

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
Omgevingsvergunning Tankstation
Rieteweg 16

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
Hoofdstuk 2 Aanvraag omgevingsvergunning	3
Hoofdstuk 3 Geldende planologische situatie	3
Hoofdstuk 4 Locatie en situatie	4
4.1 Ligging projectgebied	4
4.2 Beschrijving bestaande situatie	4
4.3 Beschrijving nieuwe situatie	5
Hoofdstuk 5 Beleid	6
5.1 Rijk en Provincie	6
5.2 Gemeente	8
Hoofdstuk 6 Advisering	9
6.1 Ruimtelijke effecten	9
6.1.1 Verkeer	9
6.1.2 Water	10
6.1.3 Natuur en Landschap	13
6.1.4 Stedenbouw	13
6.2 Milieu aspecten	14
6.2.1 Handreiking "Bedrijven en milieuzonering"	14
6.2.2 Externe veiligheid	14
6.3 Overige aspecten	14
6.3.1 Archeologie	14
6.3.2 Economische uitvoerbaarheid	14
Hoofdstuk 7 Overleg en zienswijze	15
7.1 Overleg	15
Hoofdstuk 8 Afweging en advies	15
Hoofdstuk 9 Juridische toelichting procedure	15

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Hoofdstuk 1 Inleiding

Door Kuwait Petroleum (Nederland) B.V. is een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning voor het realiseren van een onbemand tankstation aan de Rieteweg 16 te Zwolle.

Hoofdstuk 2 Aanvraag omgevingsvergunning

Deze aanvraag voor een omgevingsvergunning is in strijd met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Voorst'.

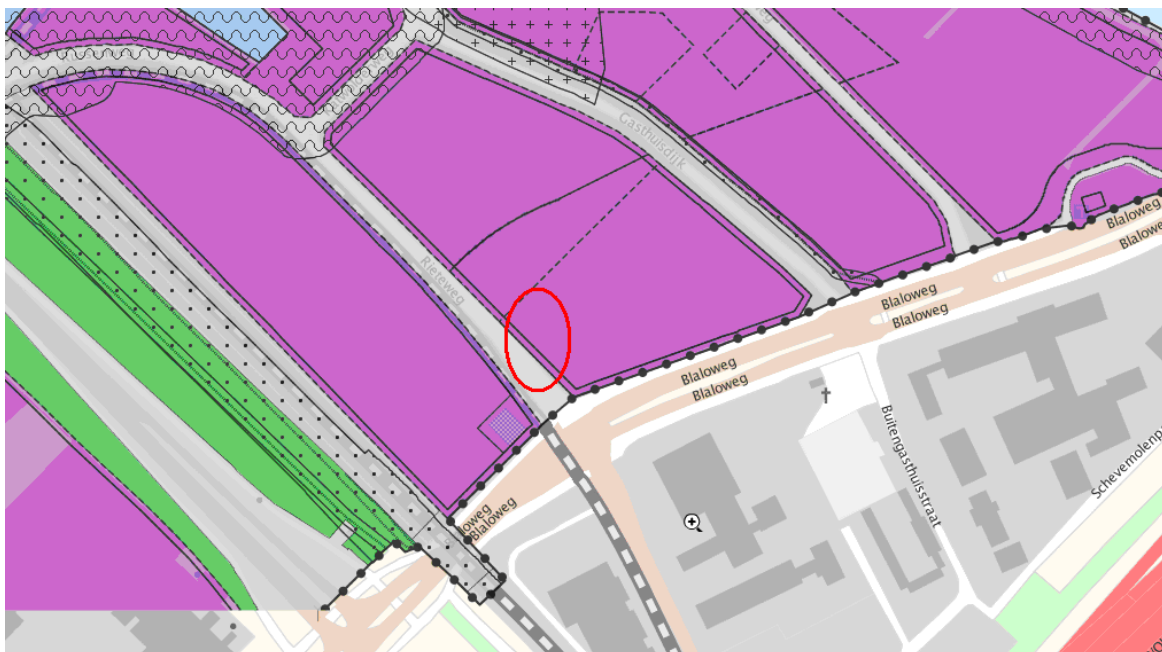
Er kan medewerking aan het project worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) indien dit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggend document bevat de goede ruimtelijke onderbouwing.

Hoofdstuk 3 Geldende planologische situatie

Het projectgebied plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Voorst'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 mei 2013 en onherroepelijk geworden op 22 augustus 2013. Bij brief van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 25 april 2014 is meegedeeld dat het ingestelde beroep was ingetrokken en de behandeling van de zaak was beëindigd.

Het betreffende perceel heeft in bestemmingsplan Voorst de bestemming 'Bedrijf' met de functiaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - zone 4' en de functiaanduiding 'detailhandel'.

Bestemmingsplan Voorst kent voor benzineverkooppunten de specifieke bestemming 'Bedrijf-Benzineverkooppunt'. De gronden aan de Rieteweg 16 hebben de algemene bedrijfsbestemming en is daarmee in strijd met het bestemmingsplan Voorst.

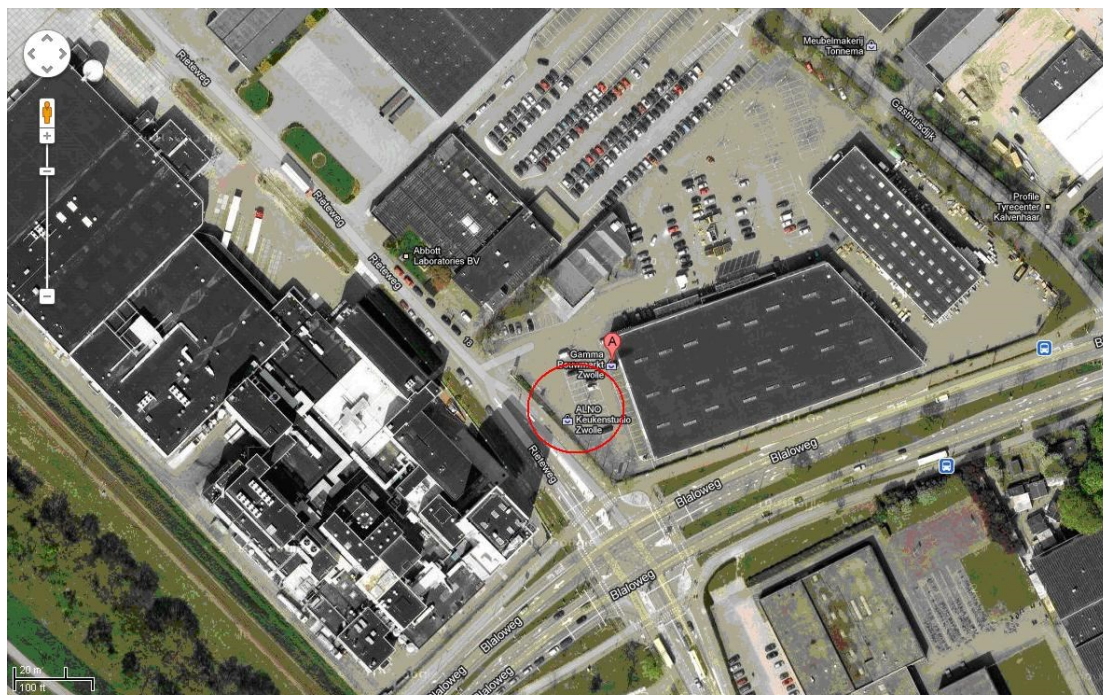


Afbeelding 1: uitsnede plankaart bestemmingsplan Voorst met globale ligging projectlocatie

Hoofdstuk 4 Locatie en situatie

4.1 Ligging projectgebied

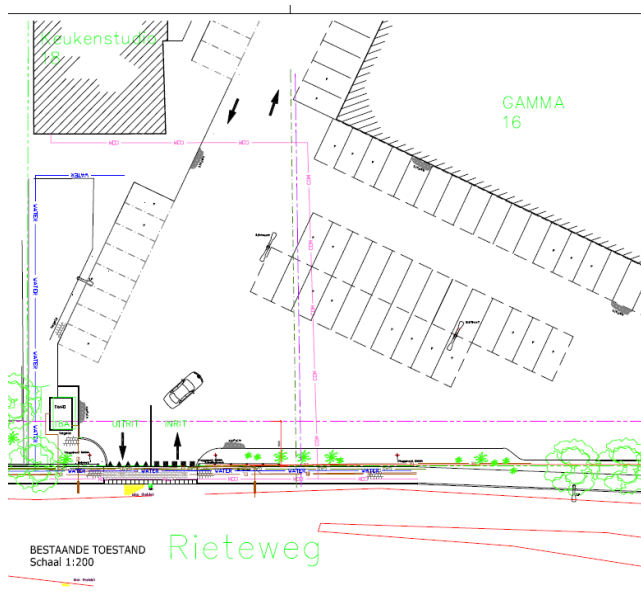
Het tankstation is gesitueerd op het parkeerterrein van de bouwmarkt Gamma aan de Rieteweg 16. In onderstaande afbeelding is de locatie globaal aangegeven.



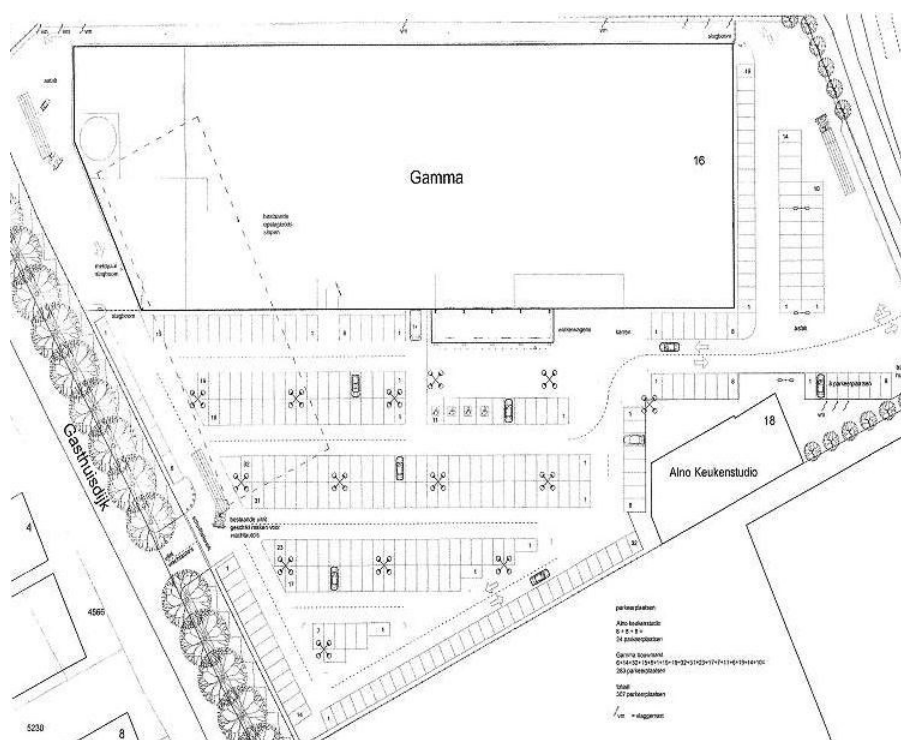
Afbeelding 2: globale ligging installatie (bron: google-maps)

4.2 Beschrijving bestaande situatie

De betreffende locatie maakt onderdeel uit van het parkeerterrein van de Gamma aan de Rieteweg 16.



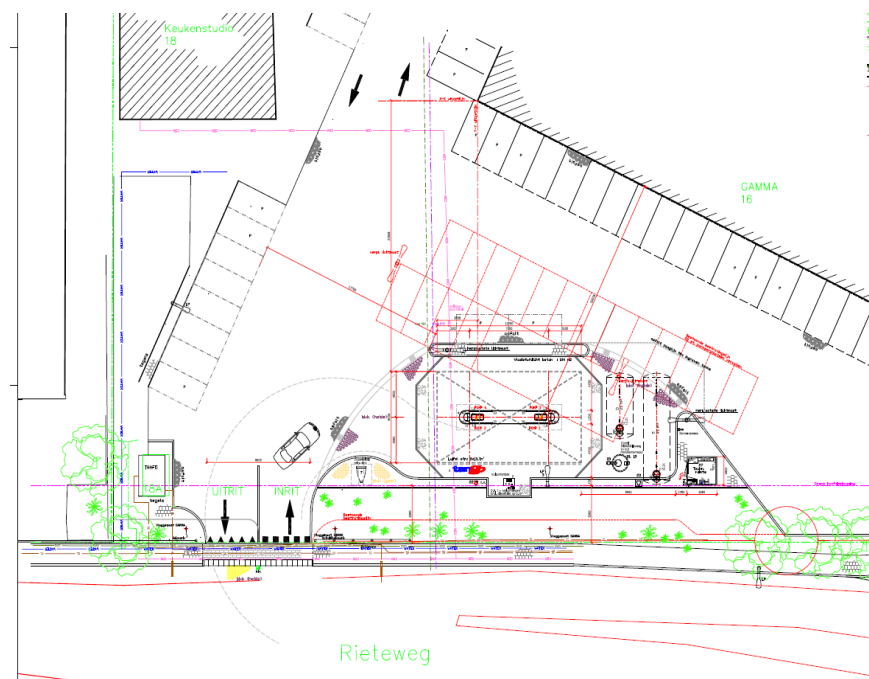
Afbeelding 3: bestaande situatie (bron: aanvraag omgevingsvergunning)



Afbeelding 4: bestaande situatie, inclusief nieuwbouw Gamma (bron: ruimtelijke onderbouwing nieuwbouw Gamma)

4.3 Beschrijving nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt een onbemand tankstation gerealiseerd. Het tankstation wordt ontsloten aan de Rieteweg en maakt gebruik van dezelfde ontsluiting van het parkeerterrein van de bouwmarkt. Hieronder is een afbeelding van de nieuwe situatie opgenomen.



Afbeelding 5: nieuwe situatie (bron: aanvraag omgevingsvergunning)

Hoofdstuk 5 *Beleid*

5.1 Rijk en Provincie

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De richting die hierin wordt aangegeven is: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Daarnaast versterkt de SVIR het motto '*decentraal wat kan, centraal wat moet*'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd. Dit houdt in dat de betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplangebied zodoende zeer beperkt blijft. Het relevante beleidskader wordt gevormd door provincie en vooral de gemeente.

Toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking

Met de inwerkingtreding van het Barro heeft er ook een wijziging plaatsgevonden van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In het Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. De ladder voor duurzame verstedelijking moet het volgende inhouden:

1. Er moet beschreven worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. Indien uit de beschrijving onder 1 blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. Indien uit de beschrijving onder 2 blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Deze punten zijn hieronder uitgewerkt:

1. De locatie van het onbemand tankstation aan de Rieteweg 16 is strategisch gelegen op het terrein van de Gamma op bedrijventerrein Voorst, nabij het kruispunt van de Rieteweg met de Blaloweg. Beide wegen zijn gebiedsontsluitingswegen.
Uit de 'Notitie prognose vertankingen en verkeer' van augustus 2012 volgt dat het verwachte bezoekersaantal van het geplande tankstation tussen de 225 (zondag) en 280 (weekdagen) en 320 (zaterdag) per etmaal gedraagt.
De verwachting is dat 33% van de vertankingen door de bezoekers van de (op hetzelfde perceel gelegen) Gamma bouwmarkt geschiedt en het merendeel van de rest door weggebruikers die toch al gebruik maken van het kruispunt Rieteweg-Blaloweg. Verwacht wordt dat minder dan 20% van de vertankingen geschiedt door bezoekers die gericht goedkoop willen tanken en daarvoor apart naar de locatie toerijden vanuit de omliggende woonomgeving.

12 september 2014

Het aantal bestaande locaties van tankstations in Zwolle is 24 (12 bemand, 12 onbemand). Deze zijn allen in gebruik. De huidige gemiddelde landelijke verhouding is dat van de tankstations circa 35% onbemand is en 65% bemand. De landelijke tendens is dat het aantal onbemande tankstations groeit en het aantal bemande tankstations daalt. De algemene verwachting is dat binnen vijf jaar ook in de landelijke verhouding het aantal onbemande tankstation de 50% zal passeren.

Gelet hierop blijkt vanuit kwantitatief oogpunt nog voldoende vraag aanwezig voor uitbreiding van het aanbod met een nieuw onbemand tankstation. De algehele conclusie is dat het tankstation ruimtelijk aanvaardbaar is en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

2. De ontwikkeling die middels dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt ligt in bestaand stedelijk gebied. De locatie is gelegen op bedrijventerrein Voorst, op een onbebouwd deel van het perceel waarop ook een Gamma bouwmarkt gevestigd is.
3. Aangezien sprake is van een stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied, is dit punt verder niet van toepassing.

Conclusie:

Met het bovenstaande is de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De ontwikkelingslocatie betreft een binnenstedelijke locatie die uitstekend geschikt is voor een onbemand tankstation. Door de kleinschaligheid en aard van deze ontwikkeling zijn er verder geen raakvlakken met het Barro. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Overijssel

Bij (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie de ruimtelijke kwaliteit versterken. Dit doet de provincie vooral door gebiedskenmerken te verbinden aan nieuwe ontwikkelingen. Deze gebiedskenmerken zijn te onderscheiden in vier lagen: een natuurlijke laag (in en op de bodem); een laag van het agrarisch-cultuur landschap (grootschalig gebruik en inrichting van de bodem); een stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur) en een lust & leisure laag (toerisme, recreatie en landgoederen).

De volgende gebiedskenmerken zijn van toepassing.

Natuurlijke laag: Komgronden

Laag van het cultuurlandschap: Bebouwing

Stedelijke laag: Bedrijventerreinen 1955 - nu

Op basis van de provinciale verordening is het Ontwikkelingsperspectief voor het gebied 'Bedrijventerreinen 1955 - nu'.

Conclusie

De ontwikkeling betreft een duurzame invulling van het bestaande bedrijventerrein. Daarmee past het realiseren van een onbemand benzineverkooppunt binnen het provinciale beleid.

5.2 Gemeente

Structuurvisie

De gemeenteraad van Zwolle heeft op 16 juni 2008 ingestemd met het Structuurplan Zwolle 2020. Met het Structuurplan Zwolle 2020 geeft de gemeente richting aan de noodzakelijke groei van woningbouw- en bedrijvenlocaties. Daarmee wordt de positie van Zwolle als regionale centrumstad versterkt en komen er kaders waarbinnen de stad zich de komende jaren kan ontwikkelen. Toekomstvisie en draagvlak moeten zorgen voor een evenwichtige groei van Zwolle met behoud van groen, leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

In het structuurplan wordt het plangebied aangemerkt als 'bedrijventerrein' en ligt in bedrijventerrein Voorst A. In het structuurplan worden de ambities op het gebied van bedrijventerreinen omschreven. Voor Voorst A wordt uitgegaan van zelfrealisatie door de betreffende bedrijven/eigenaren in het gebied. De realisatie van een onbemand tankstation op het bedrijventerrein past in het structuurplan.

Verkeersbeleid

Het beleid voor verkeer staat in structuurplan Zwolle 2020, onder het hoofdstuk bereikbare stad. De belangrijkste opgave is om de stad in de toekomst bereikbaar te houden en hierbij een balans te zoeken met leefbaarheid en milieubelangen.

Beleid ten aanzien van benzineverkooppunten

Binnen de gemeente Zwolle bestaat geen specifiek beleid gericht op benzineverkooppunten of vestigingslocaties van benzineverkooppunten. De gemeente treedt in die zin faciliterend op bij vragen van marktpartijen.

Hoofdstuk 6 Advisering

6.1 Ruimtelijke effecten

6.1.1 Verkeer

Algemeen

Het tankstation is gesitueerd op het parkeerterrein van de Gamma bouwmarkt aan de Rieteweg 16. Het tankstation wordt ontsloten via de entree van het parkeerterrein van de bouwmarkt aan de Rieteweg. Deze entree is ongeveer 60 meter gelegen van het met een verkeersregelininstallatie gelegen kruispunt met de Blaloweg.

Het parkeerterrein is ontsloten op de Rieteweg. Het merendeel van de bezoekers van de Bouwmarkt maakt gebruik van het kruispunt en komt of van de Blaloweg of via de Rieteweg. Verwacht mag worden dat dit ook voor de bezoekers aan het tankstation gaat gelden.

Mede vanwege het feit dat de pompen niet geschikt zijn voor vrachtwagens zal vrachtverkeer geen gebruik maken van het tankstation.

Bezoekersaantallen

Het aantal bezoekers voor het tankstation bedraagt naar verwachting tussen de 280 (weekdagen) en 320 (zaterdag). Op de zondag worden zo'n 225 bezoekers verwacht. Het gebruik vindt hoofdzakelijk plaats tussen 06.30 en 22.00 uur en op zondag tussen 11.00 en 18.00 uur. In de nacht wordt incidenteel getankt. Afgezien van een lichte verhoging tussen 16.00 en 19.00 uur vinden de vertankingen tussen 08.00 en 20.00 uur gelijkmatig plaats. Ook door de week word er gelijkmatig getankt, met een lichte verhoging van de omzet op vrijdag.

Verkeersbewegingen

Er kan vanuit worden gegaan dat 1/3 van de vertankingen door bezoekers van de bouwmarkt gebeurd. De overige tankbeurten zal naar verwachting geschieden door weggebruikers die reeds gebruik maken van het kruispunt Rieteweg-Blaloweg. Daarmee zal een klein deel van de bezoekers apart naar de locatie toerijden vanuit de omliggende woonomgeving. Geschat wordt dat dit niet meer dan 20% van het totaal aantal tankbeurten zal zijn. Dit aantal betekent een toename op het kruispunt van ongeveer 120 (2 x 60) verkeersbewegingen per etmaal. Gelet op het wegontwerp van de Blaloweg en de bestaande intensiteit op het kruispunt met verkeersregelininstallaties is dit een marginale toename van het aantal verkeersbewegingen. Deze groep bezoekers zal daarnaast met name buiten de spits gaan tanken.

De verkeersaantrekkende werking van het onbemande tankstation is dan ook zeer beperkt en zal met name buiten de spits plaatsvinden.

Uitgaande van de vier opstelplekken en een gemiddelde doorlooptijd per tankbeurt van zo'n 2,5 a 3 minuten is sprake van een maximale verwerkingscapaciteit van zo'n 80-100 tankbeurten per uur. Het betreft hier het absolute maximum dat door het tankstation verwerkt kan worden, zonder dat er sprake is van congestie. Op het parkeerterrein zijn voldoende opstelpunten aanwezig.

Uit prognoses blijkt dat overdag circa 19 voertuigen per uur het tankstation bezoeken. In de periode tussen 16.00 en 19.00 uur zijn dit er circa 26. Deze toename van het aantal verkeersbewegingen zal geen negatieve invloed hebben op de verkeersafwikkeling via de Rieteweg - kruispunt Blaloweg. Daarbij is 1/3 bezoeker van de bouwmarkt.

Het tankstation zal goed bereikbaar zijn zonder dat de verkeersdeelnemers die niet bij het tankstation hoeven te zijn overlast ondervinden. Tevens zal erg geen forse toename van het totale aantal verkeersbewegingen optreden door de komst van dit onbemande tankstation. Verkeer geeft daarmee geen beperking voor de omgeving en /of uitvoering van deze plannen.

12 september 2014

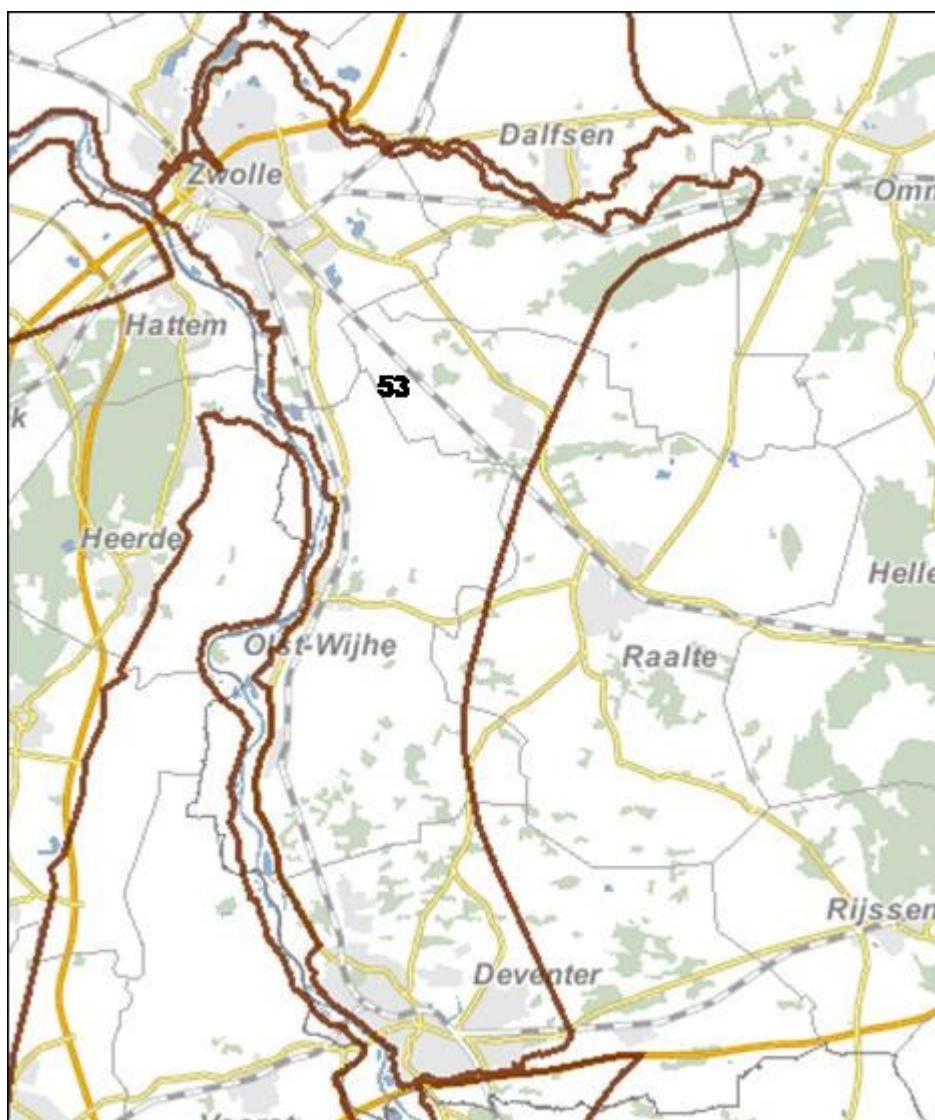
Parkeren

In de huidige situatie zijn bij de Gamma 230 parkeerplaatsen aanwezig. Ten gevolge van de bouw van het tankstation verdwijnen er 24 parkeerplaatsen. Er worden twee nieuwe parkeerplaatsen in het plan voorzien. Dat betekent dat er op het terrein van de Gamma 206 parkeerplaatsen blijven liggen. Op basis van de parkeernormen uit de Zwolse bouwverordening wordt geconcludeerd dat dit aantal voldoende is om de vraag te faciliteren.

6.1.2 Water

Quickscan

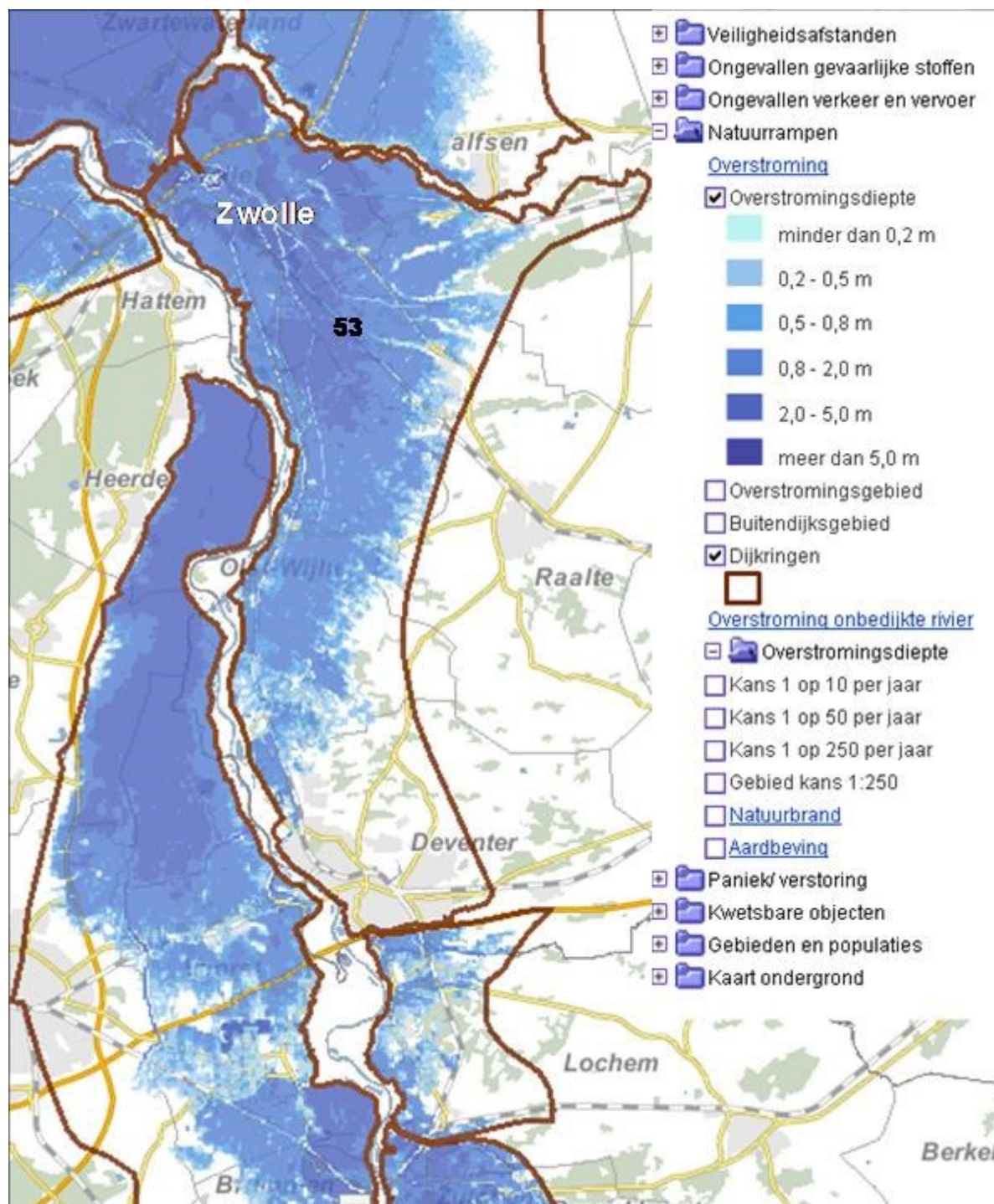
Het plangebied is gelegen in dijkkring 53, Salland. Deze dijkkring wordt omsloten door de Vecht aan de noordzijde, de IJssel aan de westzijde en het Zwarte Water en het Zwolle-IJsselkanaal aan de noordwestzijde.



Figuur 1: Dijkkring 53

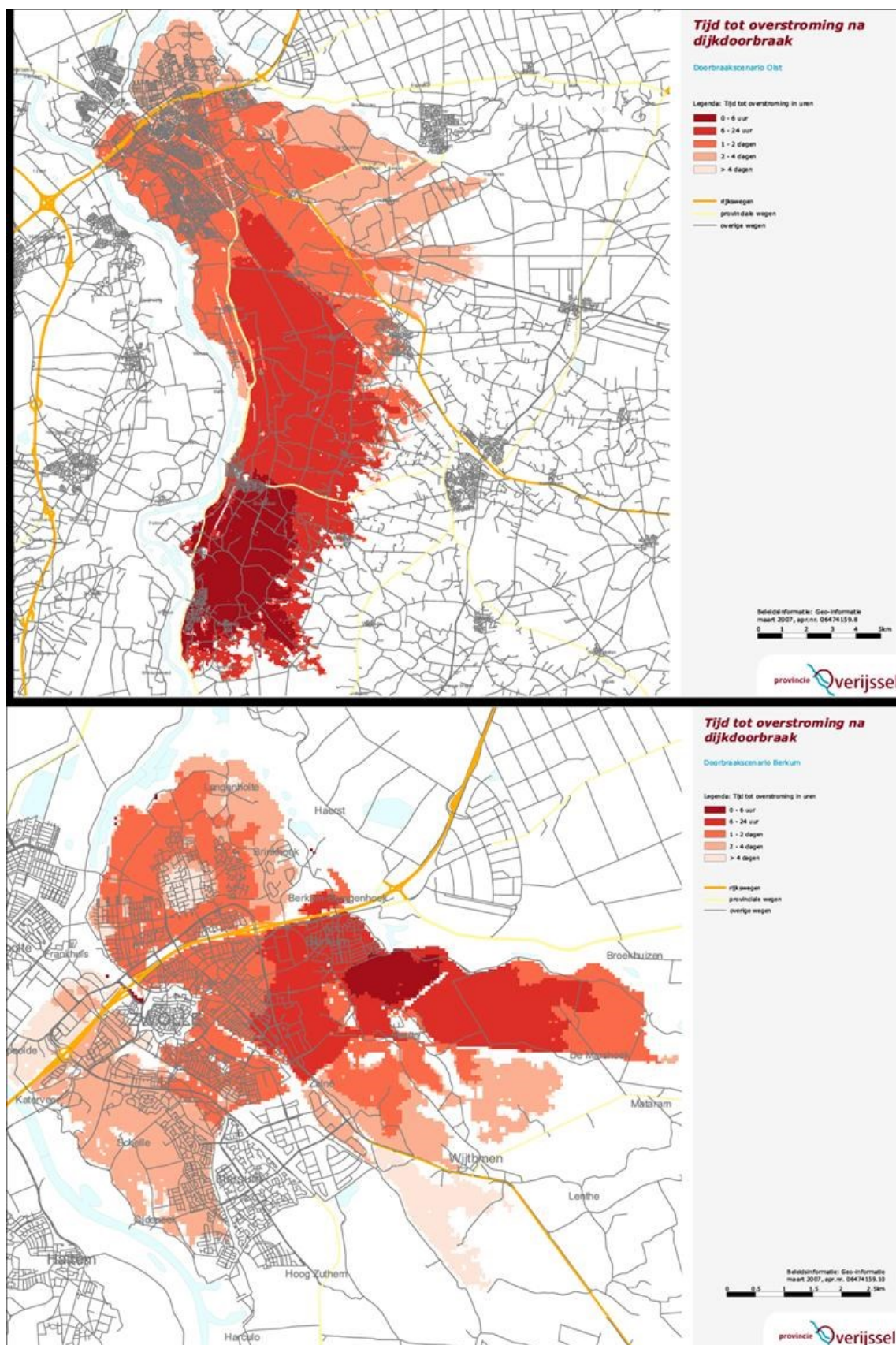
Risico-inventarisatie

Voor de keringen van dijkkring 53 is de overschrijdingskans genormeerd op 1/1.250e per jaar. Op basis van de provinciale risicokaart wordt de maximale waterdiepte, in Zwolle voor dijkkring 53 tijdens een overstroming, geschat tussen de 0,8 en 2,0 meter. De mogelijke waterdiepte kan daarmee worden aangeduid als ondiep (figuur 2).



Figuur 2: Maximale waterdiepte tijdens een overstroming

Afhankelijk van de locatie waar een dijk doorbreekt zal water dijkkring 53 binnen stromen. In figuur 3 zijn twee maatgevende locaties (Olst en Berkum) weergegeven die uiteindelijk zullen leiden tot een waterstand weergegeven in figuur 2 en de snelheid waarmee het water dijkkring 53 instroomt (figuur 3). Afhankelijk van de locatie binnen dijkkring 53 kan het wenselijk zijn om maatregelen dan wel voorzieningen te treffen.



Figuur 3: Boven: dijkdoorbraak Olst; Onder: dijkdoorbraak Berkum (Zwolle)

12 september 2014

Maatregelen

Bij nieuwe ontwikkelingen binnen de dijkringen is het gewenst dat tijdig wordt nagedacht over voorzieningen dan wel maatregelen die kunnen worden getroffen waarbij eventuele risico's en nadelige effecten van een overstroming kunnen worden beperkt. Het betreft ook een stuk bewustwording dat bouwen in risicovolle gebieden bepaalde risico's met zich meebrengt en dat hier adequaat mee omgesprongen dient te worden. Bij de ontwikkeling van het plangebied dient rekening te worden gehouden met mogelijke overstroming(en). Voor ontwikkelingen kan worden gedacht aan navolgende voorzieningen/ maatregelen:

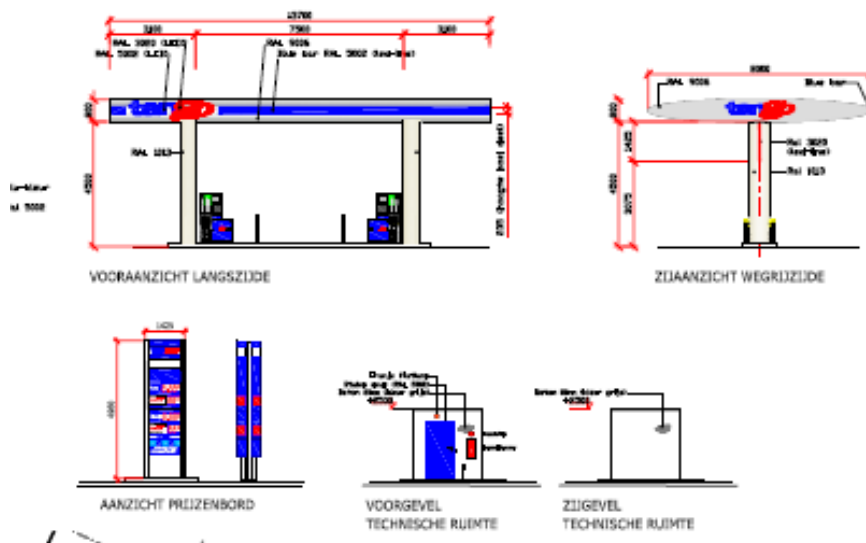
- aanvullend ophogen (voor zover mogelijk) van het plangebied;
- aansluiting plangebied op dichtstbijzijnde weg zodat bereikbaarheid gewaarborgd blijft;
- opstellen van evacuatie plan.

6.1.3 Natuur en Landschap

Er zijn geen belemmeringen te verwachten vanuit de planontwikkeling voor de natuur. Er bestaan geen bezwaren tegen het initiatief ter plaatse. De groenstrook langs de Rieteweg zal breder worden en de bomen blijven gespaard.

6.1.4 Stedenbouw

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestaan er geen bezwaren tegen de realisatie van een tankstation op het parkeerterrein van de bouwmarkt.



Afbeelding: Bouwplan onbemand tankstation (bron: aanvraag omgevingsvergunning)

Welstand

De welstandscommissie heeft een positief advies afgegeven op de vormgeving van het gebouw.

6.2 Milieu aspecten

6.2.1 Handreiking “Bedrijven en milieuzonering”

Richtafstanden

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt gebruik gemaakt van de daarvoor algemeen aanvaarde VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" uit 2009. In deze uitgave is de potentiële milieubelasting voor een hele reeks van bedrijven bepaald aan de hand van een aantal milieuaspecten, zoals geur, stof, geluid en gevaar. De milieubelasting is voor die aspecten vertaald in richtlijnen voor aan te houden afstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. In de nabijheid van het onbemande tankstation zijn geen milieugevoelige functies aanwezig. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het tankstation.

6.2.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), welke 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs), welke op 4 augustus 2004 in de Staatscourant is gepubliceerd.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Binnen de 10-6 /jaarcontour (welke als wettelijke harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling, worden geaccepteerd en indien noodzakelijk welke veiligheidsverhogende maatregelen daarmee gepaard gaan.

Het onbemande tankstation valt niet onder de werking van het Bevi en zal niet voor beperkingen zorgen voor de omgeving. Er is geen sprake van een groepsrisico bij een onbemand tankstation.

6.3 Overige aspecten

6.3.1 Archeologie

De locatie, Rietweg 16, is gelegen in een gebied met een lage of onbekende archeologische verwachting. Op de Archeologische Waarderingskaart Zwolle is het gebied gekwalificeerd als 10%. Er is geen archeologisch onderzoek nodig.

6.3.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie van het tankstation zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten die samenhangen met de vergunningverlening en het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing zullen via de gemeentelijke legesverordening aan de initiatiefnemer worden doorberekend. Het project wordt gefinancierd uit eigen middelen van de initiatiefnemer.

Hoofdstuk 7 Overleg en zienswijze

7.1 Overleg

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is neergelegd dat in de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg gevoerd moet worden met onder meer waterschappen, diensten van de provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit vooroverleg geldt ook voor de voorbereiding van het besluit ten aanzien van een omgevingsvergunning, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan.

Geconsulteerd zijn de volgende instanties: Brandweer Zwolle, Waterschap Groot Salland en Ondernemersvereniging Voorst. Er zijn van deze instanties geen opmerkingen ontvangen.

De provincie Overijssel heeft in het voortraject aangegeven dat het tankstation niet van provinciaal belang is, en dat van vooroverleg kan worden afgezien.

Hoofdstuk 8 Afweging en advies

De aanvraag is niet in strijd met het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast is er geen sprake van belemmeringen. De ontwikkeling is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Voorgesteld wordt om met toepassing van artikel 2,12, eerste lid onder a, onder 3 van de Wabo medewerking te verlenen aan de aanvraag.

Hoofdstuk 9 Juridische toelichting procedure

Per 1 oktober 2010 is de Wabo in werking getreden. Met de inwerkingtreding van deze nieuwe wet wordt de vergunningsverlening van diverse verschillende vergunningen gecoördineerd, worden procedures opnieuw vastgelegd en de bevoegdheden opnieuw omschreven. De Wabo gaat ervan uit dat de beslissing op een aanvraag om een omgevingvergunning wordt genomen door één bestuursorgaan. Voor een omgevingsvergunning is dat het college. Indien wordt afgeweken van een bestemmingsplan, kan het college alleen een besluit nemen nadat ook de raad is betrokken in het proces. De raad gaat immers over het vaststellen van de planologische kaders, die door afwijking van het bestemmingsplan worden doorbroken. Daarom wordt de raad gevraagd om het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen (artikel 2.27 Wabo juncto art 6.5, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Op grond van artikel 6.5, derde lid Bor, is het mogelijk om categorieën van gevallen aan te wijzen waarin een verklaring van geen bedenkingen alsnog niet is vereist. Ook de gemeente Zwolle kent een dergelijke lijst, maar de onderhavige aanvraag komt daar niet op voor, waardoor een verklaring van geen bedenkingen alsnog is vereist.

De gemeenteraad heeft op 3 februari 2014 een ontwerpverklaring van geen bedenkingen afgeven. In het raadsbesluit is vastgelegd, dat als er tegen het ontwerpbesluit geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen mag worden beschouwd als definitieve verklaring van geen bedenkingen, zodat de raad niet opnieuw hoeft te worden geconsulteerd.