierdoor wordt de parkeercapaciteit behoorlijk vergroot en is er sprake van duurzaam ruimtegebruik.

Naast de entree vanaf de Middenweg is een parkeerplaats voor personenauto's. Met het uitbreiden van het personeelsbestand is deze parkeerplaats te klein geworden om alle personen-

auto's te kunnen parkeren. Het feit dat de parkeervraag is toegenomen heeft er tevens toe geleid dat het parkeren voor het personeel deels uitgeweken is naar de manoeuvreerplaats en de locatie ten noorden daarvan.

Afbeelding 4: Bestaande entree (links de haag waarachter geparkeerd wordt).



Probleemstelling

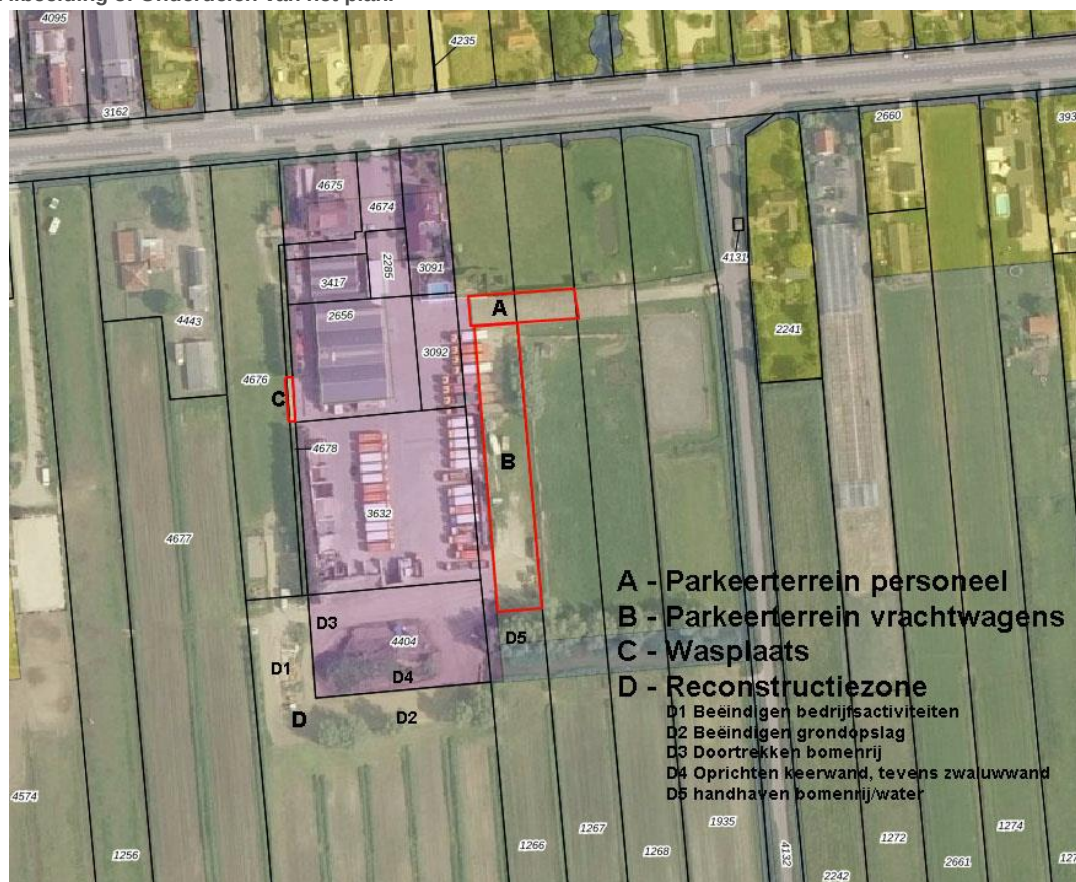
Momenteel zijn er 32 vrachtwagens op de locatie gestationeerd. Deze wagens zijn dagelijks onderweg. Gesteld kan worden dat het toenemen van het aantal vrachtwagens, het toenemen van de omvang van de vrachtwagens en daardoor het toenemen van het aantal draai- en parkeerbewegingen tot veiligheidsrisico's heeft geleid. Dat probleem neemt toe door het vermengen van de bedrijfsbewegingen met het parkeren van het personeel.

Uitgangspunt voor het nu voorliggende bestemmingsplan is dat een veilige bedrijfssituatie gewenst is en dat tevens de technisch gewenste situatie wordt ingepast. Dat betekent onder andere dat de vrachtwagens veilig moeten kunnen manoeuvreren en dat er een scheiding van bedrijfsmatig en overig verkeer plaatsvindt. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de natuurlijke en landschappelijke inpassing van de activiteiten. Het gevolg daarvan is bijvoorbeeld dat de parkeerplaats voor het personeel niet verder mag worden doorgezet dan de bestaande haag (zie afbeelding 3).

2.3. Toekomstige situatie

Dit bestemmingsplan regelt de legalisering van de inmiddels tot stand gekomen inrichting van het plangebied en voorkomt tevens een verdere aantasting van het omliggende. In afbeelding 4 zijn de planelementen aangegeven. Voor het parkeren van het personeel wordt de ruimte achter de bestaande haag gereserveerd (A). Daarmee wordt het parkeerterrein aan de voorzijde bij de entree, dat mede bedoeld is voor bezoekers, ontlast. Daarnaast wordt op deze wijze een scheiding bewerkstelligd tussen het vrachtverkeer en het de personenwagens van het personeel. Dit draagt bij aan een veilige bedrijfsvoering

Afbeelding 5: Onderdelen van het plan.



Aan de oostzijde wordt een definitieve begrenzing van het bedrijfsterrein gerealiseerd. Deze ruimte tot aan de grens van de dierenweide (bomenrij met sloot) wordt aan het bedrijfsterrein toegevoegd (B). Hierdoor ontstaat voldoende ruimte voor het manoeuvreren en parkeren van de bedrijfswagens.

De bestaande -legaal tot stand gekomen- wasplaats (C) wordt eveneens opgenomen in de bedrijfsbestemming.

Aan de zuid(west)zijde van het bedrijfsterrein worden de activiteiten gestaakt (D1 en D2) en wordt het bedrijfsterrein van een duurzame beëindiging voorzien. Aan de zuidwestzijde zal ten behoeve van een duurzame afronding de bestaande bomenrij worden doorgetrokken (D3). Een doorgang kan daarbij voorzien in het noodzakelijke tractorverkeer ten behoeve van het beheer van het achterliggende landschap.

Het definitief begrenzen van het bedrijfsterrein wordt bereikt door een keerwand te realiseren (D4) waartegen grond kan worden opgeslagen (bedrijfszijde). Aan de zijde van het open landschap zal deze wand worden uitgevoerd als een zogenaamde zwaluwwand. Op deze wijze

wordt de voormalige hobbymatige activiteit definitief voortgezet en ontstaat een "natuurinclusieve" afronding van het bedrijfsterrein.

Afbeelding 6: Voorbeeld van een zwaluwwand.



Tot slot zal de bestaande bomen- en watersingel aan de zuidoostzijde worden gehandhaafd (D5) en derhalve niet worden opgenomen in de uitbreiding van het bedrijfsterrein.

Gevolgen voor het plan

De functies genoemd onder A, B en C worden mogelijk gemaakt door de bestemming Bedrijf in dit bestemmingsplan op te nemen. Bebouwing is hier niet toegestaan.

De onder D genoemde maatregelen worden opgenomen in een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst dient te worden gesloten vóór de vaststelling van dit bestemmingsplan.

3. Beleidskader

3.1. Algemeen

In een groot aantal internationale, nationale, provinciale en gemeentelijke plannen en besluiten worden randvoorwaarden en uitgangspunten vermeld die van belang kunnen zijn voor het gebied. In de navolgende paragrafen wordt in het kort ingegaan op de plannen en besluiten, voor zover deze van belang zijn voor onderhavig plan.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het vaststellingsbesluit van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ondertekend. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit te bereiken, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, als ook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Buiten de nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en laat verstedelijkings- en landschapsbeleid over aan de provincies en gemeenten. De gemeente is in dat opzicht de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen.

Uitgangspunt is dat de ruimte zorgvuldig wordt benut en overprogrammering wordt voorkomen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

waardoor de ruimte bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

Met ingang van 1 juli 2017 is bovendien een wijziging van het Bro in werking getreden met betrekking tot de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze wijziging betekent dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het ruimtelijk plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro, wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder bestaand stedelijk gebied verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Hoewel het betreffende perceel tot het bebouwingslint van de Middenweg behoort, is het in het plan betrokken gebied onderdeel van het landelijk gebied. Dat betekent dat de Ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is. In paragraaf 3.3.2 wordt daarop nader ingegaan.

3.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is eind december 2011 met uitzondering van enkele onderdelen in werking getreden. Het Barro omvat regels waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen voor alle ruimtelijke rijksbelangen die een juridische vertaling dienen te krijgen in bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

In titel 2.13. (Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde) van het Barro is de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam aangewezen als erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Bij provinciale verordening dienen de kernkwaliteiten te worden uitgewerkt en geobjectiveerd. De locatie Middenweg 106 valt binnen de Nieuwe Hollandse waterlinie. De gevolgen voor het plan zijn aangegeven in paragraaf 3.3.2 (toetsing aan ruimtelijke kwaliteitseis uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening).

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1. Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De eerste stap in de uitwerking van de Omgevingsvisie is inmiddels gezet in het opstellen van een Omgevingsverordening die de huidige PRV gaat vervangen. Ook werkt de provincie Noord-Holland aan de borging van de Omgevingsvisie in programma's voor de kortere termijn.

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk “natuurinclusief” en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

De provincie richt zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionale en bovenregionale schaal spelen en/of gevolgen hebben. Daarvan is in het onderhavige geval geen sprake.

3.3.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 3 februari 2014 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben PS een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze wijziging trad op 1 maart 2017 in werking. Op 20 december 2016 hebben Gedeputeerde Staten bovendien besloten om de kaarten van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) uit het Natuurbeheerplan 2017 op te nemen in de PRV. In de PRV heet dit Ecologische Hoofdstructuur. De verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De laatste wijziging van de PRV is op 14 januari 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. In deze wijziging zijn onder andere de artikelen met betrekking tot Kleinschalige ontwikkeling, Natuurnetwerk Nederland en Strandzoning aangepast. De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden.

Landelijk gebied

Het plangebied ligt buiten (maar aansluitend aan) bestaand stedelijk gebied.

Kleinschalige ontwikkeling

Onder kleinschalige ontwikkelingen verstaat de PRV nieuwe bebouwing voor stedelijke functies die gelet op de kleinschaligheid en beperkte ruimtelijke gevolgen niet wordt aangemerkt als een

stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan maakt een kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied uitsluitend mogelijk binnen een bestaand bouwblok dat al voorziet in een stedelijke functie. Het aantal burgerwoningen mag hierbij niet toenemen. In afwijking daarvan is bebouwing buiten het bestaande bouwblok mogelijk, mits het bebouwd oppervlak niet wordt vergroot.

Voorliggende ontwikkeling kan worden opgevat als een ontwikkeling zonder bebouwing en buiten het bouwvlak. Artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteitseis) bepaalt dat een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied, indien rekening wordt gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Hieronder is (bij "Nieuwe Hollandse Waterlinie") gemotiveerd dat aan de afwijkingscriteria wordt voldaan.

Weidevogelleefgebied

Volgens artikel 25 lid 1a voorziet een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebieden, zoals op kaart 4 en op de digitale verbeelding ervan aangegeven, niet in de mogelijkheid van nieuwe bebouwing, anders dan binnen een bestaand bouwblok of een uitbreiding daarvan. Aangezien het nu voorliggende plan niet binnen weidevogelleefgebied is gesitueerd geeft de PRV geen beperkingen als gevolg van het weidevogelleefgebied.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

De PRV geeft aan dat de locatie is gesitueerd binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Voor de gronden gelegen binnen de in artikel 20 genoemde erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden dienen in het ruimtelijk plan regels te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van de erfgoederen van de uitzonderlijke universele waarde, zoals omschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Het plangebied valt binnen het ensemble Vechtstreek. Op de overzichtskaart van dit ensemble zijn geen specifieke aspecten aangegeven ter plaatse van de locatie Middenweg 106.

Afbeelding 7: Visiekaart Vechtstreek (fragment).



De algemene ambitie binnen het ensemble Vechtstreek is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Daarnaast gelden ambities en ontwikkelprincipes. Het voorliggende plan beoogt slechts het niet doelmatige bedrijfsterrein iets te verruimen zonder bebouwing toe te voegen. Het plan is zeer kleinschalig en daarom zijn de ontwikkelprincipes beperkt van toepassing. Hieronder volgt desalniettemin een overzicht van de bruikbare (ontwikkel)principes:

- de karakteristiek van het veenrivierenlandschap met uitwaaierende lijnen en het veenpolderlandschap met plassen en evenwijdige lijnen is leidend;
- sluit aan bij de Middenweg als ruimtelijke drager.

Het voorliggende plan betreft een zeer beperkte ruimtelijke ontwikkeling maar houdt rekening met deze (ontwikkel)principes door

- het handhaven van de bebouwing binnen het verkavelingspatroon, doorzichten worden zo veel mogelijk behouden;
- het zo veel mogelijk behouden van het contrast tussen de relatief dicht begroeide ruimtelijke drager (Middenweg) en de overwegend open polder.

Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan artikel 15 (ruimtelijke kwaliteitseis) omdat rekening wordt gehouden met de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble.

Natuurnetwerk Nederland

Uitgangspunt van de PRV is onder meer om aantasting van het Natuurnetwerk Nederland en aardkundige waarden te voorkomen.

Indien een gebied binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is gesitueerd mogen op grond van artikel 19 van de PRV geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN significant aantasten. Het plangebied ligt niet binnen het gebied dat is aangeduid als NNN (PRV-kaart 4 Natuur).

Aardkundige waarden

Voor gebieden die als aardkundig waardevol gebied zijn aangemerkt, geldt op grond van artikel 8 van de PRV dat in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende bijzondere aardkundige waarden. Het plangebied ligt niet binnen een gebied met aardkundige waarden.

Conclusie

De functiewijziging van de perceelsnippers die in dit plan mogelijk wordt gemaakt, ligt buiten (maar aansluitend op) het bestaand stedelijk gebied. Het plan past desondanks binnen het provinciaal beleid zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie en de regels uit de PRV.

3.4. Gemeentelijk beleid

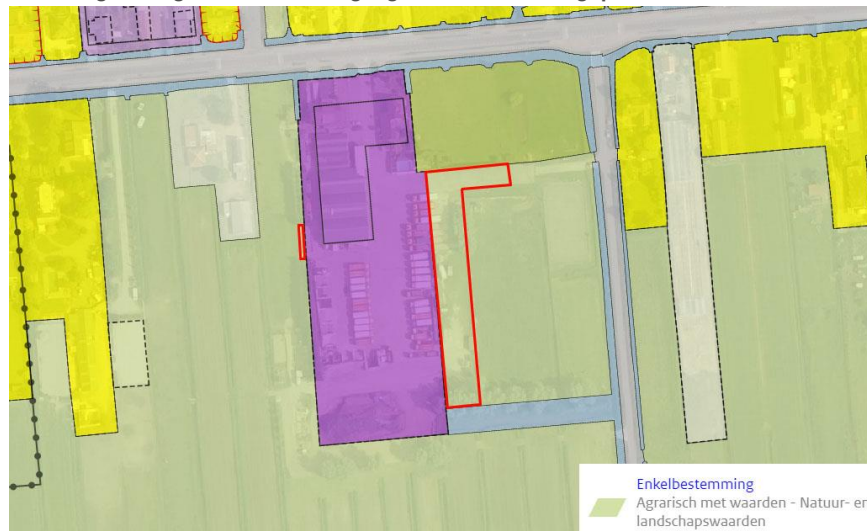
3.4.1. Structuurvisie Wijdmeren

Op de kaart 'Gewenste toekomstige ruimtelijke structuur' van de Structuurvisie Wijdmeren, met als ondertitel "Beheerste ontwikkeling met behoud van het goede", die op 6 februari 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld, is het plangebied niet opgenomen. Er is dan ook geen specifiek beleid opgenomen.

3.4.2. Bestemmingsplan Horstermeer

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Horstermeer" dat op 6 juli 2017 door de gemeenteraad van Wijdmeren is vastgesteld. In dat bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming "Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden". De gronden zijn bestemd voor de uitoefening van een bestaand agrarisch bedrijf in de vorm van veehouderij, niet zijnde intensieve veehouderij, alsmede het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de in dit gebied voorkomende landschappelijke en natuurlijke waarden, onder meer in de vorm van de voor het gebied kenmerkende openheid en de voor het veenweidelandschap kenmerkende flora en fauna.

Afbeelding 8: Fragment verbeelding vigerend bestemmingsplan.



Conclusie

Binnen de huidige bestemming is het realiseren van verhardingen voor het bedrijf niet mogelijk. Het voorliggende plan dient de realisering mogelijk te maken.

4. Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

4.1. Bodem

In de Bouwverordening is bepaald dat een omgevingsvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. In artikel 2.1.5 leden 1 en 2 van de Bouwverordening is het voorschrift gegeven dat bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning een bodemonderzoeksrapport overlegd moet worden, dat bestaat uit de resultaten van een recent verkennend onderzoek volgens NEN 5740.

Het plan maakt het afdekken van voormalig agrarisch weiland mogelijk ten behoeve van het manoeuvreren en parkeren van motorvoertuigen mogelijk. Gelet op deze functiewijziging en het ontbreken van bouw mogelijkheden wordt een verkennend bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Gevolgen voor het plan

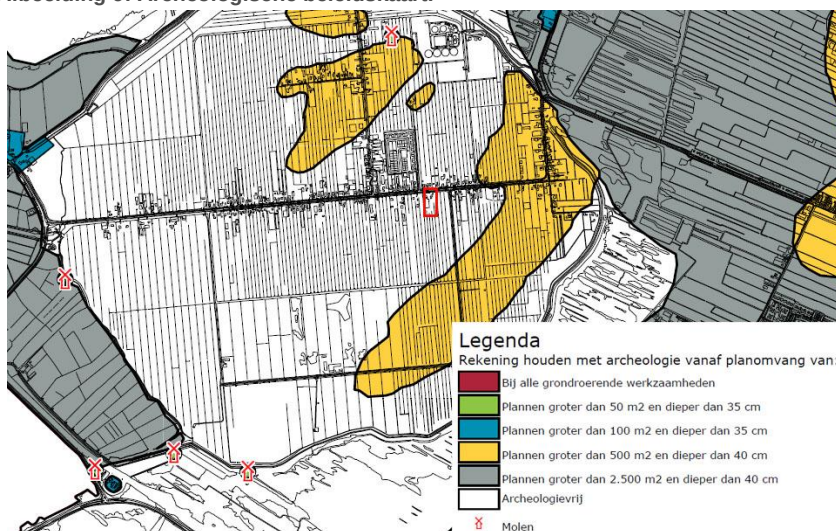
Ten behoeve van de bestemmingswijziging is daarom geen verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

4.2. Archeologie

In de Erfgoedwet die op 1 juli 2016 in werking is getreden zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: "de veroorzaker betaalt".

De gemeente Wijdmeren heeft een archeologische beleidskaart. Op deze kaart is de planlocatie aangegeven als "Archeologievrij".

Afbeelding 9: Archeologische beleidskaart.



Gevolgen voor het plan

Geconcludeerd kan worden dat het plan geen gevolgen heeft voor de bescherming van archeologische waarden.

4.3. Waterhuishouding en waterparagraaf

Sinds 1 november 2003 is de watertoets verplicht bij ruimtelijke plannen. Door de planvorming neemt de hoeveelheid verhard oppervlak niet toe. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Waternet voert taken uit in opdracht van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. In het kader van de watertoets wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder.

Verhard oppervlak

Het huidige plangebied is voor 100% verhard/bebouwd (circa 11.194 m²). Na realisering van de uitbreiding van het manoeuvreer- en parkeerterrein zal het verhard oppervlak toenemen met 1.953 m².

Als uitgangspunt van het plan geldt dat al het regenwater via infiltratie in de bodem zal worden opgenomen. Het betreft schoon water. Het vuilwater zal op de bestaande (gemengde) riolering worden afgevoerd.

Gevolgen voor het plan

Er worden geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse verwacht.

4.4. Natuur

4.4.1. Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de voormalige tabellen 1, 2 en 3 (Flora- en faunawet) waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kan voor de soorten die zijn opgenomen in het "beschermingsregime andere soorten" een vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

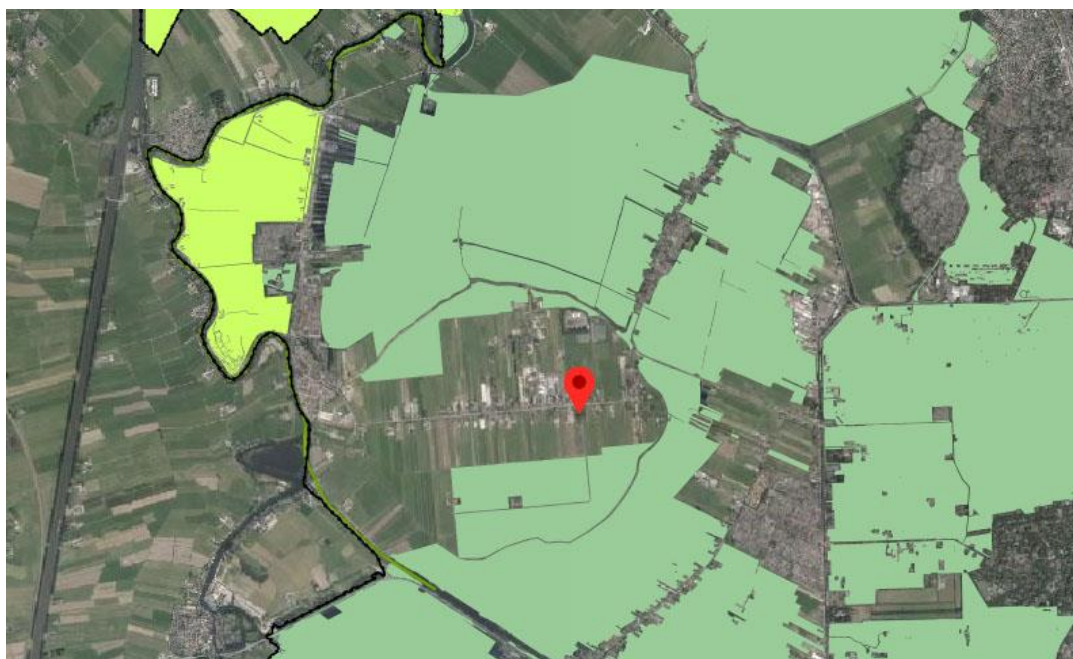
4.4.2. Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van waardevolle natuurgebieden en leefgebieden van soorten en schrijft voor, dat alle activiteiten met significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura2000-gebied, in beginsel niet zijn toegestaan.

Daarom verplicht de wet een initiatiefnemer van een plan of project te onderzoeken of er schadelijke gevolgen voor deze gebieden te verwachten zijn. De planlocatie is gelegen op circa 350 meter afstand van het Natura2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" en het Natuurnetwerk Nederland.

Omdat de voorgenomen functiewijziging geen fysieke ingrepen omvat en niet plaatsvindt in het natuurgebied is er geen sprake van ruimtebeslag op dit Natura2000-gebied, dan wel het NNN.

Afbeelding 10: Natuurgebieden in de omgeving van het plangebied.



In het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het programma AERIUS geïntroduceerd. Gelet op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is er op 16 september 2019 een nieuw AERIUS-rekenprogramma gepresenteerd.

Voor dit project is voor de gebruiksfase geen berekening gemaakt met behulp van de AERIUS-rekentool (versie januari 2020). Het bedrijfsterrein heeft een huidig (legaal) oppervlak van 11.194 m². Het te legaliseren gebruik omvat een oppervlak van circa 1.953 m². De uitbreiding van het verhard oppervlak vindt plaats om een veilig manoeuvreren en parkeren mogelijk te maken, niet om een uitbreiding van de bestaande activiteiten toe te staan. Geconcludeerd kan worden dat de legalisering van het grondgebruik geen effecten heeft op de daadwerkelijke bestaande emissies.

Voor de aanlegfase van het project is wel een AERIUS-berekening¹ gemaakt omdat na het legaliseren van het bestaande gebruik de parkeerplaats definitief wordt ingericht.

De inrichting van het terrein zal gebeuren met stelconplaten (2x2m, asdruk 15 ton). Het in te richten terrein heeft een oppervlakte van ongeveer 2.000 m². De grond wordt eerst uitgevlakt met behulp van een bulldozer. De bedrijfstijd bedraagt 4 uur. Vervolgens worden de stelconplaten (500 stuks) aangebracht met behulp van een kraanwagen. Gerekend is met een plaatsings-tijd van 5 minuten per stelconplaat. De totale bedrijfstijd bedraagt ongeveer 42 uur.

De berekening heeft aangetoond dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Gevolgen voor het plan

Geconcludeerd wordt dat de aanpassing van het manoeuvreer- en parkeerterrein geen significante effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied.

4.4.3. Soortenbescherming

Ten behoeve van de legalisering van het gebruik is geen natuurtoets uitgevoerd. Het bestaande gebruik verandert immers niet.

Gevolgen voor het plan

Geconcludeerd wordt dat de aanpassing van het manoeuvreer- en parkeerterrein geen effecten heeft op beschermde soorten.

4.5. Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) beschermt geluidgevoelige bestemmingen tegen geluidhinder als gevolg van wegverkeer, spoorwegen en industrielawaai. De legalisering van het grondgebruik van enkele grondstroken heeft betrekking op een veilige bedrijfsvoering, maar heeft geen betrekking op een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten (inclusief de daardoor veroorzaakte verkeersbewegingen). Dat betekent dat het voorliggende plan geen gevolgen heeft voor de akoestische situatie in de omgeving van het plangebied. Er is daarom in het kader van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Gevolgen voor het plan

Het plan wordt niet belemmerd door de Wet geluidhinder.

4.6. Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieu-beheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414) en vervolgens is de wijziging op 15 november 2007 in werking getreden. Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet behandelt de luchtkwaliteit, daarom staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Een belangrijk onderdeel van

¹ buRO, AERIUS-berekening aanlegfase, 25 februari 2020.

het instrumentarium is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden. Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministeriële regelingen, die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking zijn getreden. De belangrijkste zijn het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de "Regeling niet in belangrijke mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In deze laatste regeling zijn categorieën aangewezen waarvan op voorhand vaststaat dat zij niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Tot aan de inwerkingtreding van het NSL gold voor die categorieën een grens van 1% van de betreffende grenswaarde, na de inwerkingtreding van het NSL op 1 augustus 2009 geldt een grens van 3% van de betreffende grenswaarde.

Gevolgen voor het plan

Nu het voorliggende plan slechts toeziet op het realiseren van een veilige bedrijfsomgeving en niet in een uitbreiding van de activiteiten, kan worden gesteld dat het plan niet "in betekenende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.7. Externe veiligheid

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten (bedrijven), transportroutes of buisleidingen. Cito Transport is geen bedrijf dat gevaarlijke stoffen vervoert. Aan de bedrijfsvoering zijn geen externe veiligheidsrisico's verbonden.

Gevolgen voor het plan

Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de legalisering van het gebruik van de manoeuvreer- en parkeerplaats.

4.8. Bedrijven en milieuzonering

In planologische procedures waarin de vestiging van woningen in de nabijheid van bedrijven mogelijk wordt gemaakt, moet rekening worden gehouden met ruimtelijk relevante milieuhygiënische aspecten van die bedrijven. In een bestemmingsplan staat het begrip "een goede ruimtelijke ordening" centraal. Ook het milieubeleid beoogt handhaving en bevordering van een goede kwaliteit van het leefmilieu. Om dit te realiseren wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Milieuzonering zorgt voor een voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen en heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;

- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen: "zware" bedrijven zullen verder van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd dan "lichte" bedrijven.

Milieuzonering heeft met name betrekking op milieuaspecten die een ruimtelijke dimensie hebben, te weten geur, stof, geluid en gevaar. Een belangrijk hulpmiddel om hiermee rekening te houden is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering', die voor het eerst in 1986 verscheen en voor het laatst in 2009 geactualiseerd. In deze brochure is een omvangrijke lijst van bedrijven opgenomen, waarin per bedrijf voor een aantal aspecten de mate van ruimtelijk relevante hinderlijkheid is weergegeven. Voor dit bestemmingsplan zijn de richtafstandenlijst en omgevingstypen belangrijkste bouwstenen van milieuzonering:

- richtafstandenlijst

In de richtafstandenlijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. De categorie 1 staat voor de laagste potentiële milieubelastingen en de categorie 6 staat voor de hoogste potentiële milieubelasting. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. Bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

- omgevingstype

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is onder meer afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Wanneer sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende functies en richtafstanden met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Afbeelding 11: Omgevingstype.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4.1	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter

Het uitgangspunt van de VNG handreiking is dat de gemeente deze gemotiveerd toepast. Het is een hulpmiddel, maar het legt niet vast wat wel en wat niet is toegestaan. Een gemeente dient zelf zorgvuldig af te wegen, te bepalen en te motiveren welke functies en activiteiten zij in een bepaald gebied toelaatbaar acht en welke Staat van Bedrijfsactiviteiten zal worden toegepast, zodat maatwerk en flexibiliteit voor een plangebied ontstaat.

De Middenweg is een doorgaande weg met agrarische-, bedrijfs- en woonfuncties in de lintbebouwing. Ten noorden van de Middenweg is het bedrijventerrein Nieuw Walden met meerdere bedrijfsactiviteiten gevestigd. Gelet op deze situatie kan het gebied als een gemengd gebiedstype worden gekwalificeerd.

Cito Transport is een bedrijf dat kan worden ingedeeld in de SBI-codes (2008) 7712/7739 en 773. Dit betreft verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's) en Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen. Beide bedrijfsoorten worden ingedeeld in categorie 3.1 met een richtafstand 50 meter tot woningen in een rustige woonomgeving. Doordat het gebiedstype wordt aangemerkt als een gemengd gebiedstype kan worden geconcludeerd dat de richtafstand tot woningen 30 meter bedraagt.

Door het toevoegen van enkele stroken grond aan de oostzijde zal aan die zijde de afstand tot in de omgeving aanwezige woningen verminderen. Aan de noordzijde van de Middenweg blijft de afstand minimaal 72 meter en aan de oostzijde van de Radioweg minimaal 58 meter.

Gevolgen voor het plan

Gesteld kan worden dat wordt voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

5. Uitvoerbaarheid

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Het plan wordt gerealiseerd door de Initiatiefnemer. Er wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente Wijdmeren en de initiatiefnemer, waarin wordt bepaald dat plan-schade voor rekening van de initiatiefnemer zal zijn. Daarin wordt tevens opgenomen dat de in paragraaf 2.3 beschreven maatregelen (D1 t/m D5) dienen te worden uitgevoerd. Derhalve hoeft er geen exploitatieplan vastgesteld te worden bij vaststelling van deze partiële herziening door de raad van de Gemeente Wijdmeren.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer heeft het plan voorgelegd aan omwonenden. Daaruit is gebleken dat het plan positief wordt ontvangen. Van het overleg met belanghebbenden is een communicatieverslag gemaakt dat als bijlage bij deze toelichting wordt gevoegd.

6. Juridische planbeschrijving

6.1. Algemeen

Vanaf 1 januari 2010 is het toepassen van de digitale standaarden verplicht. Vanaf 1 juli 2013 dient hiervoor het rapport Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP-2012) te worden toegepast. Deze standaard is voor het onderhavige plan toegepast.

6.2. De partiële herziening van het bestemmingsplan

Het plan geeft de bestemming en de bebouwingsmogelijkheden van de gronden aan. Het plangebied omvat een deel van het perceel Middenweg 106 te Nederhorst den Berg.

In artikel 1 worden de gebruikte begrippen beschreven, zoals het plan, het wijzigingsplan en het bestemmingsplan "Horstermeer".

In artikel 2 is de verhouding tussen de partiële herziening en het bestemmingsplan vastgelegd. De regels behorende bij het vigerende bestemmingsplan zijn onverminderd van toepassing voor het voorliggende plan.

Door middel van een hyperlink zijn de regels van het bestemmingsplan Horstermeer gekoppeld aan het voorliggende plan. Op deze wijze zijn de regels direct raadpleegbaar gemaakt. In het vigerende bestemmingsplan geldt de bestemming Bedrijf voor het bedrijfsterrein op de locatie Middenweg 106. Deze bestemming is daarom van toepassing op het voorliggende plangebied.

Artikel 3 en 4 regelen respectievelijk de verplichte teksten met betrekking tot dubbeltelregel en overangsrecht.

7. Bijlagen

1. buRO, AERIUS-berekening aanlegfase, 25 februari 2020.
2. Communicatieverslag, mei 2020.