

AMENDEMENT

Initiatiefnemer(s):	J. Wiertz, fractievoorzitter D66 (waarnemend voorzitter presidium)
Titel amendement:	Niet (gewijzigd) vaststellen bestemmingsplan "Grote Bavenkelsweg 15"
Betreft raadsvoorstel:	Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan "Grote Bavenkelsweg 15" (R-1704707)

De raad van de gemeente Almelo, in vergadering bijeen d.d. 20 november 2018,

Besluit:

1. Kennis te nemen van de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan "Grote Bavenkelsweg 15";
2. Het bestemmingsplan "Grote Bavenkelsweg 15" (NL.IMRO.0141.00113-BP32) niet vast te stellen.

Toelichting:

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 30 september 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3046) blijkt dat een deugdelijke motivering van belang is bij een besluit om een bestemmingsplan niet vast te stellen. Om die reden heeft de raad het raadsvoorstel (Raad-1704707) voor het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan "Grote Bavenkelsweg 15" (NL.IMRO.0141.00113-BP32) tijdens de vergadering d.d. 13 maart 2018 aangehouden en besloten tot een ordevoorstel voor verdaging, zodat in dit amendement de motivering goed op schrift gesteld kan worden.

Wij hebben de volgende argumenten/motivering voor dit besluit:

Er zijn voldoende alternatieve locaties op bestaande bedrijventerreinen

Een belangrijk uitgangspunt in de ruimtelijke ordening is dat niet-agrarische bedrijven op een bedrijventerrein thuishoren en niet in het buitengebied, waarvan alleen in uitzonderingsgevallen kan worden afgeweken. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Buitengebied Almelo" op 29 maart 2011 is een VVD-motie door de raad aangenomen om met 4 niet-agrarische bedrijven (waaronder Transportbedrijf Gebr. Elzinga) met een uitbreidingsbehoefte in gesprek te gaan over de mogelijkheden om zich op de huidige locaties verder te ontwikkelen dan wel om zich elders te vestigen. De mogelijkheid om zich elders te vestigen als oplossing voor de uitbreidingsbehoefte van Transportbedrijf Gebr. Elzinga is echter onvoldoende in beeld gebracht. Dit terwijl de relevante beleidskaders op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau deze toetsing allen vereisen, zoals hierna wordt toegelicht.

Rijksbeleid

Dit initiatief is niet getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking, zoals volgens artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vereist. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, hoort een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling te bevatten, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De uitbreiding van dit koeltransportbedrijf is te zien als nieuwe stedelijke ontwikkeling nu met het voorgenomen plan in een uitbreiding van het bestemmingsvlak

'Bedrijf' van circa 4.200 m² naar circa 6.600 m² en in een uitbreiding van de maximaal toegestane oppervlakte van bedrijfsgebouwen van 320 m² naar 1.200 m² wordt voorzien. Ook als rekening gehouden wordt met de bevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Almelo" (en Correctieve herziening) om met een afwijking van de bouwregels de oppervlakte van bedrijfsgebouwen eenmalig met 15% te mogen uitbreiden, dan is de uitbreiding van 832 m² (van 368 m² naar 1.200 m²) nog steeds substantieel en dus een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dat er een behoefte is aan de voorgestane planontwikkeling blijkt weliswaar uit de gerealiseerde groei van het aantal vrachtwagens, maar deze uitbreiding van het wagenpark is niet passend bij de locatie. Het plangebied "Grote Bavenkelsweg 15" is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied, want het gebied is in het "Structuurplan Almelo" vastgesteld op 6 maart 2003 aangeduid als 'overig groen en landelijk gebied'. Hoewel dit Structuurplan diverse malen is herzien, voor het laatst met de structuurvisie "Partiële herziening structuurplan Almelo Noordflank/ 2^e insteekhaven Dollegoor" vastgesteld door de raad op 13 maart 2018, is het plangebied "Grote Bavenkelsweg 15" nog steeds ongewijzigd aangeduid als 'overig groen en landelijk gebied'. Daarom is een goede motivering vereist waarom het bedrijf niet binnenstedelijk op een bedrijventerrein gevestigd kan worden. Deze motivering ontbreekt.

Provinciaal beleid

Ook in de Omgevingsverordening Overijssel 2017 (hierna: Omgevingsverordening) komt dit beleid in artikel 2.1.3 'Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik' terug. Lid 1 van dit artikel luidt:

"Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen op de Groene Omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;*
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut. "*

De concrete onderbouwing dat er voor dit ruimtebeslag in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied, zijnde gronden binnen steden en dorpen die benut kunnen worden voor stedelijke ontwikkelingen, ontbreekt in het voorliggende bestemmingsplan. Bij de toetsing aan artikel 2.1.3 Omgevingsverordening wordt in de toelichting van het bestemmingsplan enkel gesteld: "De bedrijfsvoering en ruimtevrage is dusdanig dat vestiging op een andere locatie in de omgeving geen reële optie is. Verplaatsing naar een bedrijventerrein is financieel absoluut onhaalbaar." Dat sprake is van een sterk lokaal geworteld bedrijf c.q. een sterke sociaal-economische binding met het gebied wordt onderbouwd met een werkgelegenheid voor 12 mensen, waarvan 7 personen uit de gemeente Almelo afkomstig zijn. Als raad zijn wij van mening dat de vestiging van dit transportbedrijf op een bedrijventerrein in de gemeente Almelo, als de meest logische plek met de juiste bestemming binnen het bestaande stedelijke gebied, dezelfde werkgelegenheid met zich meebrengt en even sterk lokaal geworteld is. Immers, de 7 personen uit de gemeente Almelo blijven dan binnen de gemeente Almelo werkzaam.

Gemeentelijk beleid

Op 10 juli 2012 hebben wij als Raad van de gemeente Almelo "Richtinggevende kaders voor het landelijk gebied" (Raad-1200303) vastgesteld, waarin onder andere het volgende is gesteld:

"Nieuwe initiatieven die:

- i. niet binnenstedelijk zijn op te lossen;*
- ii. of van oorsprong al in het gebied aanwezig zijn;*

kunnen eventueel worden ingepast, indien, enerzijds met behulp van het werkboek Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving de aanwezige kwaliteit in het gebied worden versterkt, anderzijds nieuwe initiatieven niet leiden tot significante verzwaring van activiteiten zoals verkeersstromen, welke aanleiding kunnen zijn voor aanpassing van de openbare infrastructuur of toeneming van verkeersonveiligheid, met behulp van het werkboek Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving de aanwezige ruimtelijke kwaliteit in het gebied wordt versterkt.”

Als raad hebben wij het rode tekstdeel middels een amendement toegevoegd bij de vaststelling van deze kaders. Er is in het voorliggende bestemmingsplan “Grote Bavenkelsweg 15” niet onderbouwd dat dit initiatief niet binnenstedelijk is op te lossen, zoals onder punt i. genoemd als vereiste. Het klopt weliswaar dat het transportbedrijf van oorsprong al in het gebied aanwezig was, zodat dit initiatief eventueel kan worden ingepast onder een aantal voorwaarden. In paragraaf 4.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan staat als aandachtspunten bij de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving in geval van uitbreiding van niet-agrarische bedrijvigheid dat sociaaleconomische redenen en behoefte aanwezig moeten zijn en dat verplaatsing onhaalbaar is. In paragraaf 4.3.2.3 met betrekking tot de toetsing aan dit beleidskader staat onder andere: “Geconcludeerd kan worden dat gebleken is dat een verplaatsing naar een bedrijventerrein niet mogelijk is.” Op basis waarvan deze conclusie wordt getrokken, is ons onduidelijk.

Mogelijkheid vestiging binnen bestaand stedelijk gebied

In het raadsvoorstel (Raad-1704707) is over bedrijfsverplaatsing het volgende vermeld: “Hiervoor hebben diverse onderhandelingsgesprekken met initiatiefnemer en overleggen met de provincie Overijssel plaatsgevonden. Dit heeft echter niet geleid tot een bedrijfsverplaatsing.”

Waarom dit niet tot bedrijfsverplaatsing heeft geleid, is niet toegelicht of gemotiveerd. Bovendien is pas nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen onderzocht of verplaatsing naar een bedrijfsterrein mogelijk is en hebben genoemde onderhandelingsgesprekken met initiatiefnemer plaatsgevonden omtrent een locatie op bedrijventerrein Twentepoort. Hieruit blijkt dat er binnenstedelijk in redelijkheid vestigingslocaties beschikbaar zijn. De kapitaalsvernietiging van verplaatsing is minimaal daar voor alle bedrijfsbebouwing toch al nieuwbouw is gepland en dit door initiatiefnemer begroot zal zijn. Of deze nieuwbouw van een bedrijfsgebouw van 1.200 m² op een locatie op een bedrijventerrein dan wel op de Grote Bavenkelsweg 15 plaatsvindt, zal qua kosten niet veel uitmaken. Het is ons onduidelijk waarom een goedlopend bedrijf met 14 vrachtwagencombinaties de rente en afschrijving van grond op een bedrijventerrein verspreid over 30 jaar niet zou kunnen opbrengen. Ook anno 2018 zijn er voldoende kavels aanwezig voor een (koel-)transportbedrijf op bedrijventerreinen binnen de gemeente Almelo, waaronder op Bedrijvenpark Twente Noord.

Wij zijn daarom niet bereid om in te stemmen met de voorgestelde herziening van het bestemmingsplan, omdat er locaties zijn op bestaande bedrijventerreinen waar initiatiefnemer zich kan vestigen en omdat in ieder geval niet door initiatiefnemer aannemelijk is gemaakt dat serieus naar alternatieve locaties op bestaande bedrijventerreinen is gekeken.

Verkeersonveiligheid

Aan het onderdeel van de “Richtinggevende kaders voor het landelijk gebied” dat nieuwe initiatieven niet mogen leiden tot een ‘significante verzwaring van activiteiten zoals verkeersstromen, welke aanleiding kunnen zijn voor aanpassing van de openbare infrastructuur of toeneming van verkeersonveiligheid’, is in het raadsvoorstel en de toelichting bij het bestemmingsplan geen aandacht besteed.

Binnen de vigerende bestemming kunnen circa 8 vrachtwagens zonder elkaar te blokkeren parkeren. In de toelichting van voorliggend bestemmingsplan wordt meermaals gesteld dat er geen verdere uitbreiding van activiteiten zou plaatsvinden, maar alleen een uitbreiding van het bedrijfsperceel ten behoeve van het verbeteren van de bedrijfsvoering dan wel logistieke verbeteringen. Toch heeft initiatiefnemer in 2014 aangegeven te beschikken over 14 vrachtwagens. Het aantal vrachtwagens is in het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Almelo” (vastgesteld 29 maart 2011, onherroepelijk 26 september 2012) alsmede in de Correctieve Herziening (vastgesteld op 18 juli 2017, waarin geen wijzigingen m.b.t. deze locatie zijn opgenomen) weliswaar niet gelimiteerd, maar door deze uitbreiding past de stalling van een 14-tal vrachtwagens niet meer binnen het vigerende bestemmingsvlak. In strijd met de bestemming heeft initiatiefnemer reeds uitbreiding van parkeerplaatsen buiten dit bestemmingsvlak gerealiseerd (zie onderstaande uitsnede). Deze ontwikkeling is niet passend in het buitengebied.



Uitsnede Grote Bavenkelsweg 15 in het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Almelo” met in het paars het bestemmingsvlak ‘Bedrijf’ met een oppervlakte van ca. 4.200 m². Aan de zuidzijde vindt sinds enige jaren stalling van vrachtwagens buiten het bestemmingsvlak plaats.

Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan zouden derhalve de parkeermogelijkheden en de activiteiten van 6 vrachtwagens worden gelegaliseerd. Dit levert een toename van minimaal 12 vrachtwagenbewegingen per dag op, indien de chauffeurs ’s ochtends vertrekken en aan het eind van de middag terugkeren. Als een deel van deze vrachtwagens nog wel tussentijds op de locatie terugkomt, zullen er in totaal circa 20 extra vrachtwagenbewegingen per dag zijn. Dit zijn een beperkt aantal verkeersbewegingen en is vermoedelijk niet significant te noemen. Dat het initiatief daarmee wellicht geen “significante” verzwaring van de activiteiten en verkeersstromen oplevert, doet echter niets af aan het ervaren gevoel van verkeersonveiligheid en de onwenselijke impact op de leefbaarheid op en rond de Grote Bavenkelsweg. Daarbij dienen de maatschappelijke ontwikkelingen in de afgelopen jaren eveneens betrokken te worden.

De raad heeft deze ontwikkeling op deze locatie niet gewenst en dit ook al eerder aangekaart, zoals tijdens het Politiek Beraad over dit onderwerp op 21 november 2014. De verkeerssituatie wordt als zeer gevaarlijk ervaren, wanneer een vrachtwagen fietsers en voetgangers op de slechts 4 à 5 meter brede Grote Bavenkelsweg passeert. De maximale breedte van de vrachtwagens is 2,60 meter, zodat de berm benodigd is als 2 vrachtwagens

elkaar passeren. Het is onwenselijk dat dit transport met grote vrachtwagens over dit B-weggetje plaatsvindt, waarbij bermen kapot worden gereden en waar veel fietsers van deze weg gebruikmaken. De verkeersveiligheid is naar ons oordeel in het geding.

Afbreuk aan leefbaarheid

Naast bovengenoemde signalen vanuit de Raad via het Politiek Beraad, zijn er ook gewijzigde inzichten en ontwikkelingen. De aanwezigheid van niet-agrarische bedrijven in het buitengebied, zeker als deze een uitbreidingsbehoefte hebben zoals Transportbedrijf Gebr. Elzinga, heeft een onwenselijke impact op de leefbaarheid. De recreatieve beleving door fietsers en wandelaars van het gebied Tusveld en de daarbinnen gelegen Grote Bavenkelsweg is met de realisatie van De Doorbraak toegenomen. Daarnaast is de Grote Bavenkelsweg belangrijker geworden voor langzaam verkeer, met name fietsende schooljeugd en forenzen, doordat de spoorwegovergangen van de Deldensestraat/Oude Deldenseweg en de Bavenkelsweg het afgelopen decennium zijn vervallen. Alternatieven voor het langzaam verkeer om het spoor over te steken zijn hemelsbreed op ca. 2.000 meter naar het noordwesten (Verlengde Deldensestraat bij N349/Nijreessingel) en ca. 1.600 m naar het zuidoosten (Het Hag, gemeente Borne). De intensiteit van het vrachtverkeer op de Grote Bavenkelsweg zou met de (al dan niet gewijzigde) vaststelling van dit bestemmingsplan juist toenemen, omdat er dan legaal 14 (koel)transportwagens kunnen en mogen parkeren op de Grote Bavenkelsweg 15, terwijl binnen het huidige bestemmingsvlak circa 8 vrachtwagens (zonder elkaar te blokkeren) kunnen parkeren. De combinatie van meer langzaam verkeer en meer vrachtwagens op de smalle Grote Bavenkelsweg leidt tot een toename van verkeersonveiligheid of in elk geval tot het ervaren van meer verkeersonveiligheid. Met het niet vaststellen van voorliggend bestemmingsplan wordt een toename van het vrachtverkeer in elk geval vermeden.

Uitbreiding van het bedrijfsperceel op de Grote Bavenkelsweg 15 is voor dit transportbedrijf naar ons oordeel geen toekomstbestendige ontwikkeling, omdat er daarna geen ontwikkelingen of uitbreidingen meer mogelijk zijn. Al wordt in raadsvoorstel onder 'Kanttekeningen' vermeld dat de initiatiefnemer deze consequentie accepteert, roept dit een onwenselijke gespannen situatie op. Zowel op sociaal vlak met de buurt als ruimtelijk doordat de bestemming in de toekomst bij een gezonde bedrijfsontwikkeling wellicht ontoereikend zal zijn voor de initiatiefnemer, waardoor dan wederom illegale activiteiten in de hand worden gewerkt.

De leefbaarheid op en rondom de Grote Bavenkelsweg heeft de afgelopen jaren met de ontwikkeling van recreatieve mogelijkheden rondom De Doorbraak en de intensivering van het gebruik als fietsroute juist aan kracht gewonnen. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan zou juist afbreuk gedaan worden aan deze leefbaarheid.

Ondertekening door ondersteunende fracties:

	CDA			VVD	
	Lokaal Almelo Samen			PVV	
	D66			Christen Unie	

	PvdA			Partij Vrij Almelo	
	SP			Groen Links	
	Lijst Çete		LEEFBAAR ALMELO	Leefbaar Almelo	
	Democraten.nu		Fractie Weinreder	Fractie Weinreder	