Bestemmingsplan Meppel – Mulo locatie (vastgesteld)



Bestemmingsplan Meppel – Mulo locatie

vastgesteld
NL.IMRO.0119mulolocatie-BPC1

Juni 2022

Inhoud

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding en ligging plangebied 4
1.2 Geldend bestemmingsplan 5
1.3 Juridische vorm 6
1.4 Leeswijzer 6

2. Huidige situatie 7

2.1 Historie 7
2.2 Huidige situatie en ruimtelijk-functionele structuur 7

3. Planbeschrijving 10

3.1 Stedenbouwkundige visie 10
3.2 Verschijningsvorm en materiaalkeuze 13

4. Beleidskader 15

4.1 Algemeen 15
4.2 Rijksbeleid 15
4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 15
4.2.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) 15
4.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) 15
4.2.4 Conclusie 18
4.3 Provinciaal beleid 18
4.3.1 Omgevingsvisie Drenthe 18
4.3.2 Omgevingsverordening Drenthe 19
4.3.3 Conclusie 20
4.4 Gemeentelijk beleid 20
4.4.1 Structuurvisie 2030 ‘Duurzaam verbinden’ 20
4.4.2 Woonvisie 2016-2020 21
4.4.3 Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling Meppel uitbreidingswijken en buitengebied 21
4.4.4 Duurzaam Energieplan 23
4.4.5 Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan 23
4.4.6 Beleidsplan Parkeren 23
4.4.7 Watertakenplan Fluvius 2016 - 2021 24
4.4.8 Beleidsvisie externe veiligheid (2014) 24
4.4.9 Welstand 25

4.5 Conclusie 26
5. Planologische randvoorwaarden 27
5.1 Algemeen 27
5.2 Archeologie en cultuurhistorie 27
5.2.1 Archeologie 27
5.2.2 Monumentenzorg 28
5.3 Flora en fauna 28
5.4 Bodem 29
5.5 Geluid 31
5.6 Water 32
5.7 Bedrijven en milieuzonering 35
5.8 Externe veiligheid 36
5.9 Luchtkwaliteit 38
5.10 Verkeer en parkeren 39
5.11 Trilling 42
5.12 Mer-beoordeling 43
5.13 Conclusie 44
6. Juridische aspecten 45
6.1 Algemeen 45
6.1.1 Wat is een bestemmingsplan 45
6.1.2 Over bestemmen, dubbel bestemmen en aanduiden 45
6.1.3 Hoofdstukindeling van de regels 45
6.2 Dit bestemmingsplan 46
6.3 Regels 47
6.4 Verbeelding 48
7. Uitvoerbaarheid 49
7.1 Algemeen 49
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 49
7.2.1 Voorontwerpbestemmingsplan 49
7.2.2 Ontwerpbestemmingsplan 49
7.2.3 Vastgesteld bestemmingsplan 49
7.3 Economische uitvoerbaarheid 49
8. Procedure 50
8.1 Vooroverleg en inspraak 50

8.2 Zienswijzen 50

Bijlagen 51

Bijlage 1. Beeldkwaliteitplan 51
Bijlage 2. Quickscan ecologie 52
Bijlage 3. AERIUS – berekening 53
Bijlage 4. Verkennend bodemonderzoek 54
Bijlage 5a. Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaai 55
Bijlage 5b. Toets punten spoorweglawaai 56
Bijlage 6. Digitale watertoets 57
Bijlage 7. Uitgangspuntennotitie waterschap 58
Bijlage 8. Principe-uitwerking riolering 59
Bijlage 9. Onderzoek externe veiligheid 60
Bijlage 10. Analyse verkeer en parkeren 61
Bijlage 11. Onderzoek trillingen 62
Bijlage 12. Vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) 63
Bijlage 13 Nota inspraak en overleg 64
Bijlage 14 Nota van zienswijzen 65

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en ligging plangebied

Tussen de Burgemeester Knopperslaan, Het Vledder, de Meester W. Doornbosstraat en de Gasgracht ligt het terrein van de voormalige Mulo, de ‘Mulolocatie’. Het gebied ligt in de nabijheid van de binnenstad van Meppel en maakt onderdeel uit van een gebied (het Vledder) waar zich van oorsprong, als overloopgebied van het centrum, grootschaligere stedelijke functies bevonden. Op de volgende afbeelding is de locatie weergegeven.



Begrenzing plangebied

De afgelopen decennia heeft het gebied een transformatie ondergaan en heeft een ontwikkeling naar een woongebied plaatsgevonden. De locatie van onderliggend plangebied, dat sinds de sloop van de Mulo in 2008 braak ligt, vormt het laatste gedeelte van de herontwikkeling.

Ook voor de Mulolocatie geldt dat er woningen zijn voorzien. Hiermee wordt, afgestemd op de ruimtelijke en functionele structuur van de omgeving, invulling gegeven aan een woningvraag.

1.2 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Meppel-Centrumschil' (2014). Op de volgende afbeelding is een uitsnede uit de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven, met daarbinnen rood omkaderd het plangebied.



Begrenzing plangebied binnen bestemmingsplan Meppel – Centrumschil (2014).

Binnen de geldende bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Maatschappelijke voorzieningen worden in het bestemmingsplan gedefinieerd als educatieve, informatieve, levensbeschouwelijke, medische, sociaal-medische, sociaal-culturele voorzieningen, zorg- en welzijnsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, als ook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen. Op de verbeelding van het

bestemmingsplan zijn bouwblokken weergegeven en zijn maximale bouw- en goothoogten opgenomen.

Het bouwen van woningen is binnen deze bestemming niet mogelijk. Om het initiatief juridisch-planologisch mogelijk te maken is daarom dit bestemmingsplan opgesteld.

1.3 Juridische vorm

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en onderliggende toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen.

In de toelichting wordt op basis van ruimtelijke, stedenbouwkundige, beleidsmatige en milieukundige overwegingen onderbouwd en aangetoond dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De toelichting maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, maar moet wel in combinatie worden gezien met de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan.

Het gemeentelijke Handboek Bestemmingsplannen is leidend voor de systematiek van dit bestemmingsplan. Dit handboek geeft aanwijzingen voor de systematiek van het juridisch bindende deel van dit bestemmingsplan; de ruimtelijke verbeelding en de planregels. Een geringe aanpassing daarvan is mogelijk, wanneer hiervoor een gegronde reden is.

Daarnaast voldoet het bestemmingsplan aan de wettelijke vereisten zoals die gesteld zijn in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening, waar onder meer de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) onder valt. Dit bestemmingsplan is volgens versie 2012 opgesteld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingezoomd op het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op de huidige ruimtelijke en functionele kenmerken van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plangebied en het voorziene plan gegeven. Hoofdstuk 3 vormt een overzicht van het relevante beleidskader. De ruimtelijke en milieukundige aspecten die ten grondslag liggen aan het plan worden in hoofdstuk 4 toegelicht. De juridische aspecten van het bestemmingsplan worden in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 wordt de maatschappelijke en economische haalbaarheid van het plan toegelicht.

2. Huidige situatie

2.1 Historie

De voormalige Mulolocatie is een in de nabijheid van de stadskern van Meppel gelegen gebied dat langere tijd met haar omgeving als overloopgebied gefunctioneerd heeft voor grootschaliger functies in de binnenstad. Het gebied wordt getypeerd als Het Vledder, afgeleid van de Vledderlanden.

De Vledderlanden waren oorspronkelijk laaggelegen weilanden ten noorden van de Hoogeveense Vaart en ten oosten van de toenmalige Ruinerwoldseweg (de latere Woldstraat), in de nabijheid van de oude kern van Meppel. Zij stonden door hun laaggelegen ligging regelmatig onder water. Het natte en drassige Vledderland werd in de zomer gebruikt als hooiland en in de winter als het vroor, als schaatsbaan. Dit laatste in ieder geval al vanaf het begin van de 20ste eeuw.

De trambaan van 1916, op de locatie van de rond 1934 aangelegde Burgemeester Knopperslaan, was niet de eerste doorsnijding van de Vledderlanden. In 1868 werd de spoorlijn Meppel – Heerenveen al door het gebied aangelegd.

De Vledderlanden werden sinds 1861 gedomineerd door de Meppeler gasfabriek, (Vledder1) gelegen aan de Hoogeveense Vaart (Gasgracht). De Openbare U.L.O (Uitgebreid Lager Onderwijs) school werd in 1940 gebouwd als vervanging van de oude school aan het Noordeinde. De school was bedoeld voor leerlingen die de lagere school hadden doorlopen, nog niet wilden werken en ook niet naar de Rijks-H.B.S. wilden of konden. Naast de openbare ULO stond aan Mr. W. Doornbosstraat de Gereformeerde U.L.O. In 1972 fuseerde deze school met de Hervormde ULO uit de Julianastraat tot de Christelijke ULO, sinds 1980 Dingstede (inmiddels ook voor Havo en VWO). In 2008 werd de school aan de Meester W. Doornbosstraat afgebroken. Middels onderliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een nieuwe woonfunctie voor het plangebied als afsluiting van de gehele transformatie van Het Vledder naar een woongebied.

2.2 Huidige situatie en ruimtelijk-functionele structuur

Zoals in paragraaf 1.1 is beschreven en verbeeld wordt het plangebied omsloten door de Burgemeester Knopperslaan, Het Vledder, de Meester W. Doornbosstraat en de Gasgracht. Het terrein ligt sinds 2008 braak.

De Burgemeester Knopperslaan is een doorgaande weg die verschillende delen van Meppel en omliggende dorpen met elkaar verbindt. Er geldt een 50 km-uur regime. Aan beide zijden van de weg bevindt zich een fietspad.

Ter hoogte van het plangebied bevindt zich aan de Burgemeester Knopperslaan een bedrijfsgebouw. Parallel aan deze Burgemeester Knopperslaan ligt de spoorverbinding Zwolle – Groningen/Leeuwarden v.v. Onder de Burgemeester Knopperslaan en het spoor loopt een fiets- en voetgangerstunnel. Deze loopt aan de noordzijde van het plangebied, deels parallel aan Het Vledder, en gaat over in de Doornbosdwarsstraat.





Links: zicht over de Burgemeester Knopperslaan richting het plangebied. Rechts: fiets- en voetgangerstunnel onder de weg en het spoor.

Aan de noordzijde van het plangebied bevinden zich op enige afstand woningen die in het kader van de transformatie van Het Vledder zijn gebouwd. Deze woningen zijn in aansluiting op bestaande bouw uit de jaren ’80 – ’90 gerealiseerd. Ter plaatse bevindt zich ook openbaar groen en er is een openbare speelgelegenheid aanwezig.

Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de achtertuinen van de woningen die zijn gesitueerd aan de Gasgracht. De Gasgracht loopt vanaf de Burgemeester Knopperslaan naar het centrum van Meppel. De inrichting van de Gasgracht is zodanig dat overwegend bestemmingsverkeer en langzaam verkeer gebruik maken van deze verbinding.





Links: fietspad aan de noordzijde van het plangebied. Rechts: achterzijde woningen aan Gasgracht.

Ten westen grenst het plangebied aan de Meester W. Doornbosstraat. Hier bevinden woningen die in het kader van de ontwikkeling van Het Vledder zijn gerealiseerd. Op korte afstand van het plangebied zijn achter deze woningen voorzieningen in de vorm van onder andere supermarkten aanwezig. Deze voorzieningen zijn via de Meester Doornbosstraat en de Dirk Jacobsstraat te bereiken.





Links: nieuwbouwwoningen aan de Meester W. Doornbosstraat. Rechts: zicht over het plangebied vanaf de Meester W. Doornbosstraat.

3. Planbeschrijving

3.1 Stedenbouwkundige visie

Ruimtelijke opzet

Ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied is in de eerste helft van 2020 een stedenbouwkundige visie vastgesteld door de gemeenteraad. De daarin opgenomen stedenbouwkundige opzet gaat uit van een bouwblok dat omsloten wordt door openbare ruimtes van de Burgemeester Knopperslaan, de Gasgracht, de Meester W. Doornbosstraat en het Vledder. De te realiseren nieuwbouw, in de vorm van 75 appartementen, omsluit met de bouw van appartementengebouwen een binnenterrein dat bestaat uit achtererven bij de bestaande gebouwen en een semi openbaar terrein dat toebehoort aan de nieuwe appartementen en waar onder meer het parkeren plaatsvindt. Op de volgende afbeelding is de opzet weergegeven.



Stedenbouwkundige invulling plangebied. Bron: Van Manen en Zwart architecten.

Aan de Meester W. Doornbosstraat zijn appartementen in 3 bouwlagen voorzien, aansluitend op de schaal van de woningen aan de overzijde. Aan de Burgemeester Knopperslaan, waar meer ruimte aanwezig is en waar de locatie raakt aan de hoofdontsluiting structuur, zijn maximaal 5 bouwlagen voorzien. De bebouwing geleid hier de weg. Een afwisseling in 4 en 5 bouwlagen langs Het Vledder vormt een overgang tussen beide volumes.

Op enkele plekken wordt de bebouwing onderbroken door openingen tussen de straat en het binnenterrein. Deze openingen tussen de gebouwen zijn van belang voor de ruimtelijke kwaliteit en geven ‘lucht’. Dit zorgt ervoor dat een te massaal beeld voorkomen wordt. Deze openingen zorgen er met de sprongen in de gevels voor dat het geheel als een samenspel van vijf afzonderlijke bouwmassa’s met eenzelfde footprint ervaren kan worden.

Als stedenbouwkundig uitgangspunt wordt verder gehanteerd de wens om zoveel als mogelijk binnen de rooilijnen van de oorspronkelijke Mulo bebouwing te blijven.

Op de volgende afbeelding is het plan in vogelvlucht weergegeven, zoals deze is opgenomen in de stedenbouwkundige visie. Op basis hiervan is het plan verder uitgewerkt, zie paragraaf 3.2.



Vogelvlucht voorziene bouwplan. Bron: Van Manen en Zwart architecten.

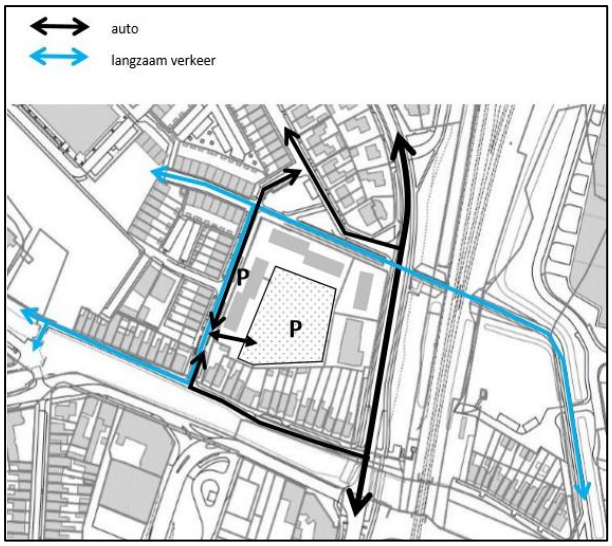
Beeldkwaliteitplan

Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten van het plangebied is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitplan (opgenomen als bijlage 1 van deze toelichting) omvat het toetsingskader waaraan de architectonische uitwerking van het plan wordt getoetst. Ten behoeve van de juridische verankering van dit beeldkwaliteitplan en de toetsbaarheid van het bouwplan, wordt het beeldkwaliteitplan onderdeel van de welstandsnota.

Uitgangspunt voor het beeldkwaliteitsplan is om ruimtelijke voorwaarden te creëren die aansluiten op de ontwikkelingen in en rondom het centrum van Meppel maar die ook goed zijn afgestemd op de locatie. Doel is om daarmee een prettig woon- en leefklimaat te realiseren aan de rand van de binnenstad en in de nabijheid van voorzieningen en het station. Bij de beeldkwaliteitseisen voor het bouwplan wordt verwezen naar het beeldkwaliteitplan (bijlage 1), waarbij wordt ingegaan op beeldkwaliteitseisen ten aanzien van de oriëntatie, massa en vormgeving van de bebouwing.

Ontsluiting en parkeren

Uitgangspunt is dat de locatie niet rechtstreeks via de hoofdstructuur, waar de Burgemeester Knopperslaan deel van uitmaakt, voor autoverkeer ontsloten wordt. Dit zou de doorstroming en de verkeersveiligheid niet ten goede komen. De ontsluiting voor de auto vindt plaats vanaf de Meester W. Doornbosstraat. Deze is vanuit het zuiden te bereiken via de Gasgracht (eenrichtingsverkeer) en te bereiken en verlaten via Het Vledder (eveneens eenrichtingsverkeer). De aanliggende bedrijfslocatie aan de Burgemeester Knopperslaan zal bij een eventuele toekomstige herontwikkeling van deze locatie door de eigenaar voor de auto via het plangebied moeten worden ontsloten. Op de volgende afbeelding is de voorziene ontsluiting van het plangebied weergegeven.



Ontsluiting en parkeren in en rond het plangebied. Bron: stedenbouwkundige visie Mulolocatie, gemeente Meppel.

De entrees van de appartementen worden ontsloten via een voetpad aan de zijde van de Meester W. Doornbosstraat en aan de noordzijde aan de zijde van Het Vledder.

Voor deze ontwikkeling is de 'Nota parkeernormen Gemeente Meppel' van toepassing. Het merendeel van de parkeerplaatsen wordt gerealiseerd op het binnenterrein. Verder wordt een deel van het (bezoekers) parkeren opgelost aan de Meester W. Doornbosstraat. Hier is bij de inrichting van deze weg rekening mee gehouden. Een nadere onderbouwing van de verkeer- en parkeeropgave wordt gegeven in paragraaf 5.10.

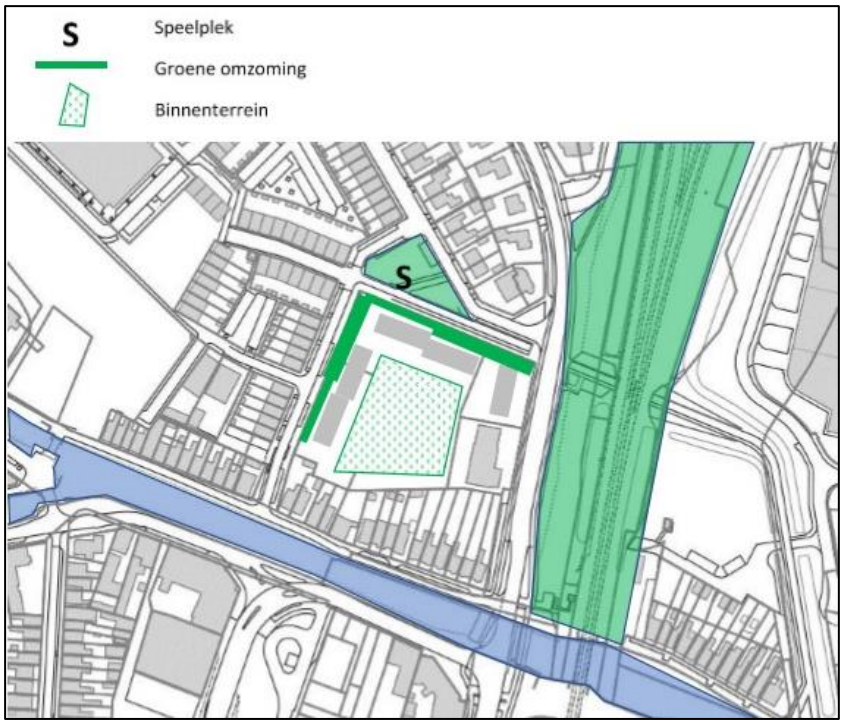
Groenstructuur

Een groene woonomgeving levert een positieve bijdrage aan het woon- en leefklimaat. Bij de inrichting van het plangebied is daarom rekening gehouden met de aanleg van openbaar groen.

Tussen de nieuwbouw en de omsluitende wegen wordt voorzien in een groene omzoming. Hierdoor komt een onderscheid tot stand tussen de buitenruimte van de locatie en die van Het Vledder.

Het binnenterrein is een 'praktische en functionele' ruimte, die grotendeels wordt voorzien van verharding ten behoeve van het parkeren. Het groen moet hier een positieve bijdrage leveren aan het verblijfsklimaat. Naast het verzachten van het beeld van de verharding helpen bomen ook tegen hittestress. Uitgangspunt is een kwalitatieve groeninvulling aan zowel de voor- als de achterzijde.

Voordeel van een zo groen mogelijke invulling is dat hemelwater vastgehouden wordt. Ook het toepassen van half-verharding voor een deel van de parkeervoorziening zal bijdragen aan de klimaatadaptatie.



Groen in en om het plangebied. Bron: stedenbouwkundige visie Mulolocatie, gemeente Meppel.

3.2 Verschijningsvorm en materiaalkeuze

Voorheen werd de locatie gekenmerkt door een doelmatige en sobere architectuur uit halverwege de vorige eeuw. Het voorziene plan wordt op deze architectuur afgestemd. Voor de architectuur is het daarbij van belang dat de verbijzondering plaatsvindt door een zorgvuldige vormgeving van de functionele elementen als trappen, liftschachten, galerijen, balkons en entreepartijen. Geleding in de gevels en gevelopeningen worden zorgvuldig op elkaar en het architectonisch concept afgestemd waarbij de hoofdvorm herkenbaar blijft.

De materiaalkeuze en detaillering versterken de architectuur. Het beeldbepalende materiaal van de gevels is baksteen. Te denken valt aan twee of drie kleuren voor het complex. Per gebouw wordt een kleur voor de steen gekozen (bijvoorbeeld methode wasserstrich, niet bezand, waardoor de natuurlijke kleur intenser is) waarbij de kleur afwijkt van die van het naastliggende gebouw. Uitzondering daarop kunnen de twee gebouwen aan de Meester W. Doornbosstraat zijn.

Andere materialen en kleuren zoals voor dakranden, balkons en galerijen, kozijnen en draaiende delen zijn hoogwaardig en dienen de architectuur te ondersteunen dan wel te versterken.

Op de volgende afbeeldingen zijn enkele impressies van de voorziene bebouwing weergegeven.



Voorziene bebouwing aan de zijde van de Meester W. Doornbosstraat. Bron: Van Manen en Zwart architecten.



Bebouwing gezien vanaf Het Vledder. Bron: Van Manen en Zwart architecten.

4. Beleidskader

4.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden ruimtelijke ingrepen of initiatieven in meer of mindere mate getoetst aan rijks-, provinciaal en/of gemeentelijk beleid. In dit hoofdstuk vindt deze toetsing voor zover relevant plaats.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

4.2.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

De juridische borging van de nationale belangen uit de SVIR vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 22 augustus 2011 vastgesteld (en aangevuld op 28 augustus 2012) en heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Relatie met initiatief

Onderliggend initiatief maakt geen onderdeel uit van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waardoor de Barro niet van toepassing is.

4.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals die geldt vanaf 1 juli 2017, bevat de verplichting om in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te geven van de behoefte aan die ontwikkeling. Daarnaast, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient een motivering te worden gegeven waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In artikel 1.1.1 van het Bro is omschreven wat verstaan moet worden onder een stedelijke ontwikkeling. Namelijk een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Volgens de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) vallen onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' onder meer accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Bovendien zijn er inmiddels meerdere uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State, waarin het begrip stedelijke ontwikkeling verder is verduidelijkt.

Of bij een bovengenoemde voorziening sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de omvang en de gebruiksmogelijkheden. In de uitspraak van 25 maart 2015; ECLI:NL:RVS:2015:953 is

bepaald dat woningbouwplannen met een omvang vanaf 12 woningen als stedelijke ontwikkeling kunnen worden gezien, terwijl in de uitspraak van de Afdeling van 16 september 2015 (ECLI:NBL:RVS:2015:2921) een plan van 11 woningen niet als stedelijke ontwikkeling werd gezien vanwege de beperkte omvang.

Stedelijke ontwikkeling
Voordat de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt doorlopen, moet de vraag worden beantwoord of er wel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Artikel 1.1.1 Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Onderliggend bestemmingsplan biedt de juridische basis voor de realisatie van 75 wooneenheden voor de sociale doelgroep, waardoor sprake is een woningbouwlocatie die is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Derhalve is de ladder van duurzame verstedelijking van toepassing.

Nu de ladder van toepassing is, moet worden omschreven wat de behoefte is aan de woningen die mogelijk gemaakt worden binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. Daarbij zijn de aard en omvang van de ontwikkeling leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. Tevens moet op basis van de aard en omvang van het woningbouwplan worden bepaald of er regionale afstemming nodig is.

Indien het plan voorziet in een behoefte en gepland is buiten het bestaand stedelijk gebied, dient te worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Daarvan is hier geen sprake aangezien het plangebied in bestaand stedelijk gebied ligt.

Behoefte binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied
Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

Kwantitatieve behoefte

In de gemeentelijke Woonvisie zijn de woningbehoefte en de huisvestingsvraag vastgesteld. Blijkens een verkenning van de nieuwe provinciale bevolkingsprognose 2015 voor Zuidwest Drenthe door Companen d.d. 23 januari 2016, waarop de Woonvisie grotendeels is gebaseerd, heeft Meppel de afgelopen 35 jaar over het algemeen een heel grillig vestigingsprofiel. Er zitten duidelijke piekmomenten in de geschiedenis met een sterk vestigingssaldo en diepe dalen. Wel is in Meppel over het algemeen altijd een positief migratiesaldo geweest. Gezien de grilligheid van het vestigingsgedrag is in Meppel minder sprake van een duidelijke trendbreuk. Hierdoor is de lange-termijntrend het meest sprekend. Wanneer deze lijnen worden doorgetrokken, kan voor Meppel tussen 2015 en 2020 een jaarlijks binnenlands migratiesaldo van +125 (mogelijk met pieken tot +200) worden verwacht. En over de langere periode tot 2040 een positief saldo van + 90.

Op basis van de prognoses van de provincie is de huishoudensgroei in Meppel, ten opzichte van de andere gemeenten in Zuidwest Drenthe, relatief groot. Dit komt doordat de gezinsverdunning in een verschillend tempo gaat. Meppel kent doorgaans kleinere huishoudens en meer alleenstaanden (in alle leeftijdsklassen), samenhangend met de meer stedelijke leefstijl in deze gemeente.

Deze trends betekenen dat er in Meppel behoefte zal blijven aan woningen. Op basis van de prognoses is in de Woonvisie een raming gemaakt van de woningbehoefteontwikkeling.

		gerealiseerd 2005-2009	gerealiseerd 2010-2014	2015-2019	2020-2024
Meppel	Huishoudens trendmatig	+210	+65	+190 (+135)	+140 (+125)
	Compensatie migratiesaldo = 0			-40	-30
	Huisvesting statushouders			Bij continuering instroom 2016 +40	

Woningbehoefte Meppel. Bron: Woonvisie Meppel.

Op basis van voorgaande blijkt dat de woningvraag onverminderd toeneemt. Onderliggend plan geeft invulling aan deze vraag.

Kwalitatieve woningbehoefte

Aansluiten bij de markt én bewerkstelligen dat gemeentelijke ambities gerealiseerd worden, vraagt om een evenwichtige aanpak waarin flexibiliteit en sturingsprincipes hand in hand gaan. Met een flexibel woningbouwprogramma met bandbreedten voorkomt de gemeente Meppel dat alleen wordt gebouwd voor de vraag van het moment en bevordert zij een duurzame toekomstbestendige woningbouw. Daarom hanteert de gemeente Meppel richtinggevende bandbreedtes als middel om bij te sturen. Een ambitie die de gemeente echt belangrijk vindt is dat 30% tot 50% van het totale woningbouwprogramma bestaat uit sociale woningbouw. Onderliggend plan geeft hier invulling aan.

Kwalitatief woningbouwprogramma in bandbreedten	min. %	max. %
Eigendom		
Huur	25	50
Koop	50	75
Vorm		
Grondgebonden	60	80
Appartement	20	40
Koopprijs		
starters: minder dan € 170.000	5	10
betaalbaar: € 170.000 - € 200.000	15	20
middelduur: € 200.000 - € 320.000	15	30
duur: € 320.000- € 450.000	5	20
zeer duur: meer dan € 450.000	0	5
Huurprijs		
betaalbaar: minder dan € 618	20	30
middelduur: € 618 - € 710	5	10
duur: meer dan € 710	0	5
bijzonder, zorgwoningen		
zorgwoningen, minimaal 130 op stedelijk niveau		
(C)Particulier Opdrachtgeverschap	**20**	**40**
Levensloopbestendig	**40**	**60**

Kwalitatief woningbouwprogramma. Bron: Woonvisie Meppel.

Behoefte sociale huurwoningen

Ter concretisering van de behoefte aan sociale huurwoningen is door Companen een verdiepend woningmarktonderzoek uitgevoerd (Woningmarktonderzoek Meppel d.d. 21 april 2017). De uitkomst hiervan is dat er binnen de sociale huur blijvende vraag is naar sociale huurwoningen door beperkte doorstroming. Op grond van de verhuurgegevens lijkt er in de kern Meppel een behoorlijk druk te zijn op de sociale huurwoningmarkt. De wachttijd voor appartementen bedraagt circa 5 tot 7 jaar en verschilt per woningtype. Door de gemeente en in de gemeente actieve woningcorporaties en huurdersorganisaties zijn prestatieafspraken gemaakt voor de periode 2018-2022 om de wachttijd te verkorten. Onderliggend plan geeft hier invulling aan.

4.2.4 Conclusie

Onderliggend plan geeft invulling aan een aanhoudende vraag naar huurwoningen in Meppel. Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat dit project voldoet aan de ladder van duurzame verstedelijking.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Drenthe

Voor de provincie geldt de Omgevingsvisie Drenthe 2018. Hierin zijn de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijk domein geformuleerd. De omgevingsvisie vormt het strategisch kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe tot 2030.

De provinciale missie is geformuleerd als 'Het waarderen van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij deze kernkwaliteiten'.

De provincie heeft diverse ambities en daarmee ook belangen. De basis hiervoor zijn de wettelijke taken en verantwoordelijkheden. Deze zijn aangevuld met een selectie onderwerpen die volgens de provincie het meest effectief te beïnvloeden zijn op provinciaal niveau.

In de Omgevingsvisie zijn de provinciale belangen benoemd, waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De provinciale belangen zijn verdeeld in Drentse kwaliteiten en ontwikkelingen. De kernkwaliteiten zijn de kwaliteiten die bijdragen aan de identiteit en aantrekkelijkheid van Drenthe. Samen met vertegenwoordigers van overheden, belangengroepen, marktpartijen en inwoners zijn de volgende kernkwaliteiten van Drenthe benoemd:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid (authenticiteit, Drents eigen);
- noaberschap;
- kleinschaligheid (Drentse schaal);
- menselijke maat;
- veiligheid.

Het provinciaal belang ligt in het behouden en, waar mogelijk, ontwikkelen van de kernkwaliteiten. Naast de kernkwaliteiten is nog een aantal relevante doelstellingen benoemd.

Zorgvuldig ruimtegebruik
In Drenthe kunnen mensen nog ruimte beleven. Dat wil de provincie bewaken, ook wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn. Zorgvuldig ruimtegebruik is van provinciaal belang.

Wonen
De provincie streeft naar aantrekkelijke, gevarieerde en leefbare woonmilieus die voorzien in de woonvraag. Het maken van bovenlokale afspraken hierover is van provinciaal belang. Gemeenten werken hun aandeel in het woonaanbod en de woonmilieus uit in de gemeentelijke structuurvisies of woonplannen. Zij houden daarbij rekening met de huidige kernenstructuur in de gemeente en de behoefte aan verschillende woonmilieus.

4.3.2 Omgevingsverordening Drenthe
De Omgevingsvisie is verder vertaald naar een verordening, voor zover het planologisch relevante aspecten betreft. De Omgevingsverordening is op 3 oktober 2018 vastgesteld.

In de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe is opgenomen dat in een ruimtelijk plan uiteengezet wordt gezet hoe het desbetreffende plan zich verhoudt tot het behoud en de ontwikkeling van de bij het plan betrokken kernkwaliteiten conform het provinciaal beleid, en de strategische opgaven en de sturingsniveaus zoals die zijn verwoord in de omgevingsvisie. Verder maakt het desbetreffende ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten mogelijk die de kernkwaliteiten significant aantasten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het ‘combinatiemodel’. Het doel daarvan is om functies, kwaliteiten en strategische opgaven met elkaar te combineren. In het combinatiemodel is er sprake van een gelaagde aanpak. De basis wordt gevormd door de kernkwaliteiten. Daarop liggen de robuuste systemen, waarin de strategische opgaven voor 2030 landen. De combinatie van opgaven en robuuste systemen binnen de context van de Drentse identiteit geeft invulling aan de visie van een bruisend Drenthe.

Verder dient in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden gevolgd. In paragraaf 3.2.3 is reeds onderbouwd dat het plan in overeenstemming is met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Kernkwaliteiten

Voor het plangebied zijn de kernkwaliteiten Aardkundige waarde (generieke bescherming), Cultuurhistorie (cultuurhistorische hoofdstructuur) en Landschap (wegdorpenlandschap van de laanveenontginning) van toepassing.

Aardkundige waarden

Op grond van de kernkwaliteit ‘Aardkundige waarden’ geldt voor het plangebied een generiek beschermingsniveau. Voor deze categorie heeft de provincie Drenthe de ambitie om de lokale, aardkundige kenmerken voor de toekomst te bewaren. Van gemeenten wordt verwacht dat zij in deze gebieden nagaan welke kenmerkende aardkundige waarden aanwezig zijn en dat zij hieraan bescherming geven via het gemeentelijk bestemmingsplan en plannen en initiatieven daarop beoordelen.

Op basis van de archeologische waardenkaart (zie paragraaf 5.2) blijkt dat er geen sprake is van archeologische verwachtingen ter plaatse van het plangebied en dat daarom bodemkundige ingrepen ten behoeve van dit plan niet leiden tot een aantasting van de kernkwaliteit.

Cultuurhistorie

Op grond van de kernkwaliteit Cultuurhistorie behoort het plangebied tot de cultuurhistorische hoofdstructuur. De cultuurhistorische hoofdstructuur verbindt alle elementen, structuren en gebieden die in hun onderlinge samenhang van provinciaal belang worden geacht en is beschreven in het Cultuurhistorisch Kompas Drenthe. Daarbinnen behoort het plangebied tot het deelgebied 'De Reest en Meppel'. Bepalend voor de hoofdstructuur van dit gebied is de waaier van waterlopen waartussen de randveenontginningen liggen met hun bebouwingslinten. Waar de waterlopen samenkomen heeft Meppel zich vanaf de middeleeuwen ontwikkeld als handelsstad en doorvoerhaven. De sturing is verschillend voor elk van deze onderdelen.

De ambitie voor Meppel is het herkenbaar houden van de historische kern van Meppel als markt- en handelsstad, zowel bovengronds als ondergronds, met alle elementen die daaraan refereren, zoals bebouwingsstructuren, waterlopen, pleinen en parken. In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen meer aanwezig. De kernkwaliteit wordt niet aangetast. Wel ligt het plangebied in de nabijheid van de binnenstad en langs doorgaande routes voor verkeer over weg en rail. De voorziene bebouwing begeleid deze oorspronkelijke structuren. Daarnaast wordt in de architectuur van de gebouwen verwezen naar de oorspronkelijke bebouwing die ter plaatse in de vorm van oude schoolgebouwen aanwezig was. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het cultuurhistorische karakter van de locatie.

Landschap

Ten aanzien van de kernkwaliteit Landschap ligt het plangebied in het wegdorpenlandschap van de laagveenontginningen. De randveen ontginningen vormen binnen Drenthe een bijzonder landschapstype. De randveenontginningen liggen langs de randen van de Veenkoloniën en zijn ontstaan door ontginning van de randen van het toenmalige immense hoogveenpakket. Het kleinschalige, meer onregelmatige beeld van dit landschapstype wordt bepaald door de dorpen, langgerekte bebouwingslinten met daar dwars op een smalle onregelmatig opstrekkende verkaveling.

Het plangebied betreft bestaand stedelijk gebied en tast geen essen of beekdalen aan. De kernkwaliteit is dan ook niet in het geding.

4.3.3 Conclusie

Het plan houdt rekening met de voor de locatie relevante kernkwaliteiten. Aan de combinatie van opgaven en robuuste systemen wordt op passende wijze invulling gegeven. Het plan is dan ook in overeenstemming met het provinciaal beleid uit de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie 2030 ‘Duurzaam verbinden’

De Structuurvisie Meppel 2030 ‘Duurzaam verbinden’ geeft een kader voor de sociaalmaatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende twintig jaar in Meppel. Het is een langetermijnvisie waarvan de planhorizon ligt op 2030.

De Structuurvisie geeft een inspirerend kader voor passende en gewenste activiteiten en investeringen. De visie gaat uit van verregaande samenwerking met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en regiopartners. De ambitie voor de komende jaren is verder ontwikkelen naar een leefbare, groene, duurzame woon- en werkstad, kleinschalig en met stadse allure.

Het plangebied valt binnen het gebied dat is aangemerkt als 'Centrumschil'. De Centrumschil is het gebied rondom het oude centrum van Meppel dat wordt begrensd door de Reest, de spoorlijn Zwolle - Leeuwarden/Groningen, de Wold Aa en industrieterrein Oevers. Het gebied bestaat uit verschillende buurten die gebouwd zijn op basis van oude verkeers- water- en groenstructuren die van oorsprong in het landschap of vanuit de historische ontwikkeling van de stad Meppel aanwezig zijn. Sinds 1927 is niets aan die oude hoofdstructuur gewijzigd. De Binnenstad en Centrumschil gaan ruimtelijk heel geleidelijk en zonder grote ruimtelijke breuken in elkaar over. De Centrumschil fungeert als entree van de binnenstad en is een gemengd gebied waar voornamelijk wordt gewoond.

In dit bestemmingsplan wordt hierbij aangesloten doordat wat betreft omvang en stedenbouwkundige opzet wordt aangesloten bij de bestaande bebouwing van Het Vledder. Met dit plan heeft de gemeente de ambitie om de kwaliteit van Het Vledder te verbeteren.

4.4.2 Woonvisie 2016-2020

De gemeente Meppel streeft in haar woonbeleid naar vitale wijken en passende huisvesting. De rode draad in de Woonvisie 2016-2020 is dat daarbij wordt ingespeeld op een veranderende woningmarkt. De Woonvisie is niet meer een vaststaand programma voor de toekomst, maar vooral een flexibel kader, waarin een ontwikkelingsrichting wordt geschetst. Want een kader is nog wel nodig. Ten eerste om gefundeerd prestatieafspraken met corporaties te kunnen maken en een richtinggevend woningbouwprogramma te kunnen opstellen. En ten tweede als beeld voor aangrenzende beleidsterreinen, zoals de wijkontwikkeling en het grond- en vastgoedbeleid.

In de Woonvisie is aangegeven dat de rol van de gemeente verandert naar een meer stimulerende en faciliterende en minder regisserende rol.

In paragraaf 3.2.3 zijn de voor dit bestemmingsplan relevante onderdelen van de Woonvisie al behandeld. Daar is ook onderbouwd dat het bestemmingsplan in de vorm van 75 woningen voor de sociale doelgroep in overeenstemming is met de Woonvisie.

4.4.3 Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling Meppel uitbreidingswijken en buitengebied

De gemeente Meppel heeft op 28 januari 2016 de 'Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling Meppel uitbreidingswijken en buitengebied' (CHIW) vastgesteld. De hoofddoelstelling van de CHIW is om de cultuurhistorische én de historisch-ruimtelijke karakteristieken van de uitbreidingswijken en het landelijk gebied naar boven te halen. Dit om hiermee ruimtelijke ontwikkelingen zo te kunnen sturen dat er rekening gehouden wordt met de historisch-ruimtelijke en cultuurhistorische waarden van de verschillende gebieden. Dit om deze waarden ook een inspiratie te laten vormen voor nieuwe ontwikkelingen, ontwerpen en ingrepen.

Het plangebied ligt in het deelgebied 4, Het Vledder. Op de volgende afbeelding is dat weergegeven.



Ligging plangebied in deelgebied Het Vledder.

Het Vledder is een direct tegen de stadskern van Meppel gelegen gebied dat langere tijd als overloopgebied gefunctioneerd heeft voor grootschaliger functies in de Binnenstad.

Het gebied dat in de meeste beleidsstukken met 'Het Vledder' wordt aangeduid, wordt omsloten door de Gasgracht/Prinsengracht, de Marktstraat en de Burgemeester Knopperslaan, maar in deze cultuurhistorische verkenning wordt tevens het bouwblok tussen de Vledderstraat, Woldstraat en Burgemeester Knopperslaan bij Het Vledder betrokken, waarbij de grens achter de percelen van de Woldstraat wordt getrokken. Deze keuze is gemaakt omdat dit gedeelte op de kadastrale Minuut van 1823 buiten de historische binnenstad valt en deels soortgelijke grootschalige en zeer diverse invullingen heeft (gekend) als Het Vledder.

Het gebied is dermate getransformeerd, vooral na de oorlog, dat de historische en zelfs 20ste eeuwse hoofdstructuur op Het Vledder zelf volledig onherkenbaar geworden is. Het Vledder is vanaf 2012 ontwikkeld als uitbreiding van de binnenstad, waar wordt gewoond en waar zicht functies (zoals een supermarkt) hebben gevestigd. Het geheel is in een stedenbouwkundig plan worden gegoten waar cultuurhistorie slechts een bescheiden rol speelt, omdat er weinig cultuurhistorische artefacten in het gebied te vinden zijn. Dat geldt ook voor het gedeelte waar onderliggend plangebied betrekking op heeft, de voormalige locatie van de Mulo.

De cultuurhistorische waardering van deze buurt is van basisniveau, omdat vrijwel alle historische objecten en structuren zijn verdwenen, gaan verdwijnen of sterk zijn aangetast. De historisch-maatschappelijke en historisch-stedenbouwkundige waardering van dit gebied zijn eveneens van basisniveau, om bovenstaande reden.

Bepaalde gebouwen in dit gebied hebben wél een hoge historisch-maatschappelijke waardering, omdat zij voor de ontwikkelingsgeschiedenis van Meppel van bijzonder belang zijn. Denk hierbij aan de bebouwing van de Gasfabriek en de markthal.

Voor de beleidsuitgangspunten voor gebieden met een cultuurhistorische waardering 'Basis' wordt verwezen naar bijlage 2 van de Cultuurhistorische inventarisatie en waardenstelling binnenstad en centrumschil Meppel. Onderliggend plan is daar op afgestemd. Voor Het Vledder gelden geen locatie-specifieke eisen.

4.4.4 Duurzaam Energieplan

De gemeente Meppel heeft op 12 oktober 2011 het Duurzaam Energie Plan 'Van klimaatgevoelig naar klimaatrobuust' vastgesteld. De gemeente Meppel heeft de ambitie om op enig moment CO_2-neutraal te zijn. Het Duurzaam Energie Plan beschrijft hoe de gemeente dit wil gaan realiseren, beginnend met de periode 2011-2020.

Klimaatbeleid vanuit de gemeente met betrekking tot nieuwbouw moet een regisserende functie inhouden. Dit geldt ook bij energiebesparingsbeleid voor bedrijven en bestaande bouw. De gemeente staat dicht bij marktpartijen en kan daardoor innoverende projecten stimuleren met behulp van andere partijen. Deze projecten geven een stimulans aan de markt en maken de weg vrij voor andere innoverende en duurzame projecten binnen de gemeente.

Dit betekent dat de gemeente als initiator aan tafel gaat zitten bij nieuwbouwplannen. De gemeente stimuleert hierbij energiebesparing en duurzame energievoorziening, waarbij duurzaamheid in de brede zin ook aan bod kan komen. De gemeente is stimulator en intermediair; veelal is energie en duurzaamheid bij nieuwbouw een achtergebleven onderwerp omdat er al veel andere onderwerpen op de agenda staan. Door deze onderwerpen vanaf het begin erbij te betrekken, worden ze een logisch en integraal onderwerp bij de bouw.

De ambitie voor onderliggend plan is om de nieuwe woningen zo energiezuinig mogelijk op te leveren, binnen de, financiële, mogelijkheden van de woningbouwcorporatie.

4.4.5 Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan

Het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer is beschreven in het ‘Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)’ uit 2017. De hoofdlijnen voor het beleid bestaan uit het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid, het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, een goed fietsnetwerk en voldoende fietsparkeervoorzieningen, het faciliteren van goederenvervoer over weg en water en tenslotte een goede kwaliteit van openbaar vervoer.

In paragraaf 2.3.1 is aangegeven op welke wijze wordt aangesloten op de bestaande infrastructuur rondom het plangebied.

4.4.6 Beleidsplan Parkeren

In 2017 heeft de gemeente Meppel het parkeerbeleidsplan herijkt. In het beleid is de nieuwe visie op het parkeren in Meppel voor de periode tot circa 2020 uiteengezet. De nota richt zich met name op het parkeren in het centrum en de schil. Daarnaast is een van de speerpunten het verminderen van parkeeroverlast in woongebieden. Naast het beleidsplan parkeren heeft de gemeente Meppel in 2018 het parapluplan Parkeren vastgesteld. Hierin is vastgelegd op welke wijze een ruimtelijke ontwikkeling moet voldoend aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

In paragraaf 4.10 wordt de parkeeropgave ten gevolge voor onderliggend plan nader onderbouwd op basis van de geldende regeling. Daarbij wordt aangetoond dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

4.4.7 Watertakenplan Fluvius 2016 - 2021

Zes gemeenten (De Wolden, Hoogeveen, Meppel, Midden-Drenthe, Steenwijkerland en Westerveld) in het beheergebied van waterschap Drents Overijsselse Delta hebben samen met het waterschap het Watertakenplan opgesteld.

Het watertakenplan kent een hoofdrapport en specificaties per gemeente. In het hoofdrapport is een visie beschreven op de samenwerking binnen Fluvius en hoe deze kan bijdragen aan een betaalbare, duurzame en toekomstbestendige afvalwaterketen. Het hoofdrapport is een gezamenlijk document, dat de zes gemeenten en het waterschap verbindt.

In de specificatie worden de gemeentelijke watertaken van Meppel verder uitgewerkt. Het is tevens de invulling van de wettelijke zorgplicht en voldoet daarmee aan de eisen die aan een verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) worden gesteld. In de gemeentelijke specificatie wordt op de volgende doelen gestuurd: bescherm volksgezondheid, beperk wateroverlast en hinder, spaar het milieu en tenslotte een zorgvuldige dienstverlening.

4.4.8 Beleidsvisie externe veiligheid (2014)

Op 15 januari 2009 heeft de gemeenteraad de ‘Beleidsvisie Externe Veiligheid Gemeente Meppel’ vastgesteld. Dit beleid is in 2014 geactualiseerd. Het doel van de beleidsvisie is om een duidelijk kader te geven voor het omgaan met risico's en externe veiligheid. De visie geeft aan waar ontwikkelingen mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. De visie behandelt externe veiligheid rond inrichtingen, transportroutes en buisleidingen. In paragraaf 4.8 wordt meer concreet ingegaan op het aspect externe veiligheid in het plangebied.

De visie richt zich op verschillende gebiedstypes. Het plangebied valt onder de gebiedstypen ‘Woonwijken’ en ‘Transportzones spoor, weg en water’.

Woonwijken

Het beleid is gericht op het bieden van een zo veilig mogelijke woonomgeving. Dit betekent dat in woonwijken geen bedrijven toegelaten worden die een extern veiligheidsrisico veroorzaken. Daarmee wordt in dit bestemmingsplan rekening gehouden.

Transportzones spoor, weg en water

Over Meppeler grondgebied worden gevaarlijke stoffen vervoerd per schip, per spoor en over de weg. De volgende transportroutes hebben een directe doorwerking op het plangebied, namelijk transport per spoor, traject 40BD.4 Meppel-Hoogeveen.

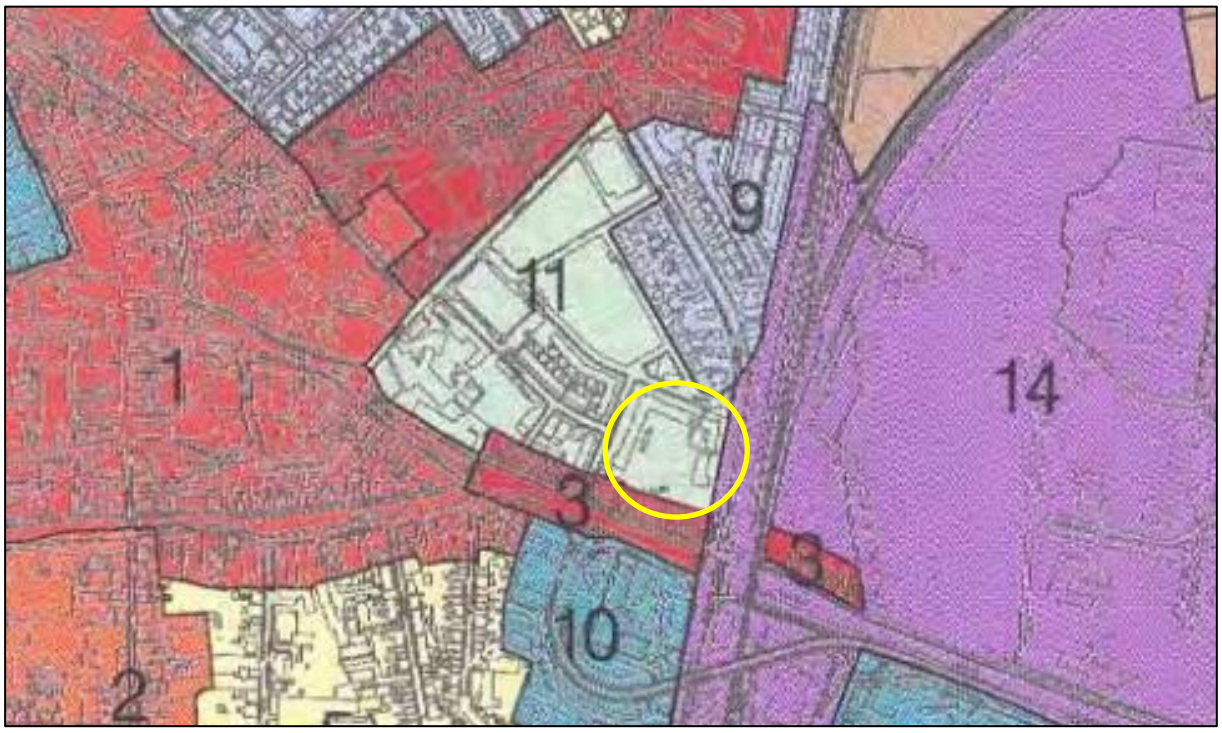
Voor het spoor gaat met het Besluit externe veiligheid transportroutes worden naast de al vastgelegde veiligheidszones ook het plasbrandaandachtsgebied (PAG) vastgelegd. Deze zone loopt over het plangebied heen en heeft hierop invloed. Nieuwe transportroutes voor gevaarlijke stoffen mogen niet mogelijk worden gemaakt. Hieraan is in het plangebied geen behoefte, dit is daarom ook niet van toepassing.

In het huidige beleid van de gemeente zijn geen specifieke routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door en langs de gemeente Meppel aangegeven. Het uitgangspunt is de bestaande situatie. Zoals aangegeven is het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor van belang voor het plangebied.

Rond deze route is sprake van risicocontouren, waarover meer is opgenomen in paragraaf 5.8. Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor wordt niet expliciet in dit bestemmingsplan geregeld. De wet- en regelgeving regelt hiervoor voldoende.

4.4.9 Welstand

Het plangebied valt binnen 'Gebied 11 Het Vledder' van de welstandsnota, welke is vastgesteld op 24 april 2016. Op de volgende afbeelding is een uitsnede uit de kaart met gebiedsindelingen gegeven.



Uitsnede indeling welstandsgebieden Meppel.

Dit welstandsgebied ligt ingesloten tussen de bebouwingswand aan de oude Hoogeveense vaart, de Ceintuurbaan en de bebouwingswand van de Woldstraat. In feite toont het zich als een groot binnenterrein waar plaats is voor redelijk grootschalige voorzieningen. Voorheen waren hier de markthallen, een busstation en het terrein behorend bij de gasfabriek gevestigd. Daarmee toont het de betekenis van Meppel als handelsplaats. De afgelopen decennia is een aantal functies komen te vervallen en werd ruimte gevonden voor nieuwe invullingen, zoals bijvoorbeeld een supermarkt. De ontwikkelingen zijn hiermee nog niet ten einde. De bebouwingsstructuur wordt vooral bepaald door de Marktstraat. De bouwhoogte in het gebied varieert van één tot drie bouwlagen al dan niet met kap.

De bouwstijlen die in het gebied voorkomen zijn zeer divers. Tevens hebben de grootschalige voorzieningen in sommige situaties achterkanten naar publieke ruimten. De maat en schaal van de op dit terrein aanwezige bebouwing is veel groter dan die van de omliggende historische bebouwing in het stadscentrum.

Het gebeid is de afgelopen jaren voor een belangrijk deel herontwikkeld tot een gemengd woningbouwgebied in de vorm van woongebied Het Vledder’.

Het gebied heeft een regulier ambitieniveau, waarbij vooral het respecteren van de onderlinge samenhang centraal staat. De ontwikkelingen in het gebied dienen respect te tonen voor de aanwezige waarden in het gebied zelf en de nabije omgeving (centrum).

Voor het gebeid gelden de volgende welstandscriteria.

Ligging

- Bijzondere functies (voorzieningen, etc.) voegen in de stedenbouwkundige structuur
- Gebouwen oriënteren op de publieke ruimte
- Aan- en uitbouwen maken onderdeel uit van het hoofdgebouw

Hoofdvorm

- Nieuwbouw aan de Marktstraat afstemmen op de schaal van de woonbebouwing
- Nieuwbouw in omgeving van supermarkt en markthallen als meer samengestelde bouwmassa's
- De massaopbouw is enkelvoudig tot samengesteld

Gevels

- Duidelijke gerichtheid naar publieke ruimte
- Bebouwing heeft een verticale geleding met horizontale accenten

Detaillering

- Nieuwbouw of ingrijpende wijzigingen; expressieve gevelopbouw waarbij publieksruimten aanleiding zijn voor sterk vormgegeven accenten
- Geen sterk opvallende materialen (geen spiegeling) en kleuren (felle kleuren)
- Kleurgebruik licht tot middentoon, afwijking is mogelijk in harmonie met moderne uitstraling en passend in omgeving

Vertaling in het plan
De hiervoor benoemde welstandscriteria zijn grotendeels vertaald in een beeldkwaliteitplan en vervolgens in het bouwplan (zie paragraaf 3.1 van deze toelichting). Dit beeldkwaliteitplan wordt apart vastgesteld. De gebouwen zijn gericht op de buitenruimte. Daarbij wordt gebruik gemaakt van ingetogen kleuren en materialen, afgestemd op de omgeving. De bouwmassa is samengesteld en wat betreft volume afgestemd op reeds aanwezige bebouwing. Voor impressies van het voorziene bouwplan wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2.

4.5 Conclusie

Onderliggend initiatief is in lijn met relevant ruimtelijk beleid. Met de realisatie van 75 appartementen, wordt op een duurzame wijze invulling gegeven aan een kwalitatieve en kwantitatieve (woning)behoefte. Daarnaast sluit het aan op het gemeentelijk woonbeleid dat als doel heeft om te komen tot een passend woningaanbod voor eenieder, waarbij het huursegment als aandachtgroep is aangeduid. In het volgende hoofdstuk wordt het plan getoetst aan ruimtelijke en milieukundige aspecten.

5. Planologische randvoorwaarden

5.1 Algemeen

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat moet worden ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan. In dat kader dient te kunnen worden aangetoond dat de wijziging van het bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk worden de voor dit bestemmingsplan relevante omgevingsaspecten beschreven.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

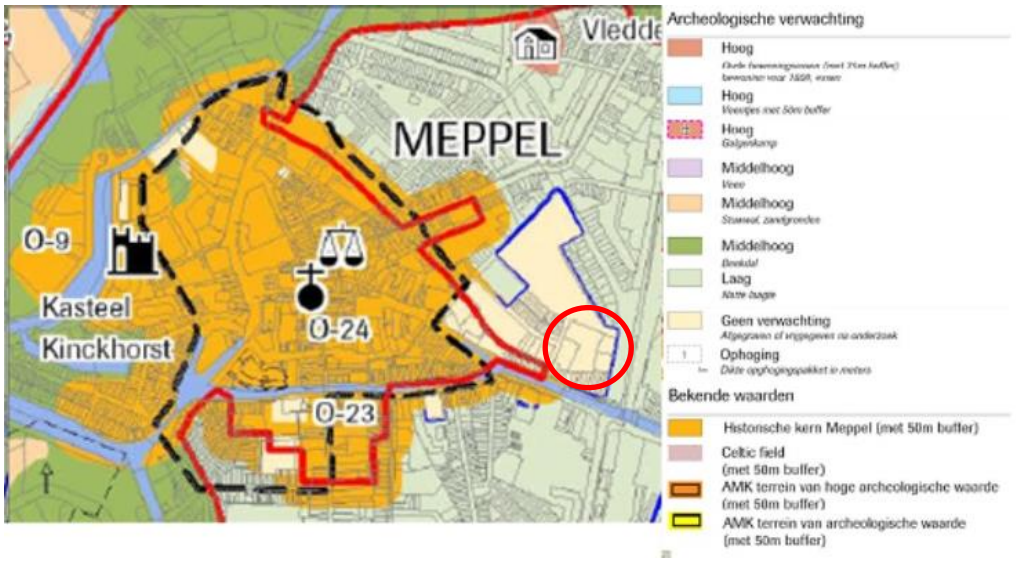
Kader

In de Erfgoedwet stellen Rijk en provincie dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Daarnaast dient aangetoond te worden dat het voorziene plan geen afbreuk doet aan bestaande cultuurhistorische waarden.

Analyse

De gemeente Meppel beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Daarmee heeft de gemeente Meppel een instrument in handen op basis waarvan zij op een verantwoorde manier met haar bodemarchief kan omgaan. Het beleid geeft een indicatie van de trefkans voor archeologische waarden. Op hoofdlijnen worden drie verwachtingszones onderscheiden: lage verwachting, middelhoge verwachting en hoge verwachting. Deze verwachtingszones zijn in bestemmingsplannen door vertaald naar archeologische dubbelbestemmingen. In onderliggend plangebied is geen archeologische dubbelbestemming opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Dit vloeit voort uit het feit dat voor de locatie geldt dat er geen archeologische verwachting is. Op de volgende afbeelding uit de archeologische beleids- en verwachtingenkaart is dat zichtbaar.



Archeologische beleids- en verwachtingenkaart.

5.2.2 Monumentenzorg

In de toelichting van ruimtelijke plannen moet naast een toets aan archeologie ook een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en/of monumenten rekening is gehouden.

Analyse

In het plangebied zijn geen rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig. Het terrein ligt braak. Op grond van de kernkwaliteit Cultuurhistorie uit de provinciale omgevingsverordening behoort het plangebied wel tot de cultuurhistorische hoofdstructuur. Ook heeft ter plaatse van het voorziene plan karakteristieke bebouwing gestaan in de vorm van schoolgebouwen. Bij de architectonische uitwerking van de plannen en in het materiaalgebruik wordt rekening gehouden met de oorspronkelijke bebouwing en de structuur en opbouw van het plangebied. In paragraaf 3.2.2 is dar reeds aandacht aan besteed. Hierbij is geconcludeerd dat het omgevingsaspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Conclusie

Op basis van de archeologische beleids- en verwachtingskaart is er geen verwachting dat in het plangebied archeologische waarden aanwezig zijn. In het plangebied zijn geen rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig. Er is dan ook geen onderzoek noodzakelijk om eventuele archeologische waarden veilig te stellen of in beeld te brengen. Tevens wordt geen afbreuk gedaan aan cultuurhistorische waarden.

5.3 Flora en fauna

Kader

In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond hoe de ontwikkelingen die hierin mogelijk worden gemaakt zich verhouden met de wet- en regelgeving op het gebied van gebieds- en soortenbescherming.

Sinds 1 januari 2017 is de bescherming van gebieden, soorten en houtopstanden geregeld in de Wet natuurbescherming. Op het gebied van gebiedsbescherming regelt de wet de bescherming van zes verschillende soorten natuurgebieden: het natuurnetwerk Nederland, bijzondere provinciale natuurgebieden, bijzondere provinciale landschappen, nationale parken, bijzondere nationale natuurgebieden en Natura 2000-gebieden. Bij activiteiten of ontwikkelingen die kunnen leiden tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen voor een van deze gebieden moet een vergunning worden aangevraagd.

Analyse

Voorafgaand aan de uitvoering van de plannen dient te worden onderzocht of binnen en in de nabijheid van het plangebied streng beschermde plant- en diersoorten en/of natuurgebieden aanwezig zijn en of deze worden aangetast. Deze eerste stap om de aanwezigheid van beschermde soorten en/of gebieden te bepalen, is het uitvoeren van een quickscan flora en fauna. De quickscan is als bijlage 2 opgenomen.

De quickscan flora en fauna beschrijft in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de effecten van de ingreep op soortenbescherming en gebiedsbescherming (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) en op houtopstanden. Uit deze

quickscan blijkt of de plannen (mogelijk) leiden tot aantasting van beschermde soorten en/of gebieden en of vervolgstappen noodzakelijk zijn, zoals nader onderzoek, een ontheffing en/of een vergunning. De quickscan bestaat uit een onderzoek naar soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Uit de quickscan blijkt dat binnen en in de directe omgeving van het plangebied geen streng beschermde soorten voorkomen. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Daarnaast blijkt dat de ontwikkelingen voortvloeiend uit de voorgenomen ontwikkelingen niet leiden tot effecten op doelstellingen of kernkwaliteiten van beschermde natuurgebieden (Natura2000 en Natuurnetwerk Nederland). Een mogelijke uitzondering daarop is stukstofgevoeligheid. Om dat te bepalen is aan de hand van de AERIUS-calculator berekend of het plan een toename van stikstofdepositie op Nature 2000-gebieden tot gevolg heeft. Uit de berekeningen, die als bijlage 3 zijn opgenomen, blijkt dat van een toename geen sprake is.

Conclusie
Het bestemmingsplan is op basis van het aspect ecologie uitvoerbaar.

5.4 Bodem

Kader
Bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan en/of bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Voor een bestemming zoals wonen, gelden andere normen dan voor bijvoorbeeld de bestemming bedrijven. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Analyse
In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft gezien de milieugevoelige functie bodemonderzoek plaatsgevonden. De voorlopige resultaten zijn als bijlage 4 opgenomen. En zijn als volgt.

Resultaten grond

Chemisch-analytisch zijn in de zintuiglijk verontreinigde bovengrond licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK aangetoond. De verhoogde gehalten zijn vermoedelijk te relateren aan de waargenomen bodemvreemde bijmengingen. In zowel de zintuiglijk verontreinigde ondergrond als de zintuiglijk schone ondergrond zijn, met uitzondering van de verontreiniging ter plaatse van boring 01, geen verhoogde gehalten gemeten. Tevens is plaatselijk in de bovengrond (met uitzondering van Sl11) in zeer geringe mate asbest aangetoond. De gemeten (gewogen) gehalten overschrijden de achtergrondwaarden in geringe mate en vormen (met uitzondering van de aangetoonde verontreinigingen) geen belemmering voor de geplande planologische procedure en de geplande herinrichting van de locatie. Het uitvoeren van nader onderzoek naar deze licht verhoogde gehalten is niet noodzakelijk.

Op het zuidelijke terreindeel is in de ondergrond een ernstige verontreiniging met PAK aangetoond. De omvang van deze verontreiniging is nog niet volledig bepaald. De aangetoonde verontreiniging vormt een belemmering voor de geplande planologische procedure en de geplande herontwikkeling van het terrein. Daarom wordt de vervuiling verder ingeperkt en vindt op basis van een saneringsplan een sanering van de bodem plaats. Na sanering zal de belemmering opgeheven zijn.

Op het noordelijke terreindeel is in de bovengrond een ernstige verontreiniging met asbest aangetoond. De omvang van deze verontreiniging is eveneens nog niet volledig bepaald en wordt op basis van vervolgonderzoek afgeperkt. De aangetoonde verontreiniging vormt een belemmering voor de geplande planologische procedure en de geplande herontwikkeling van het terrein. Daarom wordt op basis van vervolgonderzoek een saneringsplan opgesteld op basis waarvan de vervuiling wordt gesaneerd. Na sanering zal deze belemmering opgeheven zijn.

Resultaten grondwater

Chemisch analytisch is in het grondwater op het zuidelijke terreindeel een ernstige verontreiniging met PAK en minerale olie aangetoond. De gemeten concentraties vormen een belemmering voor de geplande planologische procedure en de geplande herinrichting van de locatie. De omvang van deze verontreiniging is eveneens nog niet volledig bepaald. De aangetoonde verontreiniging vormt een belemmering voor de geplande planologische procedure en de geplande herontwikkeling van het terrein. Daarom wordt ook voor dit aspect op basis van vervolgonderzoek een saneringsplan opgesteld op basis waarvan de vervuiling wordt gesaneerd. Na sanering zal deze belemmering opgeheven zijn.

Conclusie

De opzet van het uitgevoerde onderzoek heeft geleid tot een goed gemiddeld beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie, met uitzondering van de aangetoonde ernstige verontreinigingen. Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er buiten de aangetoonde ernstige verontreinigingen milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen zijn voor de planologische procedure en de geplande herinrichting van de locatie.

De gestelde hypothese dat de locatie als ‘onverdacht’ beschouwd kan worden ten aanzien van chemische parameters is niet juist gebleken. De gevolgde onderzoeksstrategie geeft echter een representatief beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie, buiten de aangetoonde ernstige verontreinigingen. Bovendien vormen de gemeten gehalten (grond) en concentraties (grondwater) buiten de aangetoonde ernstige verontreinigingen, geen belemmering voor het toekomstige gebruik van de onderzoekslocatie.

De gestelde hypothese dat de locatie ten aanzien van de parameter asbest in bodem als ‘onverdacht’ kan worden aangemerkt is, op basis van de criteria als genoemd in de NEN5707, niet juist gebleken.

Aanbevolen wordt verder nader onderzoek uit te voeren naar de omvang en verspreiding van de aangetoonde ernstige verontreinigingen. Dit onderzoek zal plaatsvinden. Zodra de omvang bekend is wordt een saneringsplan opgesteld waarna gesaneerd zal worden. De sanering dient uitgevoerd te worden door gecertificeerde en erkende bedrijven. Na sanering van deze verontreinigingen wordt de locatie geschikt geacht voor het geplande gebruik en kan een omgevingsvergunning voor de bouw van de voorziene woningen worden afgegeven.

Bovendien zal tijdens de herontwikkeling van het terrein rekening gehouden moeten worden met de aangetoonde grondwaterverontreiniging. Er kan niet zondermeer bronbemaling toegepast worden aangezien het niet toegestaan is zonder aanvullende maatregelen de grondwaterverontreiniging te verminderen of te verplaatsen.

5.5 Geluid

Kader

Geluidsoverlast kan worden veroorzaakt door industrielawaai, railverkeerslawaai, wegverkeerslawaai en luchtverkeerslawaai. De Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet kennen grenswaarden voor geluid. Bepaalde geluidgevoelige objecten mogen alleen worden toegelaten als zij geen ontoelaatbare geluidsbelasting ondervinden. Daartoe moeten op grond van artikel 3.3.1 Besluit ruimtelijke ordening zones in het bestemmingsplan worden opgenomen rond geluidbronnen. Het bestemmingsplan moet de ligging en de afmetingen van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen gelegen binnen de zone van een weg, spoorweg of industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder aangeven. Als een bepaalde bestemming en/of een bepaalde geluidsbron niet in de Wet geluidhinder of Luchtvaartwet is geregeld, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening toch een akoestische afweging gemaakt worden.

Analyse

Ten aanzien van het plangebied geldt dat er geen sprake is van invloed van industrie- of luchtvaartlawaai. Wel is er sprake van weg- en spoorweglawaai. In het kader van dit weg- en spoorweglawaai heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden. De rapportages zijn als bijlage 5a en 5b van deze toelichting opgenomen.

De invloed van het weg- en railverkeerslawaai op de in de directe omgeving hiervan gelegen plangebied, is in het akoestische onderzoek nader onderzocht. De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van zowel het wegverkeer als het railverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V5.21). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In de bijlagen 04 en 08 van de rapportage is de situering van het plangebied weergegeven zoals deze in het computerprogramma Geomilieu van DGMR voor het wegverkeer en het railverkeer zijn ingevoerd. De invoergegevens van de objecten, wegen, spoortracés en ontvangerpunten zoals deze dienen te worden beschouwd in de zin van de Wet geluidhinder, zijn eveneens opgenomen in bijlagen 04 en 08. De beoordelingspunten zijn aan de voor- en zijgevels van het geprojecteerde appartementencomplex gesitueerd, waarbij per beoordelingspunt berekeningen zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte van 1,50 meter boven het vloerniveau van de betreffende geluidsgevoelige ruimten.

Wegverkeer

De resultaten van de berekende invallende geluidsbelastingen Lden als gevolg van het wegverkeer over de gezoneerde wegen in 2030 zijn opgenomen in bijlage 05. Voor de niet gezoneerde wegen zijn deze opgenomen in Bijlage 06. In bijlage 07 is een overzicht opgenomen van de resultaten bij cumulatie van de totaal optredende geluidbelastingen afkomstig van het wegverkeer.

Voor een goede ruimtelijke inpassing [beoordeling van een goed woon- en leefklimaat] van de geprojecteerde appartementen in haar directe omgeving, zijn naast de zone plichtige wegen ook de niet-zone plichtige wegen [30 km/uur wegen] in het akoestisch onderzoek mee beschouwd. De optredende geluidsbelastingen als gevolg van deze secundaire wegen zouden eveneens kunnen leiden tot geluidoverlast.

De gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van de niet gezoneerde wegen bedraagt op alle ontvangerpunten, zonder aftrek ex. Artikel 110g van de Wet geluidhinder, maximaal 47 dB. Uitgaande van een (fictieve) toetsingswaarde van 48 dB, is er als gevolg van de optredende gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer over de 30-kilometer wegen, derhalve geen sprake van een overschrijding van deze voorkeurswaarde.

De optredende geluidbelastingen afkomstig van de niet gezoneerde wegen wordt opgeteld bij de optredende geluidbelasting afkomstig van de gezoneerde wegen en als uitgangspunt aangehouden voor het mogelijk uitwerken van geluidwerende voorzieningen aan de zwaarst belaste gevels. Hierbij speelt eveneens cumulatie met railverkeerlawaai een rol.

Railverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat, als gevolg van het railverkeer op de geprojecteerde appartementen de totale geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer maximaal 71 dB bedraagt. Geconcludeerd kan worden dat de optredende geluidsbelastingen als gevolg van het railverkeer, de toelaatbare grenswaarde van 55 dB [Lden] op een groot aantal beoordelingspunt overschrijdt Voor de gevels langs de Parallelweg (blok 01) is zelfs sprake van een optredende geluidbelasting welke hoger is gelegen dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Dat betekent dat ten behoeve van de woningen in dat blok voorzieningen getroffen moeten worden om te voldoen aan de voorkeurswaarde.

Conclusie

Op basis van uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op een aantal punten in bouwblok 1 de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overstijgt. Om het plan op het plan mogelijk te maken dienen voorzieningen zoals een dove gevel getroffen te worden om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Dit vraagt om een nadere architectonische en technische uitwerking. In het bestemmingsplan is daarom voor dit blok een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij de aanvraag omgevingsvergunning aangetoond moet worden dat het plan voldoet aan de Wet geluidhinder. Hiermee is geborgd dat het plan uitvoerbaar is.

Voor de andere delen van het plangebied geldt dat (al dan niet middels een procedure hogere grenswaarde die separaat wordt doorlopen) een goed akoestisch niveau gehaald kan worden.

5.6 Water

Kader

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet bij ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder verbouw- en nieuwbouwplannen, wordt getoetst welke consequenties deze plannen hebben voor de waterhuishouding en hoe in de plannen wordt omgegaan met aspecten van water.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europa

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan
- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening

Waterschapsbeleid
In het waterbeheerplan 2016 - 2021 is de koers beschreven hoe het waterschap de komende periode gaat zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, een goed functionerend regionaal watersysteem en het zuiveren van afvalwater. Het waterschap heeft het plan vormgegeven in dialoog en samenwerking met de waterschappen Rijn en IJssel en Vechtstromen, die naast Drents Overijsselse Delta deel uitmaken van het stroomgebied Rijn-Oost. Ook provincies en gemeenten zijn hierbij betrokken geweest.

De opdracht van de waterschappen in Rijn-Oost is te zorgen voor voldoende water, schoon water en voor veilig wonen en werken (taakvelden: watersysteem, waterketen en veiligheid). De taken worden uitgevoerd voor en samen met de maatschappij. Dit gebeurt vanuit een brede kijk en tegen aanvaardbare kosten. Hierbij wordt rekening gehouden met agrarische, economische, ecologische en recreatieve belangen.

Het werk van het waterschap draagt ertoe bij dat iedereen op een veilige, gezonde, prettige en duurzame manier met water kan leven. Het waterschap wil daarbij professioneel, betrouwbaar en deskundig werken en zo de positie als lokale en regionale waterautoriteit waarmaken. Met de aanwezige middelen en mogelijkheden werkt het waterschap aan een duurzame ontwikkeling van het stedelijk en landelijk gebied.

Analyse
Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

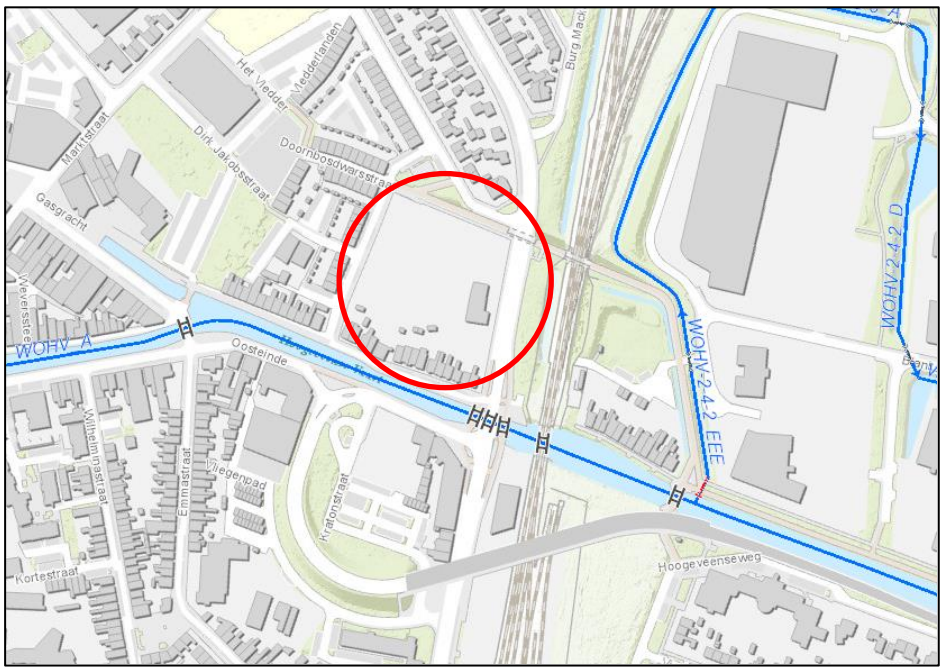
In het kader van onderliggend initiatief heeft een digitale watertoets plaatsgevonden (zie bijlage 6). Het plan is, vanuit de waterhuishouding bezien, voor het waterschap van belang. Daarom dient de normale procedure te worden doorlopen. In dat kader heeft afstemming plaatsgevonden met het waterschap, wat leidt tot het opstellen van een uitgangspuntennotitie. Deze uitgangspuntennotitie is opgenomen als bijlage 7.

Het doel van de uitgangspuntennotitie is om in de initiatieffase van een plan bruikbare informatie aan te leveren voor de waterhuishouding in en rond het plangebied. Het waterschap adviseert de uitgangspunten zoals opgenomen in de uitgangspuntennotitie te verwerken in het plan. De initiatiefnemer is vrij te bepalen op welke wijze wordt voldaan aan de uitgangspunten.
Hieronder is op hoofdlijnen aangegeven welke uitgangspunten worden gehanteerd. Bij de verdere (technische) planuitwerking wordt aansluiting gezocht bij de adviezen.

Watersysteem
Aanvoer van voldoende water, waarborg van de waterkwaliteit en ruimte voor water.

Watergangen: nabij het plangebied ligt een beschermingszone van een A-watergang van het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Op de kaart op de volgende afbeelding is dat weergegeven. De functie van deze watergang moet te allen tijde worden gegarandeerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschermingszone van deze watergangen zoals in de Keur beschreven. Met betrekking tot deze watergangen gelden de binnen de Keur opgenomen gebods- en verbodsbepalingen. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone moet een Watervergunning worden aangevraagd bij het Waterschap Drents Overijsselse Delta.

Aangezien onderliggend plan niet voorziet in bebouwing of aanleg van zaken binnen het invloedsgebied van de A-watergang, is er sprake van een gegarandeerde functie van de watergang.



Bestaande waterhuishouding rondom plangebied.

Overige wateren: Voor het dempen van overige wateren (ook die niet in beheer zijn bij het waterschap) dient altijd een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Daar is echter in onderliggend plangebied geen sprake van.

Wateroverlast
Het plan wordt zo ontworpen dat kortstondige hevige buien zonder problemen kunnen worden opgevangen in de openbare ruimte of op particulier terrein. Er treedt geen wateroverlast op bij woningen of andere kwetsbare functies. Dit wordt bij de verdere technische uitwerking nader onderbouwd op basis van de afgegeven adviezen van het waterschap.

Waterkwaliteit
Het watersysteem wordt zo ontworpen dat het geen risico's voor de volksgezondheid creëert en voldoende schoon is voor mensen, planten en dieren. Het plan kent geen oppervlaktewater. Daarom is dit aspect net relevant. Wel wordt in dit plan geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen om de waterkwaliteit op peil te houden.

Riolering
Uitgangspunt van het waterschap is het optimaliseren van het aanvoeren afvalwater naar de rioolwaterzuivering, het verminderen van hydraulische belasting van de rioolwaterzuivering en het beperken van riooloverstorten op het oppervlaktewater.

Onderliggend plan voorziet niet in stort op oppervlaktewater. Wel is een principe-uitwerking van de riolering gemaakt, waarbij wordt aangesloten op het gemeentelijk stelsel. Deze principe-uitwerking is opgenomen als bijlage 8.

Externe werking ruimtelijk plan
Uitgangspunt is het beschermen en handhaven van het grond- en oppervlaktewatersysteem om nadelige gevolgen op de omgeving te voorkomen. Onderliggend plan voorziet niet in oppervlaktewater, ligt niet in veengebied en onttrekt geen grondwater. Er is zodoende geen sprake van externe werking.

Beheer en onderhoud
Het beheer en onderhoud is erop gericht om de waterhuishouding op orde te houden. Het betreft zowel waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterbeleving. De inrichting van het gebied dient zodanig te zijn, dat het beheer en onderhoud van het watersysteem op efficiënte en effectieve wijze mogelijk is. Beheer en onderhoud heeft met name betrekking op oppervlaktewater. Daar is in dit plan geen sprake van.

Conclusie
Onderliggend plan is in lijn met het waterschapsbeleid. Er wordt bij de verdere technische planuitwerking rekening gehouden met de uitgangspuntennotitie van het waterschap.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Kader
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld of bedrijven in de omgeving van een beoogde ontwikkeling worden belemmerd door de ontwikkeling en of ter plaatse van gevoelige functies, zoals woningen, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het gaat

hierbij om interne en externe werking. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering (VNG, editie 2009). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, de richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunning vrij bouwen mogelijk is.

De in de handreiking opgenomen afstanden zijn indicatief en kunnen per gebiedstype, waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden, verschillen. Hierbij is het uitgangspunt dat deze afstanden gemotiveerd worden toegepast. Wanneer het plangebied en omgeving getypeerd kunnen worden als 'gemengd gebied' bedragen de hindercontouren minder. De VNG-publicatie omschrijft een gemengd gebied als: '*Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels horeca en kleine bedrijven.'*

Analyse
Het plan voorziet in het realiseren van een woonbestemming. Dit is een bestemming die geen milieugevoelige activiteiten mogelijk maakt, maar wel gevoelig is voor omliggende gevoelige activiteiten en bestemmingen.

Rondom het plangebied bevinden zich diverse bestemmingen, zoals wonen, detailhandel, bedrijven en horeca. Er is zodoende sprake van een gemengd gebied. Waar het om woonbestemmingen gaat bestaat er geen potentiële milieuhinder voor het voorziene plan. Waar het om horeca-, bedrijfs en detailhandelsbestemmingen gaat kan hier wel sprake van zijn. Daarom wordt het plan hieraan getoetst.

Oosteinde 17-19
Op circa 70 meter van het plangebied bevindt zich, aan het Oosteinde, een pand met een bedrijfsbestemming. Ter plaatse mogen zich bedrijven vestigen in de categorieën 1 en 2 van de staat van bedrijfsactiviteiten die zijn opgenomen in het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Dat betekent dat op basis van deze lijst bedrijven met een maximale afstand van 30 meter gevestigd mogen worden. Ter plaatse is een fietsenwinkel gevestigd. Deze functie en de bedrijfsmatige bestemming hebben geen invloed op het voorziene bouwplan. De fietsenwinkel is tevens gevestigd aan het aangrenzende pand Oosteinde 17. Ter plaatse geldt een detailhandelsbestemming. De richtafstand op basis van de bedrijfsmatige activiteiten heeft met 10 meter ook geen effect op onderliggend plan.

Dirk Jacobsstraat 6
Op circa 40 meter van het plangebied bevindt zich een pand met een horecabestemming. Ter plaatse is een hotel gevestigd. De richtafstand van deze horecavoorziening is binnen gemengd gebied 10 meter en heeft zodende geen invloed op onderliggend plan.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het plan.

5.8 Externe veiligheid

Kader
Uitgangspunt bij het externe veiligheidsbeleid is een risicobenadering op basis van risicoberekeningen, met daarbij een wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico (een basisbeschermingsniveau voor elk individu) en een afwegingsruimte voor het bevoegd gezag om te bepalen welke risico's voor grotere

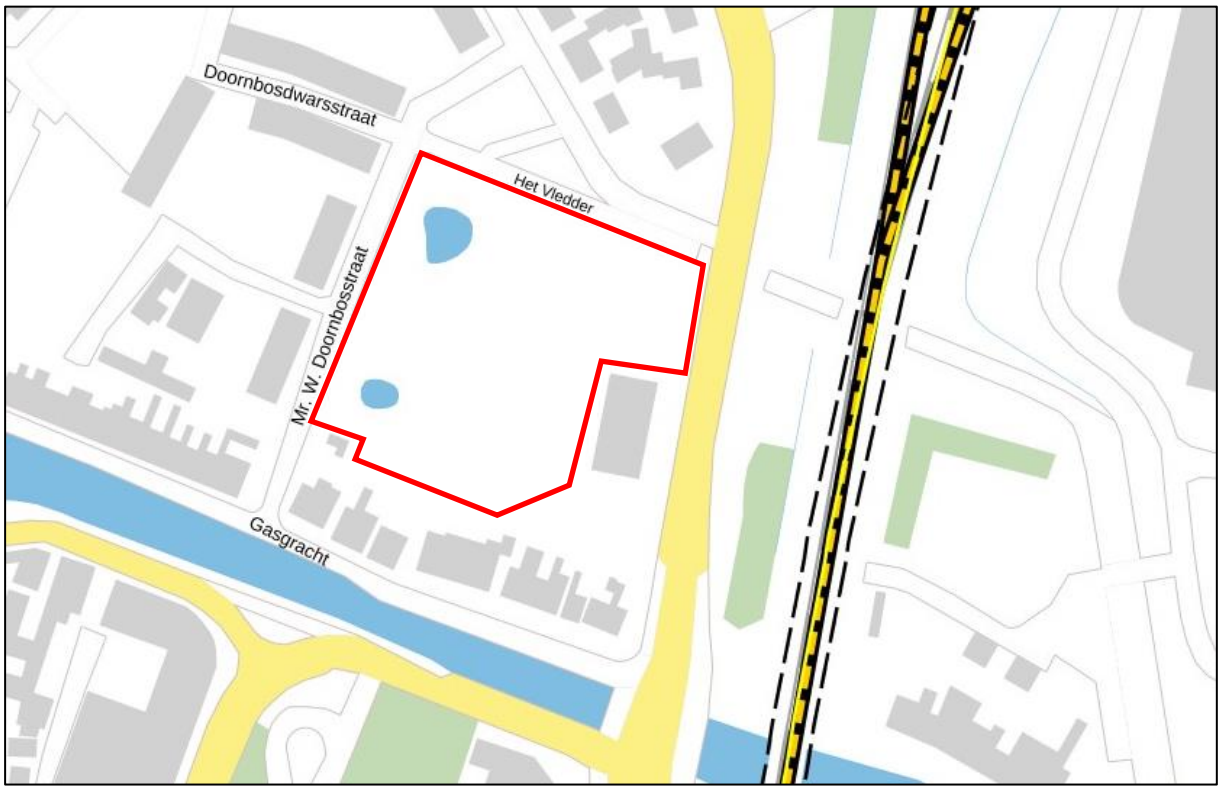
groepen mensen aanvaard worden (de verantwoordingsplicht van het groepsrisico). De doelstelling van het externe veiligheidsbeleid luidt: 'Het uitvoeren van een veiligheids- en risicobeleid om mens en milieu te beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte gezondheids- en milieurisico's. De overheid garandeert een zogenaamd 'basisbeschermingsniveau' voor externe veiligheid.'

Om voldoende ruimte te scheppen tussen de risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten), moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

Het gemeentelijke externe veiligheidsbeleid is reeds in paragraaf 4.4.8 aangehaald. Dit beleid is gebaseerd op het rijks- en provinciaal veiligheidsbeleid.

Analyse
In het kader van onderliggend ontwikkeling is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat zich in de directe omgeving van het plangebied, op circa 40 meter, de Spoorlijn Zwolle – Groningen bevindt. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.



Uitsnede risicokaart. Bron: www.risicokaart.nl.

In het kader van onderliggend bestemmingsplan dient, conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), onderzocht te worden of voldaan wordt aan de in deze besluiten opgenomen

veiligheidsnormen. Concreet betekent dit dat, aangezien het plangebied is gelegen binnen 60 meter van een spoortraject waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd, een berekening van het groepsrisico uitgevoerd dient te worden. Dit onderzoek is uitgevoerd en als bijlage 9 opgenomen. De resultaten zijn als volgt.

Groepsrisico
Het groepsrisico is in de huidige situatie 0.08 maal de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie is het groepsrisico 0.09 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee lager dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde en er is geen sprake van een toename van meer dan 10% van het groepsrisico.

Conform art. 8 van het Bevt [1] kan in dat geval de verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Wel dient conform art. 7 het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied
Conform de regeling Basisnet geldt voor de spoorlijn een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het plangebied ligt buiten dit plasbrandaandachtsgebied.

Conclusie
Het bestemmingsplan is op basis van het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

5.9 Luchtkwaliteit

Kader
Met betrekking tot de luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen. In deze wet en de daarop gebaseerde regelingen - Besluit NIBM (luchtkwaliteitseisen) en Regeling NIBM (luchtkwaliteitseisen) - is getalsmatig vastgelegd dat bepaalde projecten 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor stikstof (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Analyse
Het plan betreft de ontwikkeling van 75 appartementen. Het betreft hier een plan categorie 3A.2 overeenkomstig bijlage 3a van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (milieukwaliteitseisen).

Per ontsluitingsweg worden minder dan 1500 woningen en/of minder dan 100.000 m2 bvo kantoor gerealiseerd. Volgens bijlage 3B van de Regeling draagt het plan hierdoor ‘niet in betekenende mate’ bij. Er hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof PM10/PM2,5.

Conclusie
Het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Het project is op basis van het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

5.10 Verkeer en parkeren

Kader
In het kader van ruimtelijke plannen dient te worden aangetoond dat het plan niet leidt tot ongewenste situaties ten aanzien van verkeer en parkeren. De gemeente Meppel heeft het parapluplan Parkeren vastgesteld waarin is bepaald hoe per functie de parkeeropgave moet worden ingevuld. In het gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan zijn zaken ten aanzien van bereikbaarheid vastgelegd.

Analyse
Ontsluiting
Het plangebied ligt ingeklemd tussen bestaande wegen, namelijk de Burgemeester Knopperslaan, de Meester W. Doornbosstraat en Het Vledder. De Burgemeester Knopperlaan maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur. Op de volgende foto’s een impressie van de wegenstructuur rondom het plangebied.



Mr. W. Doornbosstraat richting Het Vledder (plangebied rechts)



Drempel Mr. W. Doornbosstraat/Doornbosdwarsstraat



Het Vledder richting Burgemeester Knopperslaan

Om het verkeerskundige effect van het plan voor maximaal 75 appartementen te kunnen bepalen, is door BVA Verkeersadviezen een analyse van de huidige en toekomstige ontsluiting van het plangebied gemaakt. Deze analyse is al bijlage 10 van deze toelichting opgenomen.

Hoewel er sprake zal zijn van een toename van verkeer op de wegen rondom het plangebied, betreft het in absolute zin een relatief gering aantal voertuigen. Voor zover bekend zijn van de Meester W. Doornbosstraat geen verkeersgegevens over de huidige situatie bekend. Kijken we naar het aantal woningen dat via deze weg wordt ontsloten en uitgaande van het feit dat er geen doorgaand verkeer door de wijk rijdt (dat de route Gas-gracht-Meester W. Doorbosstraat-Het Vledder volgt om de Markstraat te bereiken) dan zal de intensiteit op de het zuidelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat (ten zuiden van de aansluiting met de Dirk Jakobsstraat) naar verwachting niet veel meer dan 100 motorvoertuigen per etmaal bedragen.

Het noordelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat verwerkt iets meer verkeer aangezien hier ook het City Hotel en nog een aantal extra woningen op wordt ontsloten. Maar ook voor dit deel is het niet de verwachting dat de 200 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie wordt overschreden.

Na de realisatie van de woningen zal het noordelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat in totaliteit met maximaal circa 500 motorvoertuigen per etmaal worden belast. Een zeer acceptabele waarde voor een woonstraat. Woonstraten vallen in de categorie 'erftoegangswegen', waarvoor door CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) een maximaal acceptabele intensiteit van 5.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal is aangegeven. Uiteraard is een en ander wel afhankelijk van de omgevingskenmerken en aanwezige infrastructuur, maar deze waarde geeft wel een indicatie over hoe een wegvakbelasting van 500 motorvoertuigen per etmaal moet worden beschouwd.

Hoewel de totale intensiteit op Het Vledder waarschijnlijk nog weer wat hoger is, geldt hetzelfde voor deze straat. Op basis van het aantal woningen dat via deze weg wordt ontsloten is de verwachting in de toekomstige situatie een intensiteit op deze weg van maximaal circa 800 motorvoertuigen. Ook hiervoor geldt dat dat een alleszins acceptabele waarde is voor een woonstraat. Om een en ander in perspectief te plaatsen betreft dit op het drukste wegvak in een spitsperiode circa 80 motorvoertuigbewegingen. Dat betekent derhalve iets meer dan 1 voertuig per minuut. Waarbij deze verkeersbewegingen zich over beide richtingen verdelen in spitsperioden globaal in de verhouding 80%/20%, waarbij de ochtendspits overwegend vertrekkend verkeer betreft en de avondspits overwegend aankomend verkeer.

Hoewel de kans dat voertuigen elkaar tegenkomen bij dergelijke intensiteiten gering is, is het passeren van twee personenauto's goed mogelijk. Bij een rijsnelheid van 30 km/uur, die in de Meester W. Doornbosstraat naar verwachting zeker niet hoger zal liggen, is voor een rijdende personenauto 2,05 meter nodig. Dit betekent voor twee elkaar passerende voertuigen een benodigde breedte van 4,1 meter. Hieraan voldoen alle wegen binnen het gebied, voor zover deze in twee richtingen mogen worden bereden. CROW geeft weliswaar als 'minimale' maat voor erftoegangswegen 4,8 meter aan, maar deze maat is gebaseerd op een profiel waarin als maatgevend conflict een auto en twee fietsers geldt, waarbij passages veelvuldig voorkomen. Iets dat in onderhavige situatie niet geldt. De lage intensiteiten maken dat elkaar passeren niet frequent voorkomt en ook hoge fietsintensiteiten zijn op de ontsluitende wegen niet te verwachten, aangezien de hoofdfietsroutes binnen het gebied niet via deze wegen verlopen maar deze juist kruisen. Het breder maken van wegen leidt uiteraard tot eenvoudiger passeerbewegingen, maar leidt ontegenzeggelijk ook tot hogere snelheden, iets wat in woonstraten zeer ongewenst is.

Vrachtverkeer komt in deze wijk nagenoeg niet voor, waardoor hiermee in de profilering geen rekening hoeft te worden gehouden voor zover het eenvoudige passeerbewegingen betreft.

Fietsverkeer

Ten aanzien van de locaties waar aan fietsroutes voorrang moet worden verleend worden ook geen afwikkelingsproblemen verwacht. Zoals aangegeven zal het maximaal een intensiteit van circa 1 voertuig per minuut zijn. Het is niet de verwachting dat zich in de kruisende fietsstromen binnen deze perioden geen voldoende groot hiaat zal voordoen om de route te kunnen kruisen. Het ontstaan van wachtrijen voor de fietsroutes is dan ook zeer onwaarschijnlijk.

Parkeren

Voor het plangebied is het parapluplan Parkeren van toepassing. In dit plan wordt verwezen naar de gemeentelijke Nota Parkeernormen gemeente Meppel waarin de parkeernormen zijn vertaald. Uitgangspunt is dat de te realiseren parkeergelegenheid voldoende moet zijn voor het bouwwerk waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht. Bij het realiseren van voldoende parkeergelegenheid hoeven geen bestaande tekorten te worden opgelost.

In de parkeernormennota is het grondgebied van Meppel ingedeeld in verschillende type gebieden met allen een eigen parkeernorm. In onderstaande tabel is dat weergegeven.

Parkeernormen woningen

functie [eenheid]	**Norm**			
	centrum	schil	rest bebouwde kom	bezoekers aandeel
woning duur [per woning]	1,6	1,7	2,0	0,3
woning midden [per woning]	1,4	1,6	1,8	0,3
woning goedkoop [per woning]	1,25	1,4	1,6	0,3
serviceflat/aanleunwoning [per woning]	0,5	0,5	0,5	0,3
kamerverhuur/eenpersoonswoning [per woning]	0,4	0,4	0,4	0,2

Het plangebied, waarbinnen 75 sociale huurwoningen mogelijk worden gemaakt, ligt binnen de schil van het centrum. Dat leidt op basis van de parkeernormen tot de volgende parkeeropgave.

Onderliggend plan voorziet in de realisatie van 75 appartementen. De woningen vallen gedeeltelijk in de categorie ‘woning goedkoop’ (60 woningen) en gedeeltelijk in de categorie ‘eenpersoonswoning’ (15 woningen) in de ‘schil’. Op basis hiervan is de parkeeropgave als volgt:

- 60 x 1,4 = 84 (aandeel bezoekers 18)
- 15 x 0,4 = 6 (aandeel bezoekers 3)

Totaal: 90 parkeerplaatsen, waarvan 21 voor bezoekers.

Het plan voorziet in dit aantal parkeerplaatsen op het eigen binnenterrein. Hiermee wordt voldaan aan de kaders.

Conclusie

Het plan voorziet in een goede ontsluiting. Daarnaast is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig. Het plan is zodoende op basis van de aspecten verkeer en parkeren uitvoerbaar.

5.11 Trilling

Kader

Voor trillinghinder als gevolg van railverkeer bestaan geen wettelijke normen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet hier wel aandacht aan worden besteed als er een trillingsbron aanwezig is.

Analyse

De bouwlocatie is gesitueerd op korte afstand van de splitsing van de spoorlijn Meppel-Leeuwarden/Groningen en het station. Op basis van ervaring bij vergelijkbare gebouwen langs het

spoor zullen trillingen vanwege passerende treinen zeker voelbaar kunnen zijn in de toekomstige woningen.

Trillingen spelen daarmee mogelijk een relevante rol bij de planontwikkeling en kunnen tot nadere randvoorwaarden bij de verdere uitwerking van de bouwplannen leiden. Inzicht in de optredende trillingen als gevolg van de passerende treinen in de woongebouwen is derhalve wenselijk.

In het kader van het bestemmingsplan is door middel van een vooronderzoek een inschatting wordt gemaakt in hoeverre mogelijk knelpunten optreden ten gevolge van trillingen. Een dergelijk vooronderzoek geschiedt op basis van de huidige inzichten. Het vooronderzoek biedt daarbij inzicht in de mogelijke risico's waarbij verder reeds vroegtijdig met bepaalde constructieve aspecten rekening kan worden gehouden.

Uit het onderzoek blijkt dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B ‘Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, meet- en beoordelingsrichtlijn’ van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden.
Op basis van ervaring is de situatie beoordeeld als technisch oplosbaar. De exacte maatregelen kunnen pas in een later stadium worden gedimensioneerd. Middels deze maatregelen kan een acceptabel woon- en leefklimaat worden gewaarborgd zodat qua trillingen geen belemmeringen bestaan om het bestemmingsplan vast te stellen. Een eerste onderzoek op basis van het VO van het bouwplan biedt technische oplossingen in de vorm van maatregelen met betrekking tot de fundering of de wanden.
Het trillingsonderzoek is als bijlage 11 opgenomen.

Conclusie
Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan wordt het effect van spoorwegtrillingen op het voorziene bouwplan getoetst.

5.12 Mer-beoordeling

Kader
Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. De wijziging van het Besluit m.e.r. volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU van de Europese Unie. De artikelen 7.16 tot en met 7.20a van de Wet milieubeheer (Wm) zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing, waarbij het niet uitmaakt of het een activiteit betreft boven of onder de D-drempel.

In het gewijzigde Besluit m.e.r. is de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven. Voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, dienen de volgende stappen genomen te worden.

1. De initiatiefnemer stelt een aanmeldingsnotitie op.
2. Het bevoegd gezag neemt binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit.
3. De initiatiefnemer voegt het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

Vormvrije m.e.r-beoordeling
Het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning heeft betrekking op activiteiten die voorkomen op de D-lijst (D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen) uit het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit zijn drempelwaarden opgenomen voor de omvang het stedelijke ontwikkelingsproject. Deze drempelwaarden betreffen stedelijke ontwikkelingsprojecten met een omvang van:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De oppervlakte van de voorgenomen activiteit blijft onder de drempelwaarden van 100 hectare en het bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². De voorgenomen activiteit voorziet niet in het bouwen van 2.000 of meer woningen.

Conclusie
De voorgenomen activiteit blijft onder de genoemde drempelwaarden voor stedelijke ontwikkelingsprojecten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en daarom hoeft geen milieueffectrapport te worden opgesteld.

Ten behoeve van deze onderbouwing is in het kader van dit bestemmingsplan een aanmeldnotitie MER opgenomen. In de aanmeldnotitie zijn de voorgenomen activiteiten en de waarschijnlijke gevolgen van de activiteit voor het milieu beschreven. Het college heeft los van voorliggend bestemmingsplan een besluit over de aanmeldnotitie genomen. De aanmeldnotitie is opgenomen als bijlage 12.

5.13 Conclusie

Op basis van voorgaande is aangetoond dat het plan al uitvoerbaar is. Er dient nog nader bodem- en grondwateronderzoek uitgevoerd te worden om de bodemkwaliteit te kunnen bepalen. Op basis van dit onderzoek wordt een saneringsplan opgesteld waar uitvoering aan gegeven wordt. Na uitvoering van het saneringsplan is de bodem geschikt voor het voorziene gebruik.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat een deel van het plangebied vraagt om bouwkundige maatregelen om te kunnen voldoen aan railweglawaai. Om dat te borgen is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen.

Ten aanzien van het aspect water dient een verdere technische uitwerking plaats te vinden van de wijze waarop met extreme buien omgegaan wordt. Deze uitwerking volgt in het kader van de technische uitontwikkeling van het plan.

6. Juridische aspecten

6.1 Algemeen

6.1.1 Wat is een bestemmingsplan

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. De grondgebruiker (eigenaar, huurder et cetera) mag de functie uitoefenen die het bestemmingsplan toestaat.

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt daarom:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken (aanleggen).

6.1.2 Over bestemmen, dubbel bestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een (enkel)bestemming. De gronden met een bepaalde bestemming zijn begrensd door het bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Aanvullend daarop kunnen de toegekende gebruiksmogelijkheden op twee manieren verder worden ingevuld:

- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die ook aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en daarnaast soms een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
- Via een aanduiding. Een aanduiding is een vlak of een teken op de ruimtelijke verbeelding van het plan. Bij het vlak kan het gaan om een functieaanduiding. Het teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode et cetera. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden en/of beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing. De (on)mogelijkheden van aangeduide gebieden kunnen zijn geregeld in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels, maar ook in een eigen regel in de Algemene aanduidingsregels.

Een toelichting op de in dit bestemmingsplan opgenomen enkel- en dubbelbestemmingen en opgenomen aanduidingen staat in paragraaf 5.2.

6.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over vier hoofdstukken:

- Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te

waarborgen. Ook is de manier waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2) bepaald. De inhoudelijke opzet van deze regels wordt deels voorgeschreven in de SVBP2012.

- Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Hierbij is een landelijk een hiërarchie afgesproken, waarbij eerst de enkelbestemmingen (alfabetisch) aan de orde komen en vervolgens de dubbelbestemmingen (ook alfabetisch). Per bestemming geven de bestemmingsomschrijving en de (specifieke) gebruiksregels aanwijzingen voor het gebruik. De bouwregels geven per bestemming aanwijzingen voor het bouwen van gebouwen, bijgebouwen, aan- en uitbouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Eventueel zijn hierbij flexibiliteitsbepalingen - mogelijkheden voor afwijken met een omgevingsvergunning en/of wijzigingsbevoegdheden - opgenomen. Daarnaast kan het voorkomen dat een bestemming voorzien is van een omgevingsvergunningstelsel. Dit bepaalt bijvoorbeeld welke werken en/of werkzaamheden alleen mogelijk zijn na verlening van een omgevingsvergunning. Vaak zijn de flexibiliteitsbepalingen en het omgevingsvergunningstelsel gekoppeld aan randvoorwaarden en/of eisen waaraan voldaan moet worden.
- Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Deze gelden in principe voor het hele plangebied. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels en algemene afwijkingsregels.
- Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Hoewel het hier in feite algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen. De inhoudelijke opzet van deze regels wordt deels voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening en de geldende SVBP.

6.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting (met bijbehorende bijlagen). De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide plandelen worden in onderlinge samenhang bezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Inhoudelijke opzet

Door de gemeente Meppel is een handboek opgesteld. Dit handboek vormt de basis voor de inhoudelijke opzet van de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan. Dit met dien verstande dat de uitgangspunten van de (voorheen) geldende bestemmingsplannen zo veel mogelijk gehandhaafd zijn. Dit komt de vergelijkbaarheid ten goede met de regelgeving in de omgeving van het voorliggende plangebied .

Regels

- De opbouw van de regels van de verschillende bestemmingen is overal hetzelfde, deze is als volgt:

- *Bestemmingsomschrijving:* In dit onderdeel worden de toegestane doeleinden en het toegestane gebruik omschreven.
- *Bouwregels:* Hierin worden de regels voor wat betreft het bouwen uitgewerkt.
- *Nadere eisen:* In deze bepaling is opgenomen dat Burgemeester en Wethouders nadere eisen kunnen stellen inzake de plaats en afmeting van gebouwen, bijvoorbeeld in het kader van een goede woonsituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Deze bepaling maakt het mogelijk voor het gemeentebestuur om waar nodig sturing te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling.
- *Afwijking bouwregels:* In dit onderdeel kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken van de bouwregels, waarmee ruimere bouwmogelijkheden kunnen worden gegeven.
- *Specifieke gebruiksregels:* In dit onderdeel kunnen enkele specifieke ongewenste gebruiksmogelijkheden uitgesloten, zoals zelfstandige bewoning van bijgebouwen en stortplaatsen.
- *Afwijking van de gebruiksregels:* In dit onderdeel zijn mogelijkheden voor het bij omgevingsvergunning afwijken van de gebruiksregels opgenomen, bijvoorbeeld voor het toestaan van aan huis gebonden bedrijven.
- *Wijzigingsbevoegdheid:* In dit onderdeel kunnen mogelijkheden op worden genomen voor het wijzigen van de bestemming. In dit bestemmingsplan is geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
- *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden:* Dit onderdeel (de voormalige aanlegvergunning) is alleen van toepassing voor de dubbelbestemmingen voor archeologie.

Verbeelding

- Voor de vormgeving van de verbeelding geldt een aantal uitgangspunten. Zo worden de kaarten in kleur opgezet, waarbij de kleuren worden ondersteund met een letteraanduiding. De kleuren en letters zijn afgestemd op de kleur en letteraanduiding in de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012). De schaal van de analoge kaarten is 1:1.000.
- Ten behoeve van de gebruiksvriendelijkheid en digitale raadpleegbaarheid wordt waar mogelijk informatie op de verbeelding gezet (bouwvlakken, goot-/bouwhoogten, eventueel bebouwingspercentages).

6.3 Regels

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. De enige bestemming binnen het plangebied is 'Wonen'.

Wonen

De toekomstige woonpercelen zijn voorzien van een woonbestemming. Binnen de bestemming zijn bouwvlakken opgenomen, waarbinnen is aangeduid hoeveel woningen mogen worden gebouwd. De maximale bouwhoogte van de bebouwing verschilt, evenals het aantal woningen, per bouwvlak. Aan huis verbonden beroepen zijn, onder voorwaarden, mogelijk.

Ter plaatse van bouwblok 1 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is opgenomen dat bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw aangetoond moet worden dat het plan akoestisch uitvoerbaar is. Deze voorwaardelijke verplichting vloeit voort uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek waaruit een hoge geluidbelasting op de gevel naar voren kwam ten gevolge van railverkeerslawaai.

Groen

Naast een woonbestemming kent de locatie aan de randen van het plangebied, op de grens met openbaar gebied, een groenbestemming ter bescherming van de groenstructuur.

6.4 Verbeelding

Voor de vormgeving van de verbeelding geldt een aantal uitgangspunten die als volgt luiden:

- De kaarten worden in kleur opgezet waarbij de kleuren worden ondersteund met een letteraanduiding (bijvoorbeeld B- bedrijventerrein) een en ander afgestemd op de kleur en letteraanduiding in de SVBP2012.
- De schaal van de kaarten is 1: 1.000.
- Ten behoeve van de gebruiksvriendelijkheid en digitale raadpleegbaarheid wordt waar mogelijk informatie op de kaart gezet (bouwvlakken, goot-/bouwhoogten, bebouwingspercentages).

In dit bestemmingsplan zijn deze vormgevende uitgangspunten toegepast. Dit bestemmingsplan biedt een nieuwe regeling waarbij aangesloten wordt op bestaande regelingen voor omliggende gebieden. Daarbij worden het handboek en de SVBP2012 als basis voor de regeling aangehouden.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Conform artikel 3.1.6 van het Bro dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke procedure onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Bij de uitvoering van een plan kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de economische uitvoerbaarheid. Bij maatschappelijke uitvoerbaarheid gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geregeld dat in het kader van een ruimtelijk plan voor bepaalde bouwplannen de grondexploitatieregeling van toepassing is.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om te achterhalen of dit bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar is, wordt de bestemmingsplanprocedure doorlopen. Tijdens en voorafgaand aan deze procedure zijn verschillende momenten waarop burgers en instanties hebben gereageerd en kunnen reageren op het plan, namelijk; inspraak, overleg, zienswijzen en tot slot beroep. De uitkomsten hiervan kunnen ook nog nieuwe niet voorziene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geven. De bestemmingsplanprocedure ziet er globaal als volgt uit:

7.2.1 Voorontwerpbestemmingsplan

In de bestemmingsplanprocedure wordt het verplicht overleg te voeren met verschillende van belang zijnde instanties. Dit is geregeld in artikel 3.1.1 van het Bro.

Het houden van inspraak is niet verplicht. De gemeente Meppel hecht er echter waarde aan en heeft in haar Inspraakverordening opgenomen dat een inspraakperiode van zes weken in een bestemmingsplanprocedure wenselijk is.

7.2.2 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen (artikel 3.8 Wro). Eventueel ingediende zienswijzen worden door de gemeenteraad voorzien van een antwoord. De eventuele zienswijzen kunnen leiden tot wijzigingen in dit bestemmingsplan.

7.2.3 Vastgesteld bestemmingsplan

Het bestemmingsplan wordt, al dan niet gewijzigd, vastgesteld. Het besluit tot vaststelling wordt gepubliceerd en het bestemmingsplan ligt zes weken ter inzage. Tijdens die periode bestaat de mogelijkheid beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

Onderliggend initiatief wordt uitgevoerd op risico van commerciële partijen en een woningcorporatie. Alle kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van het initiatief zijn voor rekening van deze initiatiefnemers. Partijen hebben aan de gemeente inzichtelijk gemaakt dat het plan economisch uitvoerbaar is. In het kader van onderliggend bestemmingsplan is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemers en de gemeente.

8. Procedure

8.1 Vooroverleg en inspraak

Van 10 september tot en met 21 oktober 2020 heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage gelegen voor inspraak en overleg. Er zijn twee overlegreacties ontvangen. Daarnaast zijn er drie inspraakreacties ingediend. Alle reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien in de reactienota inspraak en overleg (bijlage 13).

Het bestemmingsplan is op een aantal onderdelen gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp:

- Er is een trillingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen;
- Er is onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van het plan. Dit onderzoek is als bijlage van de toelichting opgenomen;
- Er is een beeldkwaliteitplan opgesteld en als voorwaardelijke verplichting aan de regels van het bestemmingsplan gekoppeld. Tevens is dit beeldkwaliteitplan als bijlage gekoppeld aan de toelichting van het bestemmingsplan.

8.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 29 december 2021 voor de duur van zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn zes zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien in de Nota van Zienswijzen (bijlage 14). De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het plan.

Bijlagen

Bijlage 1. Beeldkwaliteitplan

Bijlage 2. Quickscan ecologie

Bijlage 3. AERIUS – berekening

Bijlage 4. Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 5a. Akoestisch onderzoek weg- en spoorweglawaai

Bijlage 5b. Toets punten spoorweglawaai

Bijlage 6. Digitale watertoets

Bijlage 7. Uitgangspuntennotitie waterschap

Bijlage 8. Principe-uitwerking riolering

Bijlage 9. Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 10. Analyse verkeer en parkeren

Bijlage 11. Onderzoek trillingen

Bijlage 12. Vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie)

Bijlage 13 Nota inspraak en overleg

Bijlage 14 Nota van zienswijzen