

Ruimtelijke onderbouwing

Realiseren

Motorbrandstoffenverkooppunt

Nelson Mandelalaan

Gemeente Hellevoetsluis



INHOUDSOPGAVE	PAG.
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Projectomschrijving	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Verloop behandeling ontheffingsverzoek Verordening Ruimte	5
3. Beschrijving plangebied en bouwplan	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Beschrijving plangebied en omgeving	7
3.3 Huidige situatie	8
3.4 Bouwplan	9
3.5 Vigerende bestemmingsplan Ravense Hoek	10
3.6 Randvoorwaarden en uitgangspunten	11
4. Beleidskader	14
4.1 Inleiding	14
4.2 Rijksbeleid	14
4.3 Provinciaal beleid	18
4.4 Gemeentelijk beleid	22
4.4.1 Structuurplan Hellevoetsluis 2010+ en Structuurvisie 2015+	22
4.4.2 Welstand	24
4.4.3 Milieubeleid	25
5. Omgevingsaspecten	28
5.1 Bodem	28
5.2 Geluid	28
5.3 Luchtkwaliteit	28
5.4 Bedrijven en milieuzonering	29
5.5 Externe veiligheid	30
5.6 Waterhuishouding	32
5.7 Flora en fauna	33
5.8 Geur	33
5.9 Verkeer	33
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	34
6. Juridische toelichting	36
7. Uitvoering	38
7.1 Economische uitvoerbaarheid	38
7.2 Anterieure Overeenkomst	38
8. Motivering en procedure	39
8.1 Gemeentelijke motivering	39
8.2 Motivering verzoek ontheffing aan provincie	45
8.3 Wettelijke procedure	57
8.4 Uitkomsten wettelijk vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro	57
Bijlage 1 brief Gedeputeerde Staten Zuid-Holland d.d. 14 oktober 2013	
Bijlage 2 Verslag Commissie Ruimtelijke Kwaliteit 18 april 2012	
Bijlage 3 Verslag informatiebijeenkomst 17 april 2012	
Bijlage 4 advies landschappelijke inpassing Bosch Slabbers	
Tuin- en Landschapsarchitecten	
Bijlage 5 brief Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 4 juli 2012	
Bijlage 6 rapport ‘Actualisering analyse marktpotentie motorbrandstofverkooppunten’	
Goudappel Coffeng d.d. 12 november 2013	

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Hellevoetsluis heeft op 21 oktober 2008 het verzoek ontvangen van de heren A. van den Wollenberg en D.J. den Hartog uit Hellevoetsluis, om aan de Nelson Mandelalaan nabij de ovonde Nieuweweg een vervangend motorbrandstoffen-verkooppunt te realiseren.

De gemeente Hellevoetsluis en de initiatiefnemers zijn overeengekomen dat de gemeente in dit kader een perceel grond in eigendom overdraagt, gelegen nabij de toekomstige Noordelijke Randweg en de Ovonde aan de Nieuweweg/Nelson Mandelalaan. Op deze grond wordt een motorbrandstoffenverkooppunt inclusief LPG en eventuele nieuwe brandstoffen met bijbehorende shop en autowasplaatsen opgericht. De Nelson Mandelalaan is het begin van de nieuwe aan te leggen noordelijke randweg van Hellevoetsluis. Voor die noordelijke randweg is op 22 april 2010 het bestemmingsplan Noordelijke Randweg door de gemeenteraad van Hellevoetsluis vastgesteld. De noordelijke randweg zal aansluiten op de Rijksweg.

Deze ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Ravense Hoek, vastgesteld op 13 september 2012. Op grond van dit bestemmingsplan heeft het perceel de bestemmingen 'Groen' en 'Water'.

Op grond van artikel 2.10, lid 2 van de Wabo moet een aanvraag om omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit (artikel 2.1, lid 1, onder a Wabo) die in strijd is met het geldende planologische toetsingskader van rechtswege tevens als een aanvraag om omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo worden aangemerkt. Dit artikel bepaalt dat een vergunning wordt geweigerd indien vergunningverlening met toepassing van artikel 2.12 Wabo niet mogelijk is.

Het college van burgemeester en wethouders kan in dergelijke gevallen medewerking verlenen door te beslissen om af te wijken van het bestemmingsplan op grond van de mogelijkheden van artikel 2.12 Wabo. Om een omgevingsvergunning te kunnen verlenen op grond van artikel 2.12 lid 1, a onder 3 Wabo dient de activiteit niet in strijd te zijn met een goede ruimtelijke ordening en dient het besluit de motivering van een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO) te bevatten.

Aangezien de ontwikkeling van het motorbrandstoffenverkooppunt afweek van de regels van de op het moment van indienen in 2012 geldende tekst van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland, is eerst ontheffing als bedoeld in artikel 15 van de Verordening Ruimte aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor dit bouwplan. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het verloop van deze ontheffingsprocedure, in de paragrafen 4.3 en 8.1 wordt er inhoudelijk nader en uitgebreid op de ontheffingsaspecten ingegaan. Gedeputeerde Staten hebben op 14 oktober 2013 de gevraagde ontheffing verleend. Deze brief is als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd.

De aanvraag om omgevingsvergunning voor het motorbrandstoffenverkooppunt is inmiddels ingediend. Deze ruimtelijke onderbouwing maakt onderdeel van de aanvraag. Doel van deze onderbouwing is aan te tonen dat alle ruimtelijk relevante aspecten zijn meegewogen en dat het bouwplan niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is om die reden opgesteld. Voor goed begrip wordt vermeld dat het op 13 september 2012 vastgestelde bestemmingsplan Ravense Hoek blijft gelden, het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning staat toe dat voor het bouwplan tot het realiseren van het motorbrandstoffenverkooppunt wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

1.2 Projectomschrijving

Het plangebied ligt aan de rand van de bebouwde kom van Hellevoetsluis, noordelijk van de bebouwde kern van Hellevoetsluis. Het bouwplan langs de toekomstige Noordelijke Randweg voorziet in het oprichten van een motorbrandstoffenverkooppunt. Het perceel ligt buiten de bebouwingscontour zoals vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland.

Het motorbrandstoffenverkooppunt vervangt twee motorbrandstofverkooppunten in de bebouwde kom. Enerzijds betreft het een al eerder gesloten verkooppunt aan de Rijksstraatweg (twee tankplaatsen), anderzijds gaat het om een bestaand aan de Moriaanseweg West 62 gelegen motorbrandstoffenverkooppunt met vier tankplaatsen..

Het ontwerp van het motorbrandstoffenverkooppunt is in overleg met de gemeente Hellevoetsluis gemaakt. Het plan omvat de realisering van vier tankeilanden met acht tankplaatsen, een afleverpunt voor vrachtwagendiesel, een shop, een kantoor, bergruimte en toiletruimte. Gekoppeld aan deze bebouwing worden twee wasstraten met wachtruimte gerealiseerd. Tevens worden vier wasboxen voor handbediend wassen gebouwd, alsmede een bijbehorende technische ruimte en stofzuigerplaatsen. De totale oppervlakte van deze bebouwing bedraagt 580 m².

1.3 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing omvat een beschrijving van het verloop van de behandeling van het ontheffingsverzoek (hoofdstuk 2), een omschrijving op hoofdlijnen van het plangebied en het plan (hoofdstuk 3), het relevante planologische beleid voor het plangebied (hoofdstuk 4) en een omschrijving van de verschillende omgevingsaspecten (hoofdstuk 5). Hoofdstuk 6 bevat een juridische toelichting, hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid c.a. en in hoofdstuk 8 worden de motivering en de procedurele aspecten behandeld.

2. Verloop behandeling ontheffingsverzoek Verordening Ruimte

In de hoofdstukken 3 e.v. wordt inhoudelijk ingegaan op het bouwplan en gemotiveerd waarom er aanleiding bestaat om medewerking te verlenen.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 is het initiatief tot het realiseren van het motorbrandstoffenverkooppunt aan de Nelson Mandelalaan in strijd met de Verordening Ruimte. Voordat de definitieve aanvraag om omgevingsvergunning, waar deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel van vormt, is ingediend, heeft het college van burgemeester en wethouders van Hellevoetsluis bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een verzoek om ontheffing van die Verordening Ruimte ingediend.

Het wordt van belang geacht om op deze plaats in te gaan op het proces van het moment van indienen van de aanvraag om ontheffing tot het moment van verlening van die ontheffing.

Het verzoek om ontheffing is ingediend op 26 september 2012. Gedeputeerde Staten hebben op 15 januari 2013 het besluit genomen om ontheffing te verlenen. Dit besluit is behandeld in de Statencommissie Ruimte en Leefomgeving van de provincie op 6 maart en 18 september 2013. Gedurende die periode is er overleg gevoerd tussen provincie en gemeente. Daar was onder andere aanleiding voor, aangezien omwonenden bij de provincie kenbaar hebben gemaakt geen voorstander te zijn van het realiseren van het motorbrandstoffenverkooppunt. Daarbij zijn diverse argumenten aangevoerd, die vooral betrekking hadden op:

- a. de omvang van het verkooppunt
- b. de landschappelijke inpassing ervan
- c. tal van alternatieve locaties die in de ogen van omwonenden een betere vestigingsplaats zijn voor het verkooppunt.

Voor de gemeente is dit aanleiding geweest om nogmaals het bouwplan te beschouwen, tevens is overleg gevoerd met de initiatiefnemer. Dit heeft de volgende aanpassingen/aanvullingen tot gevolg gehad:

- a.
Vanuit het besef dat de insteek moet zijn dat de voorziening zo beperkt mogelijke invloed heeft op de omgeving is besloten om de omvang van het motorbrandstoffenverkooppunt te verkleinen.. Was de omvang bij de voorbereiding van de plannen eerst 11 tankplaatsen en 7 wasboxen, die omvang is in 2011 al teruggebracht naar 10 tankplaatsen en 6 wasboxen. Ten tijde van behandeling van het ontheffingsverzoek is de omvang verder teruggebracht naar 4 tankeilanden (8 tankplaatsen), een afleverpunt voor vrachtwagendiesel en 4 wasboxen. De omvang van het bebouwd oppervlakte was eerst 1.760 m², in 2011 al teruggebracht naar 640 m². Tijdens de behandeling van het ontheffingsverzoek is de omvang verder teruggebracht naar 580 m².

b.

Wat betreft de landschappelijke inpassing is nader advies gevraagd van Bosch Slabbers Tuin- en landschapsarchitecten. Dit bureau heeft een ontwerp gemaakt waarbij het zicht op de bebouwing van het motorbrandstoffenverkooppunt vanuit de woningen van de verontruste omwonenden in de Buitendijkweide feitelijk geheel dan wel vrijwel geheel is weggenomen.

c.

Ten aanzien van de aangedragen alternatieve locaties is gekeken of dit inderdaad locaties zijn die als mogelijke vestigingsplaats van het motorbrandstoffenverkooppunt zouden kunnen dienen. De conclusie die is getrokken en die elders in deze onderbouwing wordt gemotiveerd (paragraaf 8.2) is dat geen van die locaties de gewenste kwalificaties heeft voor het aan de orde zijnde motorbrandstoffenverkooppunt.

Voor het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft een en ander aanleiding gegeven om bij brief van 14 oktober 2013, kenmerk PZH-2013-434775192,, ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 15 van de Verordening Ruimte. Deze ontheffing is gegeven onder de voorwaarde, dat de omvang van het verkooppunt niet groter wordt dan vier tankeilanden (acht tankplaatsen) en vier wasboxen, een LPG-vulpunt en een vrachtwagendieselpomp. Tevens moet de landschappelijke inpassing vorm krijgen overeenkomstig de landschapsvisie van Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten.

3. Beschrijving plangebied en bouwplan.

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de randvoorwaarden en aandachtspunten.

3.2 Beschrijving plangebied en omgeving

Hellevoetsluis ligt in de provincie Zuid-Holland op het eiland Voorne-Putten. Door de ligging aan het Haringvliet heeft de havenfunctie een belangrijke plaats ingenomen in de 17^e eeuw. De huidige gemeente Hellevoetsluis is ontstaan uit een samenvoeging van Nieuw-Helvoet, Hellevoetsluis en Nieuwenhoorn. Het plangebied ligt in het buitengebied van Hellevoetsluis. De bebouwing in het buitengebied bestaat veelal uit verspreid liggende bebouwing en meestal in de vorm van boerderijen. Het bebouwingsbeeld in het landelijk gebied bestaat voornamelijk uit historische en moderne agrarische gebouwen met erfbeplanting rond het perceel. Er zijn akkerbouw-, veeteelt-, fruitteelt- en enkele glastuinbouwbedrijven gevestigd.¹

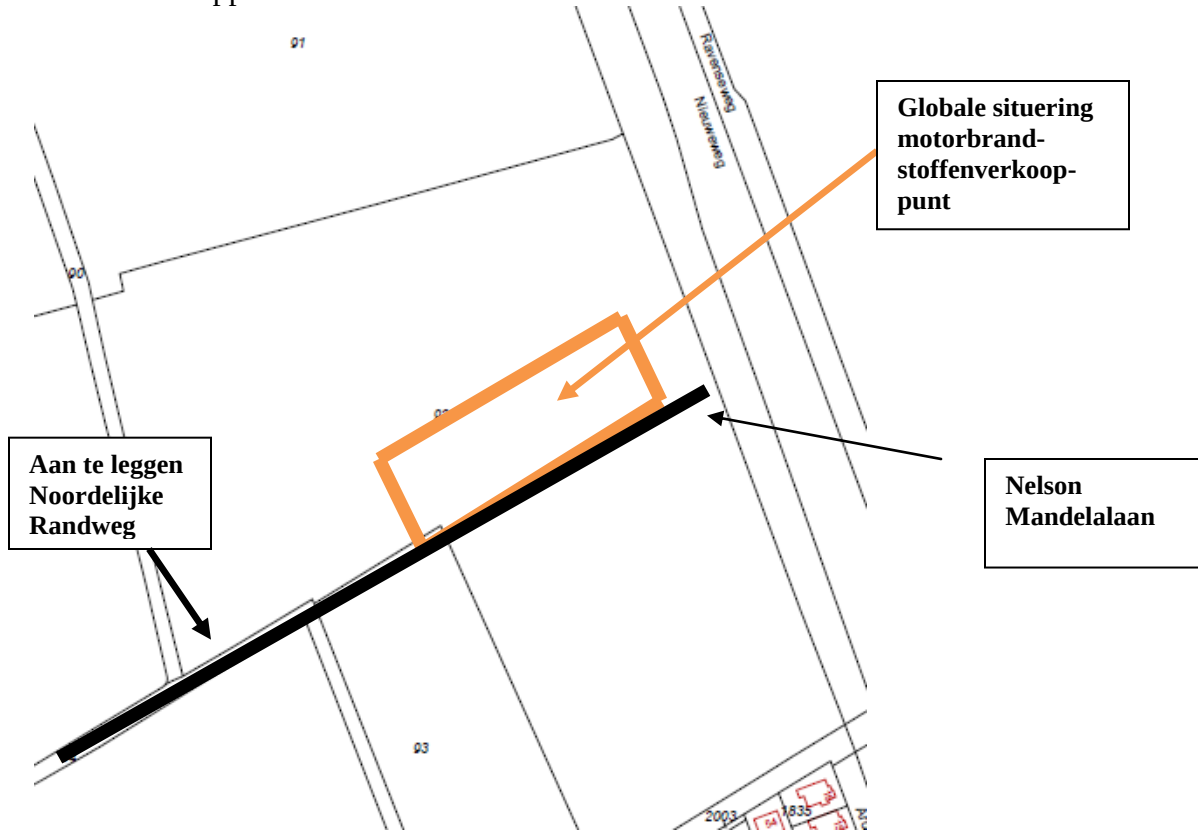


Figuur 1 Luchtfoto plangebied en omgeving

¹ Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2010, gemeente Hellevoetsluis, pag. 58

3.3 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen nabij de Ovonde in de Nieuweweg/Nelson Mandelalaan. Het perceel is kadastraal bekend gemeente Hellevoetsluis, sectie H nrs 92 (ged.) en 93 (ged.) en heeft een oppervlakte van circa 4.759 m².



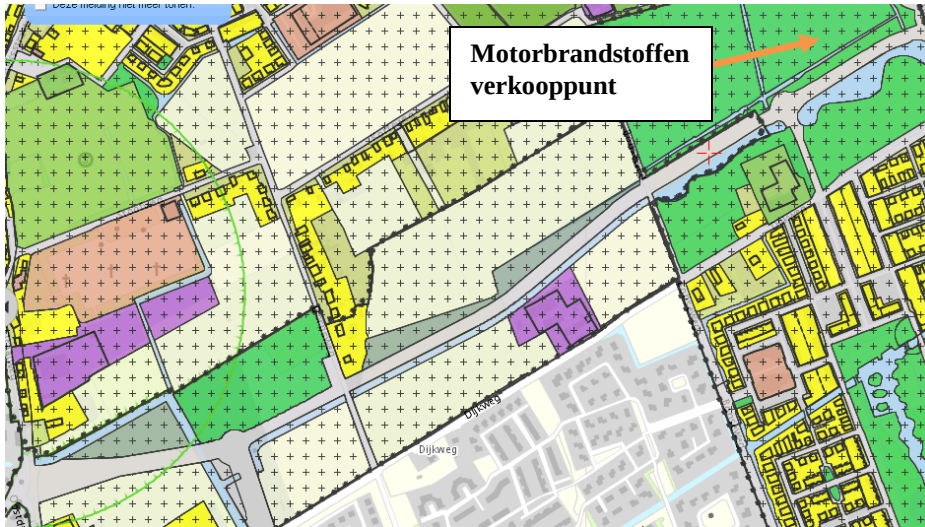
Figuur 2 kadastrale kaart met situering bouwplan

Op het perceel is thans geen bebouwing aanwezig.



Figuur 3 Foto vanaf Nelson Mandelalaan

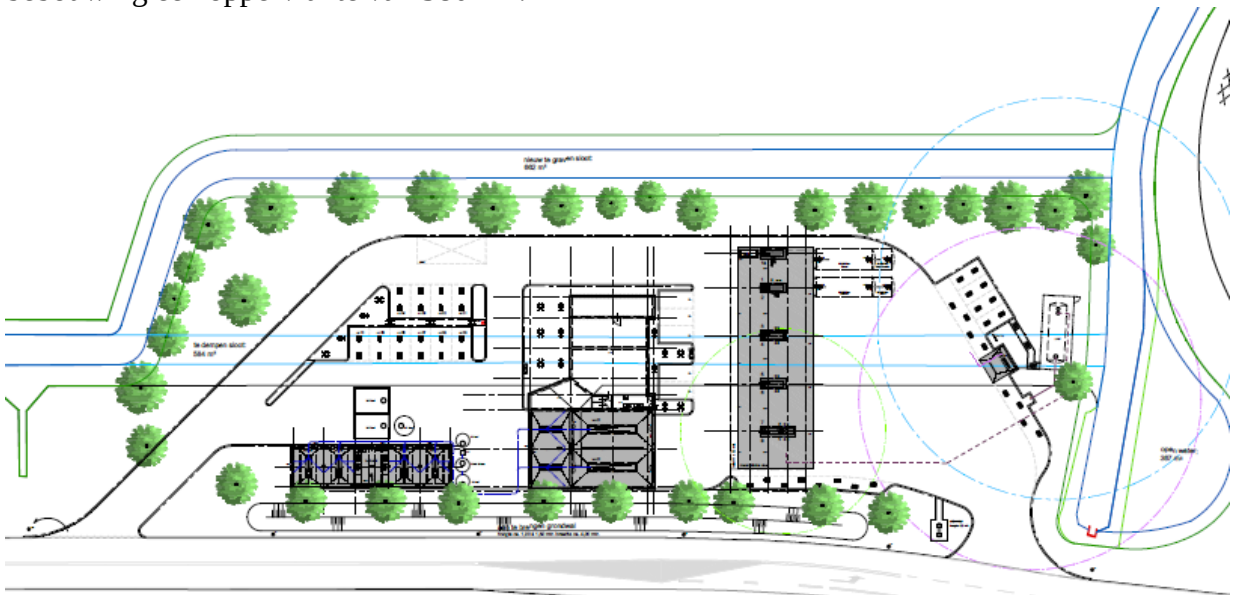
Het bouwperceel ligt langs de Nelson Mandelalaan. Deze weg is niet alleen een gebiedsontsluitingsweg, maar vormt ook onderdeel van de nog aan te leggen Noordelijke Randweg. Hierna is het tracé van deze Noordelijke Randweg aangegeven, inclusief de Nelson Mandelalaan en de situering van het motorbrandstoffenverkooppunt.



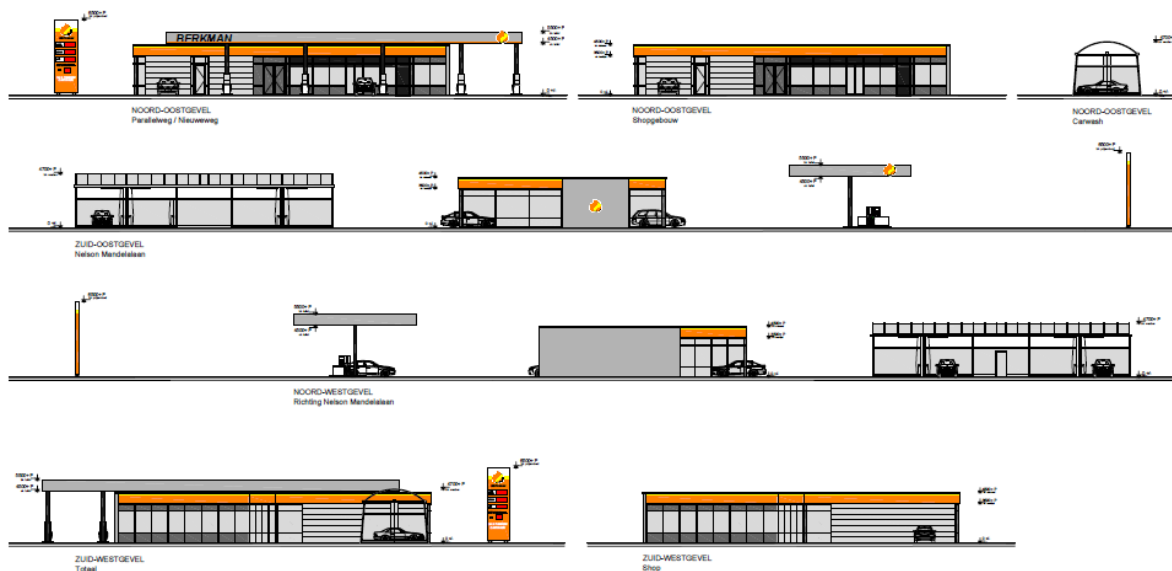
Figuur 4 Trace Noordelijke Randweg

3.4 Bouwplan

Het bouwplan voor het motorbrandstoffenverkooppunt is hierna afgebeeld. De luifel heeft een hoogte van 5,5 meter. De te realiseren bebouwing bestaat uit een shopgedeelte, magazijn en kantoor, toiletruimte en twee wasstraten met wachtruimte. Daarnaast worden 4 wasboxen met tussenliggende technische ruimte gerealiseerd. In totaal heeft de bebouwing een oppervlakte van 580 m².



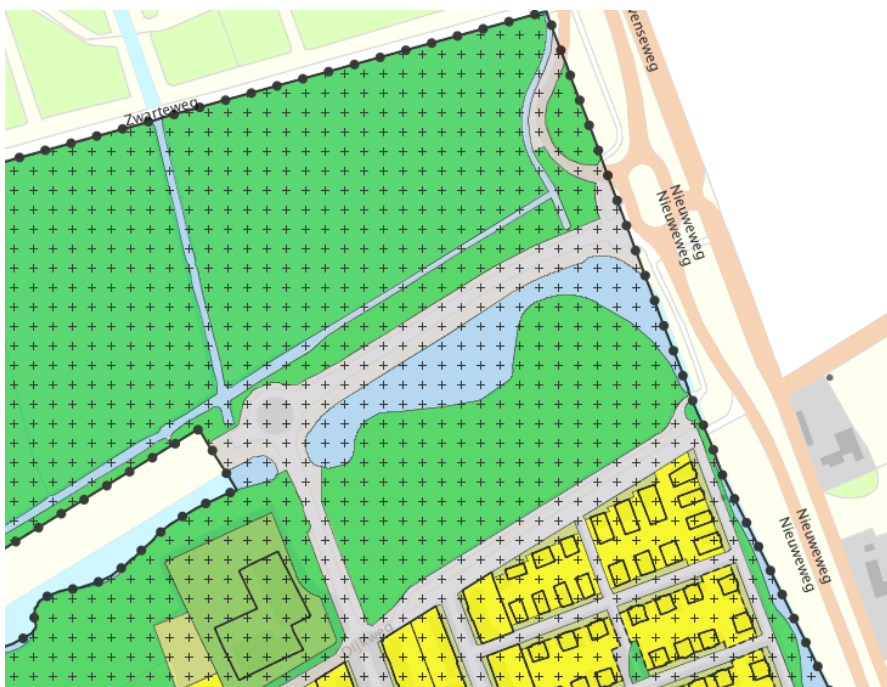
Figuur 5 plattegrond bouwperceel met bouwplan (voor landschappelijke inrichting zie par. 3.4.1)



Figuur 6 gevels

3.5 Vigerende bestemmingsplan Ravense Hoek

Ter plaatse van het plangebied geldt op dit moment het bestemmingsplan Ravense Hoek. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Hellevoetsluis op 13 september 2012.



Figuur 7 Verbeelding bestemmingsplan Ravense Hoek

Het bestemmingsplan geeft aan de relevante gronden de bestemming 'Groen' en 'Water'. Tevens geldt de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie 2'.

Gronden met de bestemming ‘Groen’ zijn bestemd voor:

- a.groenvoorzieningen;
- b.park en plantsoen;
- c.verblijfsgebied;
- d.langzaamverkeersroute(s);
- e.infiltratievoorzieningen;
- f.bijbehorende voorzieningen, zoals water, verhardingen, speelvoorzieningen en speeltoestellen;
- g.het behoud, herstel en de ontwikkeling van landschappelijke waarden;
- h.geluidswerende voorzieningen.

Gronden met de bestemming ‘Water’ zijn bestemd voor:

- a. water;
- b.waterberging;
- c.infiltratievoorzieningen;
- d.waterhuishouding;
- e.bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals groen en verharding.

De realisering van een motorbrandstoffenverkooppunt zoals hier aan de orde is in strijd met de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan.

3.6 Randvoorwaarden stedenbouwkundige opzet en beeldkwaliteit

De gemeente Hellevoetsluis stelt ruimtelijke randvoorwaarden ten aanzien van de realisering van het motorbrandstoffenverkooppunt.

Gezien de ligging aan de rand van het stedelijk gebied, moet worden gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige invulling van de locatie passend in de omgeving. De volgende uitgangspunten/kader voor kwaliteit moeten in acht worden genomen:

- Vanwege de ligging in het buitengebied moet het tankstation landschappelijk worden ingepast.
- Voor de bouwhoogte dient te worden aangesloten bij de hoogte van de bebouwing in het buitengebied.
- Vanuit stedenbouwkundig oogpunt dient sprake te zijn van een opdeling van de bouwmassa in enkele kleinere bouwvolumes, streven naar een transparante opzet.
- Om de weidsheid van het landschap te benadrukken dient voor de bebouwing te worden uitgegaan van een sterke horizontale belijning en een zo licht mogelijke constructie.
- Met name voor de luifel streven naar een lichte/slanke constructie, zodat het lijkt alsof de luifel zweeft boven het landschap. Reclame/belettering opnemen in architectuur.
- De verlichting van het tankstation vormt een belangrijk aandachtspunt voor omwonenden en vanuit ecologisch oogpunt. Aanlichting tankstation dient door de initiatiefnemer nader te worden onderzocht.

- Qua kleurgebruik zijn geen felle kleuren toegestaan die contrasteren met de landelijke omgeving (zie ook nota ruimtelijke kwaliteit). Streven naar donkere kleuren, als zwart of antraciet.
- Geen grote glasvlakken
- Detaillering eenvoudig en functioneel.

Stedenbouwkundige opzet bouwplan

Het bouwplan is opgedeeld in 3 afzonderlijke bouwdelen in een orthogonale opzet. Gestreefd is enerzijds naar een zo goed mogelijke inpassing van de afzonderlijke bouwdelen in de landschappelijke omgeving en anderzijds naar herkenbaarheid van het tankstation vanaf met name de Nieuweweg.

Bovenstaande uitgangspunten hebben geleid tot:

- het planten van erfbeplanting rond het perceel, in aansluiting op het karakteristieke beeld van de overige bebouwing in dit gebied. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van de Nelson Mandelalaan, op de noordelijke oever van de aldaar aanwezige waterpartij, een strook met opgaande beplanting gerealiseerd (zie bijlage landschappelijke inpassing Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten).
- situering van de luifel en de shop haaks op de Nelson Mandelalaan, georiënteerd op de Nieuweweg.
- de doe het zelf wasboxen liggen vanwege efficiënt ruimtegebruik en het streven naar een goede routing over het perceel evenwijdig aan de Nelson Mandelalaan, achter de shop. Deze wasboxen zullen grotendeels worden afgeschermd door een groen walletje en boombeplanting

Beeldkwaliteit (materiaal en kleurgebruik)

Ieder bouwdeel heeft zijn eigen functie en verschijningsvorm, de verschijningsvorm is een direct gevolg van de voor deze functie benodigde constructie. In combinatie met de gemeentelijke randvoorwaarden voor beeldkwaliteit is gekomen tot onderstaande architectonische uitwerking:

- Voor de luifel is, in plaats van felle kleuren, gekozen voor een grijze kleur met eenvoudige merkaanduiding. Deze luifel is dunner dan de standaardluifel.
- De gevels van het hoofdgebouw bestaan uit aluminium kozijnen afgewisseld met metselwerk, deze gevels worden uitgevoerd in donkere kleuren teneinde niet teveel te contrasteren met de omgeving. Het hoofdgebouw wordt aan een aantal zijden voorzien van een boeilijst uitgevoerd in de bedrijfskleuren van de initiatiefnemer teneinde herkenbaarheid te creëren vanaf de rijbaan. Getracht is een compromis te zoeken tussen verstoring van de omgeving door felle kleuren en herkenbaarheid van het bouwplan vanaf de openbare wegen.
- De doe het zelf wasboxen kenmerken zich door een zeer open en transparante constructie welke is uitgevoerd in een RVS kolommen en ligger en voorzien van transparante glazen gevels. Het zicht vanaf de wegen op het achterliggende gebied wordt hierdoor grotendeels behouden.

Bouwhoogte

Voor de bouwhoogte is aansluiting gezocht bij de bebouwing in het buitengebied. De maximale goothoogte in het buitengebied voor gebouwen bedraagt 5,00 meter. De maximale bouwhoogte van bouwwerken geen gebouw zijnde 6,50 meter. De hoogte van de luifel bedraagt 5,50 meter en derhalve passend binnen de in het buitengebied gehanteerde bouwhoogten.

Verlichting

Het motorbrandstoffenverkooppunt is gelegen op circa 200 meter van een woonwijk en op een zelfde afstand van een bosachtig gebied. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verlichting van het object. Bij het opstellen van het verlichtingsplan wordt rekening gehouden met een aantal ontwerp uitgangspunten. Het verlichtingsniveau dient voldoende te zijn om een veilige situatie voor medewerkers en bezoekers te garanderen, uitstrooiing van licht dient geminimaliseerd te worden in verband met mogelijke hinder voor de aangrenzende woonwijk en de ecologische effecten op het aangrenzende gebied. Tevens dient het energieverbruik geminimaliseerd te worden. Het motorbrandstoffenverkooppunt zal om deze redenen voorzien worden van LED verlichting.

4. Beleidskader

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen beschreven van het relevante beleid van het rijk, provincie en gemeente.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De SVIR vervangt de Nota Ruimte uit 2006. In de SVIR kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

In de SVIR wordt ten aanzien van het onderwerp ‘Verstedelijkings- en landschapsbeleid’ aangegeven, dat het Rijk dit overlaat aan de provincies en gemeenten. Het plan voor de realisering van het motorbrandstoffenverkooppunt is hiermee primair een provinciale- c.q. gemeentelijke verantwoordelijkheid en is daarmee ook niet in strijd met de uitgangspunten van de SVIR. In het SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd (ook wel aangeduid als ‘SER-ladder’). Hierna wordt op deze SER-ladder ingegaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ daaraan toegevoegd. De ladder voor duurzame verstedelijking is zoals al gezegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen.

De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Met betrekking tot de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet verwezen worden naar de artikelen 1.1.1. sub i en 3.1.6 sub 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In artikel 3.1.6 sub 2 Bro zijn de voorwaarden aangegeven waaraan de toelichting bij een bestemmingsplan dient te voldoen dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt; in artikel 1.1.1. sub i Bro is omschreven wat onder een dergelijke stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, te weten: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”. Primair moet de vraag beantwoord worden of de realisering van een motorbrandstofverkooppunt

onder deze term valt. Het lijkt de wetgever te gaan over grootschalige functies, hoewel de toelichting op het Besluit zich daar niet over uitlaat. Jurisprudentie maakt inmiddels duidelijk dat een enkele woningbouwlocatie niet onder een dergelijke beschrijving valt. Ten aanzien van detailhandel maakt de jurisprudentie ook duidelijk dat kwalitatief en kwantitatief moet worden ingegaan op cijfers, maar dat bij een overschrijding van het marktpotentieel niet gesteld kan worden dat gehandeld wordt in strijd met de Ladder. In het onderhavige geval is sprake van een verplaatsing en uitbreiding van een bestaand motorbrandstofverkooppunt. Uiteraard vindt hier detailhandel plaats in de vorm van brandstoffen en verkoop uit de shop. Het is en blijft evenwel de vraag of de Ladder hierop van toepassing is.

Desalniettemin wordt in deze ‘goede ruimtelijke onderbouwing’ ingegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking. Hiertoe kunnen de uitgangspunten en cijfers dienen, zoals deze door Goudappel Coffeng zijn toegepast bij hun marktanalyse van 2008 en de actualisering daarvan in 2013.

De SER-ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.

Trede 1 Bepalen regionale vraag naar ruimte

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties, binnenstedelijke herstructurering of leegstand dienen te worden meegenomen in de bepaling van de vraag naar nieuwe verstedelijkingsruimte. Met de regionale ruimtevraag in beeld kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Trede 2 Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte ‘in te vullen’, een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. De motivering vraagt om te inventariseren wat de potentiële ontwikkelingslocaties zijn waar in de behoefte kan worden voorzien en om een inschatting van de (financiële) haalbaarheid daarvan. Kan de vraag volledig opgevangen worden binnen bestaand gebied dan is de ladder succesvol doorlopen en is de motivering na de afronding van deze stap klaar. Wanneer de regionale ruimtevraag niet of niet geheel binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen kan worden, is trede 3 aan de orde.

Trede 3 Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie die goed ontsloten is of kan worden. De resterende ruimtevraag, die resulteert uit trede 2 is kwalitatief en kwantitatief. Tot de kwalitatieve aspecten kunnen de eisen aan de bereikbaarheid en de ontsluitingskwaliteit van locaties behoren.

Immers binnen het bestaand stedelijk gebied is gezocht naar vergelijkbare kwaliteiten en is het niet gelukt om een geschikt aanbod te vinden. Het resultaat van trede 3 is inzicht waar de resterende ruimtevraag buiten bestaand stedelijk gebied het beste kan worden opgevangen uitgaande van een goede ontsluiting.

Beoordeling treden:

Trede 1

Het betreft hier een bestaand motorbrandstoffenverkooppunt dat verplaatst wordt naar een andere locatie. De gemeente heeft in 2007 het bureau Goudappel Coffeng advies gevraagd over de behoefte aan motorbrandstoffenverkooppunten in Hellevoetsluis. Uit de uitkomst van dat advies, opgenomen in de “Analyse marktpotentie motorvoertuig-brandstofverkooppunten” d.d. 7 juli 2008 van Goudappel Coffeng blijkt dat er behoefte is aan het op dat moment aanwezige aantal motorbrandstofverkooppunten. Er is geadviseerd geen verruiming toe te staan van het aantal tankstations, daarnaast is geadviseerd om bestaande aanbieders de ruimte te geven om te verplaatsen naar beter gesitueerde locaties en op die wijze het tankaanbod te verbreden met eventuele toevoeging van andere brandstoffen. Dit advies van Goudappel Coffeng is recent geactualiseerd en wel op 12 november 2013. De uitkomst van het advies heeft in hoofdlijnen dezelfde strekking gehouden. In paragraaf 8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt hier nog nader op ingegaan.

In de rapportages van Goudappel Coffeng is ingegaan op de actuele vraag naar brandstof in de regio in het algemeen en Hellevoetsluis in het bijzonder. Daarnaast wordt ook ingegaan op het regionaal en lokaal aanbod. Op basis van landelijke en lokale kengetallen is bepaald dat de totale potentiële vraag in Hellevoetsluis gemiddeld circa 30 miljoen liter bedraagt op jaarbasis. Gezien de ligging van Hellevoetsluis tanken niet alle inwoners in de eigen gemeente en is sprake van een afvloeiing van circa 35 – 40 %, circa 10-12 miljoen liter. Verhoudingsgewijs, afgezet tegen landelijke maatstaven is dat hoog. Gemiddeld is de jaarbehoefte aan brandstof in Hellevoetsluis circa 19 miljoen liter. Op grond van het inwoneraantal Voorne-Putten (CBS 2013) van circa 154.000 inwoners is op Voorne Putten een behoefte van circa 123 miljoen liter. Indien deze behoefte wordt afgezet tegen het aanbod, dan concludeert Goudappel Coffeng dat tenminste in Hellevoetsluis sprake is van een aantal van 5 tankstations, waar op basis van het aantal inwoners per tankstation in Zuid-Holland, sprake zou moeten zijn van 8 tankstation gemiddeld.

Gelet op het voorgaande lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat sprake is van een regionale behoefte. Overigens zou deze regionale behoefte ook kunnen worden aangemerkt als lokale behoefte vanuit een oogpunt van leefbaarheid aan dergelijke voorzieningen binnen de structuur van Hellevoetsluis (ABRS 201200385/1/T1/R2 Emmeloord).

Voor trede 1 van de SER-ladder kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een bestaande behoefte, die conform advies van Goudappel Coffeng elders verruimd gerealiseerd zou kunnen worden. De behoefte aan de voorziening is hiermee voldoende onderbouwd.

Trede 2

In het verlengde van het vorenstaande en uit oogpunt van het streven naar een veilige woonomgeving, is uitplaatsing van het bestaande tankstation naar een locatie buiten de bestaande bebouwingscontour van groot belang. Ook dit punt wordt in paragraaf 8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing nader toegelicht. Juist gelet op het specifieke karakter van de voorziening is het gewenst dergelijke voorzieningen niet in het bestaand stedelijk gebied te plaatsen, maar aan de perifeer van de kern langs bij voorkeur structureel doorgaande wegen. Door de ligging aan de toekomstige noordelijke randweg nabij de ovonde in de Nieuwe weg, als doorgaande route naar de N57, voldoet de gekozen locatie aan de voor dergelijke voorzieningen gewenste randvoorwaarden.

Trede 3

Aangezien het van belang is om het nieuwe motorbrandstoffenverkooppunt buiten bestaand stedelijk gebied te situeren, is het van belang om de nieuwe voorziening op een hoogwaardige kwalitatieve wijze ruimtelijk in te passen. Hierbij wordt ook weer verwezen naar paragraaf 8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. Daarin wordt aangegeven op welke wijze het motorbrandstoffenverkooppunt landschappelijk wordt ingepast. De ontsluiting van de voorziening is optimaal, gelegen aan de toekomstige noordelijke ontsluitingsweg van Hellevoetsluis.

Hier moet daarnaast met name worden gekeken naar een locatie die multimodaal is ontsloten of kan worden voor de resterende regionale behoefte. Zoals hiervoor al aangegeven is de locatie gelegen aan de toekomstige noordelijke randweg, waarvan een deel reeds aanwezig is, en het overige deel in uitvoering. Daarnaast is de locatie gelegen direct nabij de doorgaande weg van Hellevoetsluis naar de N57.

De conclusie is dat op grond van de doorgenomen stappen 1 t/m 3 geconstateerd kan worden dat wordt voldaan aan de afweging zoals omschreven in artikel 3.1.6 Bro.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden. Dit Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), Erfgoed (Unesco). Ook zal is via een aanvulling van het Barro een extra motiveringsplicht aan het Bro toegevoegd voor bestemmingsplannen met stedelijke ontwikkelingen in verband met het onderwerp duurzame verstedelijking (de zogenoemde SER-ladder). Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Zoals hiervoor al is aangegeven voldoet het onderhavige plan aan de SER-ladder en is het plan tevens niet in strijd met de inhoud van het Barro.

Conclusie

Het plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

4.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie: “Visie op Zuid-Holland”

De Visie op Zuid-Holland bestaat uit de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Provinciale Staten stelden op vrijdag 2 juli 2010 de provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda definitief vast. Sindsdien hebben Provinciale Staten de Structuurvisie en de Verordening Ruimte enkele malen herzien.

In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De kern van de Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Daarnaast zijn duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid belangrijke pijlers.

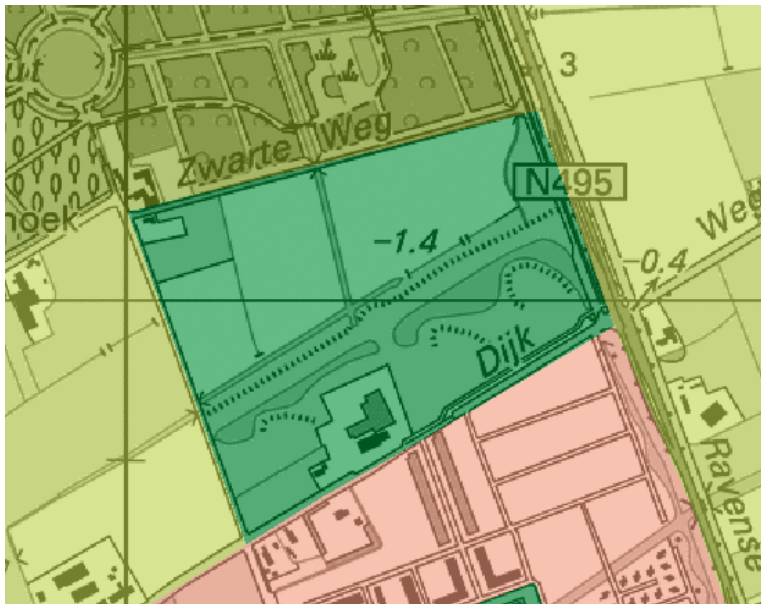
Provinciale Structuurvisie (1^e en 2e herziening) – Visie op Zuid-Holland

Het planologisch beleid van de provincie Zuid-Holland geeft kaders voor de mogelijkheden en beperkingen voor bouw- en gebruiksactiviteiten in de onderhavige situatie. Uit de structuurvisie blijkt dat het perceel is aangeduid als Stedelijk Groen buiten de contour.

Ten aanzien van de aanduiding Stedelijk Groen in de ‘Visie op Zuid-Holland’ is in de paragraaf 4.9.1 opgenomen welke ambities horen bij het provinciaal belang 'Versterken recreatieve functie en groenstructuur':

- ontwikkelen van een volledig en gevarieerd recreatieaanbod binnen en buiten de stad;
- beschermen en ontwikkelen van de gebiedseigen kwaliteiten in de landschappen nabij de stad;
- verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en zichtbaarheid van het landschap nabij de stad;
- ontwikkelen en compleet maken van een aantrekkelijk en veilig recreatief netwerk (fiets- en wandelpaden, wegen, waterwegen, recreatietransferia) dat zowel stad en land als groengebieden onderling verbindt;
- stimuleren van duurzame, op de stedelijke vraag gerichte (verbrede) landbouw;
- tegengaan van versnippering en verrommeling van het landschap;
- versterken van culturele en toeristische voorzieningen;
- wateropvang in stadsranden als onderdeel van de groenstructuur.

Samenvattend is het hoofddoel van dit provinciaal belang het verbeteren van de relatie tussen stad en land in zowel ruimtelijk, recreatief als economisch opzicht. Groene ruimten moeten waar mogelijk worden beschermd.



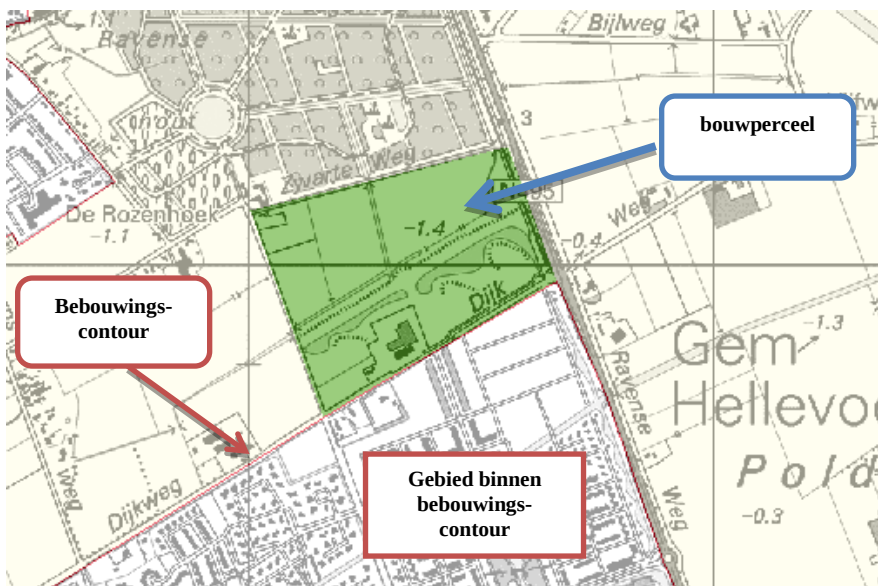
Figuur 8 deel Functiekaart structuurvisie Zuid-Holland

In paragraaf 8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt uitgebreid ingegaan op de motieven die aanleiding geven om in afwijking van het algemene provinciale beleid medewerking te verlenen aan de realisering van het motorbrandstoffenverkooppunt.

Provinciale Verordening Ruimte

In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. De verordening, gebaseerd op artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening, stelt regels betreffende de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Zuid-Holland. Bij het opstellen van deze goede ruimtelijke onderbouwing, nodig om af te kunnen wijken van het geldende bestemmingsplan Ravense Hoek, dient daarom rekening te worden gehouden met deze verordening.

Het initiatief om het motorbrandstoffenverkooppunt te realiseren is in 2012 aan de orde gekomen. Op dat moment is het plan getoetst aan de toen geldende versie van de Verordening Ruimte. Het perceel waar het toekomstige motorbrandstoffenverkooppunt is geprojecteerd, valt buiten de zogenoemde bebouwingscontouren, zoals opgenomen in de Verordening Ruimte. Op grond van artikel 2, lid 1 van de verordening zijn nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies buiten de bebouwingscontouren niet toegestaan.



Figuur 9 deel kaart bebouwingscontouren Zuid-Holland

In de verordening is een aantal uitzonderingen opgenomen die bepaalde ontwikkelingen wel mogelijk maken. Artikel 2, lid 2 onder e van de verordening geeft aan dat nieuwe bebouwing voor weggebonden voorzieningen langs rijks- en provinciale wegen buiten de bebouwingscontouren mogelijk gemaakt kunnen worden.

De Nelson Mandelalaan is echter geen rijks- of provinciale weg waardoor dit artikel op de beoogde ontwikkeling niet van toepassing is.

De Nelson Mandelalaan is een onderdeel van de ontsluitingsinfrastructuur van Hellevoetsluis. Formeel gezien is deze weg geen provinciale weg. In het verleden was de Nieuweweg een provinciale weg, echter bij de realisering van dit gedeelte van de uitbreidingswijken van Hellevoetsluis is de Nieuweweg getransformeerd van provinciale naar gemeentelijke weg. De Nelson Mandelalaan gaat onderdeel vormen van de hoofdwegenstructuur van Hellevoetsluis, nu de weg het begin vormt van de nog aan te leggen noordelijke randweg. Qua functie en uitstraling gaat het om een hoofdweg in de gemeente, waarlangs uiteraard ook weggebonden voorzieningen realiseerbaar zijn.

Om de beoogde ontwikkeling uiteindelijk toch te kunnen realiseren is vereist dat de gemeente op grond van artikel 15 van de Verordening Ruimte een ontheffingsverzoek bij de provincie Zuid-Holland indient.

Ontheffing artikel 15 Verordening Ruimte

In artikel 15 van de Verordening Ruimte is bepaald, dat Gedeputeerde Staten bevoegd zijn ontheffing te verlenen van de bepalingen van deze verordening ten behoeve van de vestiging, de bouw, de verplaatsing of de uitbreiding van een woning, een bedrijf, een kantoor of een andere functie, of de functiewijziging van een bestaand gebouw of gebouwencomplex.

Hiervoor moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a) er is sprake van een groot maatschappelijk, sociaal en/of (bedrijfs)economisch belang;
- b) de provinciale belangen zoals verwoord in de provinciale structuurvisie worden niet in onevenredige mate aangetast;
- c) en zijn geen reële andere mogelijkheden én
- d) de negatieve effecten worden zoveel mogelijk beperkt.

In artikel 16 van de Verordening is daarnaast bepaald, dat een verzoek om ontheffing zoals bedoeld in de bepalingen van de verordening zo vroeg mogelijk in de procedure van een nieuw bestemmingsplan dient te worden ingediend bij Gedeputeerde Staten. Het verzoek kan worden gedaan door het college van Burgemeester en Wethouders in overeenstemming met de gemeenteraad. Het verzoek dient vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing, bijvoorbeeld in de vorm van een conceptbestemmingsplan, waarin mede wordt ingegaan op de voorwaarden die zijn genoemd bij de ontheffingsmogelijkheid.

Aangezien de gemeente Hellevoetsluis medewerking wil verlenen aan het bouwplan tot het realiseren van het motorbrandstoffenverkooppunt is er een verzoek tot ontheffing ingediend bij Gedeputeerde Staten. In paragraaf 8.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op de motieven die aantonen dat het plan voldoet aan de criteria van artikel 15 van de Verordening Ruimte.

Het verzoek om ontheffing is voorafgaande aan de start van de procedure tot verlening van de omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan, ingediend door het college van Burgemeester en Wethouders van Hellevoetsluis bij Gedeputeerde Staten.

In dergelijke gevallen moet er naast het verzoek van het college van burgemeesters en wethouders tevens een besluit van de gemeenteraad zijn waaruit blijkt dat zij instemmen met het verzoek aan Gedeputeerde Staten. De gemeenteraad heeft ten aanzien van het verlenen van medewerking aan het bouwplan op 13 oktober 2011 met Besluitnummer 13-10-11/19 besloten: in te stemmen met de verkoop van het betreffende perceel grond onder voorwaarden zoals opgenomen in de concept-overeenkomst met de koper van genoemd perceel en een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), afgegeven. Dit kan worden gezien als het besluit van de raad dat akkoord is met het voornoemde verzoek om ontheffing aan GS door het college van burgemeester en wethouders van Hellevoetsluis.

Inmiddels hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 14 oktober 2013 besloten om de gevraagde ontheffing van de Verordening Ruimte te verlenen.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurplan gemeente Hellevoetsluis 2010+ en Structuurvisie 2015+

Structuurplan gemeente Hellevoetsluis 2010+

Het structuurplan Hellevoetsluis 2010+ is vastgesteld door de gemeenteraad op 2 september 2004. Het overgangsrecht van de Wro heeft bepaald dat structuurplannen die onder de oude WRO zijn vastgesteld, gelden als structuurvisie. In dit structuurplan zijn de gemeentelijke doelen aangegeven. Hellevoetsluis wil een prettige gemeente zijn om in te wonen, met aangename en complete woonbuurten in een aantrekkelijk landschap. Daarnaast wil de gemeente groeien als toeristisch-recreatief centrum in de noordelijke Delta, gedragen door de ligging aan het water en de aanwezigheid van een historische vesting. Deze twee kwaliteiten vormen de hoofddoelstelling van het gemeentelijke beleid. De hoofddoelstelling wordt ondersteund en aangevuld door de principes van duurzaamheid en leefbaarheid. Behoud en versterking van waardevolle elementen op het terrein van water, natuur, landschap en cultuurhistorie vormen essentiële doelstellingen van het ruimtelijke beleid, zowel in het buitengebied, als in het stedelijk gebied en de uitbreidingen daarvan.

Ten aanzien van het buitengebied van de gemeente is in het structuurplan het volgende verwoord: ‘Bij de ontwikkeling van nieuwe elementen in het landschap, zoals agrarische gebouwen of recreatieve voorzieningen, blijft de landschappelijke inpassing echter aandachtspunt. Nieuwe functies zullen door goede situering en door het aanbrengen van (kleinschalige) landschapselementen worden ingepast. Dit landschapsbeheer is ecologisch en cultuurhistorisch van belang, maar is ook van waarde voor het recreatief medegebruik (wandelen, fietsen e.d.) en de kwaliteit van Hellevoetsluis als woongemeente.’²

Structuurvisie Hellevoetsluis 2015+

De opvolger van het structuurplan, de structuurvisie Hellevoetsluis 2015+, is inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad op 13 oktober 2011.

Het betreft hier een actualisering van het voornoemde Structuurplan 2010+. Voor de onderwerpen waarover de structuurvisie 2015+ geen uitspraken doet, blijft het Structuurplan 2010+ van kracht.

De Structuurvisie Hellevoetsluis 2015+ geeft de visie en ambities met betrekking tot het gemeentelijk beleid weer. De visie is een kader voor toekomstige bestemmingsplannen en daarmee tevens voor afwijkingsprocedures van deze bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het buitengebied van de gemeente is in de Structuurvisie het volgende verwoord:

“Het ruimtelijk beleid voor het buitengebied zal zich richten op het behoud en waar mogelijk de versterking/ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Dit geldt met name voor aan het buitengebied gebonden functies, mede in relatie tot de dynamiek ervan, alsmede water en milieuaspecten.

² Structuurplan Hellevoetsluis 2010+, pag. 59

De aanwezige cultuurhistorische waarden spelen hierbij een belangrijke rol. De algemene doelstelling is dat er een vitaal buitengebied ontstaat. Dit betekent versterking van de agrarische sector, goede landschappelijke inpassing van functies, landschapsversterking- en ontwikkeling (water, natuur, wonen e.d.), toerisme en recreatie en waar mogelijk inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de verpaarding, initiatieven vanuit de zorgsector en mogelijkheden van agrariërs om nevenactiviteiten te kunnen ontplooiën en het vergroten van het toeristisch-recreatief gebruik van het buitengebied. Ontwikkelingen dienen altijd samen te gaan met versterken van de kwaliteiten van het landschap op de locatie en de directe omgeving.”

Het motorbrandstoffenverkooppunt wordt direct ten noorden van de wijk Ravense Hoek gerealiseerd. In de Structuurvisie 2015+ wordt ten aanzien van deze wijk opgemerkt, dat het de jongste woonwijk van Hellevoetsluis is. De Ravense Hoek geldt voorlopig als noordoostelijke bebouwingsgrens van Hellevoetsluis. Hoewel het gebied aan de overzijde van de Nieuweweg zoekgebied blijft voor stedelijke ontwikkeling voor de lange termijn (na 2015), zal de komende periode hier geen uitbreiding plaatsvinden. Uitzondering op het bovenstaande beleid vormen drie incidentele ontwikkelingslocaties. Een van die ontwikkelingsmogelijkheden is de realisatie van een motorbrandstoffenverkooppunt bij de ovonde.

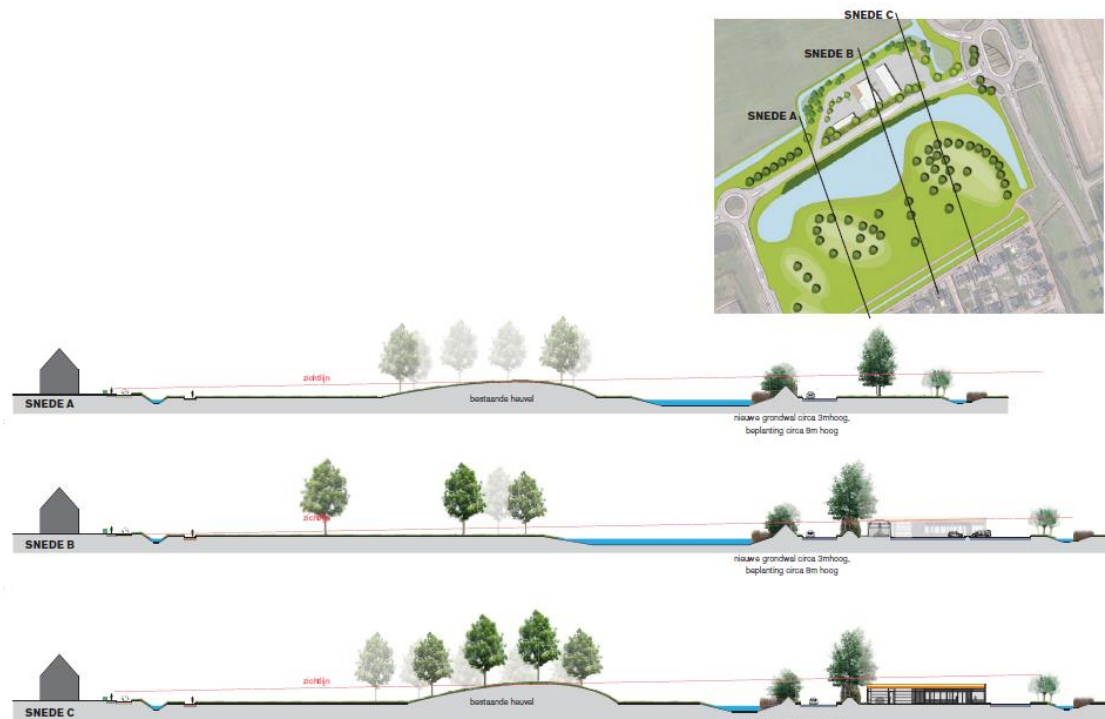
Het bouwplan aan de rand van de bebouwde kern van Hellevoetsluis wordt derhalve al genoemd in de structuurvisie. Het motorbrandstoffenverkooppunt zal landschappelijk zorgvuldig en verantwoord worden ingepast in aansluiting op het gemeentelijk beleid. Hierna is een afbeelding opgenomen van de wijze waarop die inpassing kan geschieden.



Figuur 10 landschappelijke inrichting

Deze tekening vormt onderdeel van het adviesrapport van Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten, dat als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd. In dat advies wordt aangegeven op welke wijze de landschappelijke inpassing gestalte kan krijgen.

Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen is nogmaals gekeken naar de landschappelijke inpassing. Het inrichtingsplan is aangevuld voor wat betreft de opmerking in de zienswijzen over zichtbaarheid in de winterperiode en het verlies van blad van de geplande groenvoorzieningen. De vijverpartij wordt in tegenstelling tot het inrichtingsplan, zoals dat bij de stukken ter inzage heeft gelegen niet aangepast. Daarentegen wordt aan de zuidzijde van de Nelson Mandelalaan voorzien in een ‘massieve’ zichtbeperking tussen de woningen en het motorbrandstofverkooppunt. Een visualisering is hierna opgenomen als figuur 10a.



4.4.2 Welstand

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2010 van de gemeente Hellevoetsluis zijn welstandscriteria gegeven voor te ontwikkelen bouwplannen. Voor het buitengebied, waarin het perceel aan de Nelson Mandelalaan ligt geldt een bijzonder welstandsregime (zie pag. 58 welstandsniveau polders). Het welstandsbeleid is primair gericht op het handhaven van de aanwezige kwaliteit.³ Voor het waarborgen van de landschappelijke kwaliteiten is met name de inpassing in het landschap van belang (beslotenheid versus openheid).

³ Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2010, gemeente Hellevoetsluis, pag. 58

Het definitieve bouwplan is enkele malen besproken met de CRK. Deze commissie heeft op 18 april 2012 ingestemd met het laatste ontwerp voor het motorbrandstoffen-verkooppunt, mits voor de kleurstelling van o.a. de luifel wordt uitgegaan van een lichtgrijze kleur en het logo op de shopgevel gelijk wordt aan die tegen de luifelrand of eventueel achterwege wordt gelaten (zie ook verslag CRK d.d. 18 april 2012: bijlage 1).

4.4.3 Milieubeleid

Milieustructuurplan 2008 – 2012

Het gemeentelijk milieubeleid is verwoord in het Milieustructuurplan 2008-2012 (verder MSP). Het hoofddoel van het gemeentelijk milieubeleid is het verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid in Hellevoetsluis.

De leefbaarheid geeft aan in welke mate mensen hun omgeving waarderen.

Duurzaamheid betekent dat wordt voorzien in de huidige behoefte zonder dat het voorzien in de behoefte voor de toekomstige generaties in gevaar wordt gebracht.

De leefbaarheidsthema's binnen het milieubeleid zijn: geluid, lucht, bodem, externe veiligheid, water en natuur. De duurzaamheidsthema's zijn energie, materialen en afval. Voor ieder thema staat in het MSP het milieustreefbeeld tot 2012 beschreven. Dit streefbeeld zal gedurende de planperiode dienen als kader voor het milieubeleid wat betekent dat nieuwe ontwikkelingen aan het streefbeeld zullen worden getoetst en anderzijds vanuit het milieustreefbeeld nieuwe activiteiten zullen worden geïnitieerd. Omdat de gewenste milieukwaliteit niet voor elk gebied gelijk is, is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak waarbij Hellevoetsluis verdeeld is in: woongebied, gemengd gebied, bedrijventerreinen, natuurgebied, recreatiegebied en buitengebied.

Geluidbeleidsplan 2008 - 2017

Als voorbereiding op het Milieustructuurplan 2008 – 2012 is het Geluidbeleidsplan 2008 – 2017 opgesteld en is er een geluidbelastingskaart vervaardigd waarin alle relevante geluidsbronnen zijn opgenomen. Het gaat daarbij om de belangrijkste bronnen voor verkeerslawaaï en industrielawaai. De geluidbelastingskaarten worden ieder jaar geactualiseerd.

Beleidsplan luchtkwaliteit 2008 - 2017

Tevens is er een luchtbeleidsplan 2008 – 2017 opgesteld. De luchtkwaliteit van de gemeente Hellevoetsluis is weergegeven in de luchtkwaliteitskaarten. Deze kaarten zijn berekend op basis van de RVMK Hsluis. De luchtkwaliteitskaarten worden ieder jaar geactualiseerd.

Beleidsvisie Externe veiligheid 2008 - 2017

De externe veiligheidssituatie in de gemeente Hellevoetsluis is weergegeven in de Visie Externe Veiligheid 2008 – 2017. Binnen de gemeente Hellevoetsluis zijn een aantal risicobronnen aanwezig. Het betreft stationaire bronnen, zoals een LPG-motorbrandstoffenverkooppunt, opslagen voor gevaarlijke stoffen, propaantanks en vuurwerkopslag. De overige bronnen betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De risicobronnen zijn weergegeven in de signaleringskaart externe veiligheid. De signaleringskaart wordt ieder jaar geactualiseerd.

Klimaatbeleidsplan 2008 – 2012 en de Notitie Duurzaam bouwen

Op 27 maart 2001 is de Notitie Duurzaam Bouwen “ Hellevoetsluis in de 21^{ste} eeuw” vastgesteld waarin ambities zijn opgesteld ten aanzien van duurzaam bouwen. De ambitie voor duurzaam bouwen is dat milieu een van de pijlers van het bouwen moet worden. De gemeente heeft tot doel om op termijn overal duurzaam te bouwen. Dit betekent dat duurzaam bouwen zo vroeg mogelijk in de planontwikkeling moet worden meegenomen waarbij aansluiting wordt gezocht met bestaande bouwplannen op diverse locaties.

De ambitie voor het klimaatbeleidsplan 2008 – 2012 is een CO2 reductie van 40% in 2025 ten opzichte van het niveau van 1990. Voor de verschillende thema's als gemeentelijke gebouwen, woningbouw, bedrijven, verkeer en vervoer en duurzame energieopties zijn doelstellingen en activiteiten opgesteld.

Energie:

Bij onderhoud, renovatie en nieuwbouw zullen de mogelijkheden voor energiebesparing en duurzame energie als standaard onderzocht worden. Eén van de instrumenten die hierbij gebruikt zal worden is de digitale kansen bij verkassen scan.

Materialen:

Bij onderhoud, renovatie en nieuwbouw geldt voor inkoop van materialen dat er alleen duurzaam hout wordt ingekocht, en dat de gemeente, indien mogelijk, geen uitlogende materialen als koper, lood en zink gebruikt. Wanneer sloop van een bestaand gebouw aan de orde komt, worden de Duurzaam Inkopen criteria voor sloop toegepast.

Groenstructuurplan Hellevoetsluis

Op 10 december 2009 is het Groenstructuurplan Hellevoetsluis 2010-2020 vastgesteld. Het Groenstructuurplan heeft als doel om het bestaande (stedelijke) groen te behouden, de ecologische kwaliteit ervan te verbeteren en de samenhangende structuur ervan op termijn verder te ontwikkelen. Om dat te bereiken heeft het de volgende status:

1. Beleidskader voor al het gemeentelijk beleid;
2. Toetsingskader bij ruimtelijke ontwikkelingen;
3. Uitvoeringskader voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte voor de aspecten groen en water.

In het Groenstructuurplan worden belangrijke groenstructuren behandeld. Het perceel waar het motorbrandstoffenverkooppunt komt, valt onder het gebied van de Polder Nieuwenhoorn. In het Groenstructuurplan is aangegeven dat in dat gebied erfbeplanting gebruikt kan worden voor landschappelijke inpassing. Randvoorwaarde vanuit het Groenstructuurplan is de landschappelijke inpassing van het motorbrandstoffenverkooppunt. Het motorbrandstoffenverkooppunt zal middels het aanbrengen van bomen en struweel landschappelijk worden ingepast en daarmee voldoen aan de uitgangspunten van het Groenstructuurplan

5. Omgevingsaspecten.

5.1. Bodem

Er is in opdracht van de gemeente een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de betrokken gronden aan de Nelson Mandelalaan te Hellevoetsluis (MWH, 3 februari 2012, projectnr. M12A0075). Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen zoals deze staan beschreven in de NEN 5740.

Resultaten

Uit het onderzoeksrapport is op te maken, dat er geen belemmeringen zijn om de grond in gebruik te geven voor het voorgenomen gebruik als motorbrandstoffenverkooppunt.

Conclusie

De locatie is op grond van de milieukundige kwaliteit van de bodem geschikt voor het beoogde doel.

5.2 Geluid

Het wettelijk kader wordt omschreven conform de Wet geluidhinder 2007. Een motorbrandstoffenverkooppunt is geen geluidgevoelige functie als bedoeld in die Wet geluidhinder. Om deze reden behoeft er niet getoetst te worden of aan de voorkeursgrenswaarden van die Wet geluidhinder wordt voldaan.

In het kader van de toets aan de Wet milieubeheer zou nog inzicht gevraagd kunnen worden door de gemeente van de geluidsproductie ten gevolge van het motorbrandstoffenverkooppunt. Echter, gezien het feit dat de dichtstbijzijnde woningen op minimaal 150 meter van het motorbrandstoffenverkooppunt aanwezig zijn, is er hier sprake van een uit akoestisch oogpunt aanvaardbare situatie. Te meer daar de woningen gelegen aan de Buitendijkweide en de Archeologenweide nog verder weg gelegen zijn (circa 200 meter en meer). Er heeft bij de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning nog een akoestische beoordeling van de situatie plaatsgehad, waarbij gebruik is gemaakt van de bij de aanvraag vermelde kengetallen. Op grond van de beschikbare gegevens is de geluidbelasting op de dichtstbijzijnde woningen berekend door middel van een akoestisch rekenmodel. Uit die akoestische beoordeling blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen lager is dan de te hanteren richtwaarden, uitgaande van het omgevingstype 'rustige woonwijk'.

5.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De 'Wet luchtkwaliteit' (2007) bevat een gebiedsgerichte aanpak via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL-programma is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De Wet milieubeheer (artikel 5.12 en verder) vormt de juridische grondslag voor het NSL. Daarnaast zijn de volgende 2 besluiten relevant, namelijk het Besluit derogatie en het Besluit maatregelen richtwaarden.

Deze beide besluiten zijn op 1 september 2009 in werking getreden, met terugwerkende kracht vanaf 1 augustus 2009.

De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Met name doordat projecten waarvan vastgesteld is dat deze ‘Niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Deze projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt ‘niet in betekende mate’ bij aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2. In de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term “niet in betekende mate”. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen.

In het onderhavige geval is sprake van de realisering van een motorbrandstofverkooppunt met bijbehorende voorzieningen. De maximale toename van het aantal verkeersbewegingen per etmaal bedraagt circa 500 mvt/etmaal. Aangezien deze verkeersproductie onder de 3000 verkeersbewegingen per etmaal blijft kan in dit specifieke geval worden verwezen naar het beleidskader luchtkwaliteit Hellevoetsluis 2007. In de toekomstige situatie leidt dit niet tot een toename van de verkeersbewegingen en zal ook niet of op een andere manier bijdragen aan een toename van vervuilende stoffen in de atmosfeer. De invloed van dit project op de luchtkwaliteit kan daarom worden beschouwd als "Niet in betekenende mate".

Conclusies

Bij de ontwikkeling is sprake van een toename van de verkeersproductie. De maximale toename betreft circa 500 mvt/etmaal. Daar deze verkeersproductie ruimschoots onder de 3000 verkeersbewegingen per etmaal blijft kan verwezen worden naar het beleidskader luchtkwaliteit Hellevoetsluis 2007. Uit de “stoplichtkaarten” behorende bij het beleidskader volgt dat de gestelde normen uit de Wet milieubeheer niet overschreden zullen worden als gevolg van de extra verkeersproductie, welke gegenereerd wordt door de voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is één en ander nader beschreven en uitgewerkt. In die brochure is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden.

Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn.

Het bouwplan voorziet in het realiseren van een motorbrandstoffenverkooppunt met LPG (doorzet < 1.000 m³). Dit is een voorziening die in de genoemde VNG-brochure onder milieucategorie 3.1 wordt gerangschikt (SBI-2008 code 473.2). De richtafstand bij inrichtingen uit milieucategorie 3.1 bedraagt 50 meter. De dichtstbijzijnde milieugevoelige functie, te weten woningen in de omgeving, liggen op een afstand van minimaal 150 meter van het te realiseren gebouw.

De nieuwe ontwikkeling levert daarom geen beperkingen op voor de omgeving. Het gevaarsaspect wordt overigens nader behandeld in paragraaf 5.5 Externe veiligheid.

Overigens is de inrichting vergunningsplichtig op grond van de Wet milieubeheer. Milieuaspecten zullen verder worden afgewogen in de omgevingsvergunning.

5.5 Externe veiligheid

Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Er worden in dit kader twee normstellingen gehanteerd, te weten:

- het plaatsgebonden risico: richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het groepsrisico: stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10-6 contour van het plaatsgebonden risico rond inrichtingen en langs transportroutes waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen/verwerkt respectievelijk vervoerd.

Risicovolle inrichtingen/ Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Met het besluit wordt beoogd een wettelijke grondslag te geven aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten²).

5.6 Waterhuishouding

De watertoets ten behoeve de voorgestane ontwikkeling heeft ten doel het verkrijgen van inzicht in de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en het vaststellen van eventuele mitigerende of compenserende maatregelen. Vanuit oogpunt van waterbeheer kan het volgende worden opgemerkt.

waterkwaliteit

In nieuwe situaties moeten voorzieningen voor wat betreft de lozing van vuilwater worden aangesloten op de bestaande riolering. Voor hemelwater geldt dat lokale lozing in het milieu (al dan niet via een gemeentelijk hemelwatersysteem) de voorkeur geniet boven lozing op een gemengd stelsel. In dit kader schrijft de gemeente voor dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hemelwater (HWA) en afvalwater (DWA) gescheiden worden ingezameld en gescheiden worden aangeboden aan de gemeente. Voor het HWA wordt vervolgens een redelijke en doelmatige afvoermogelijkheid gezocht. In het geval van dit bouwplan bestaat de mogelijkheid om het HWA van het dakoppervlak en van de terreinverharding te lozen op de nabijgelegen watergang aan de rand van het perceel. Met het oog op de waterkwaliteit van het te lozen hemelwater geldt dat het dak en de regenwatervoorzieningen worden uitgevoerd in niet-uitlogende materialen. Daarnaast worden in artikel 3.23 van het Activiteitenbesluit voorwaarden gesteld aan de kwaliteit van het te lozen water. De beheerder van de inrichting is verplicht zich aan deze voorwaarden te houden.

waterkwantiteit

Ten aanzien van de toekomstige omvang van de verharding kan het volgende worden vermeld. De nieuwbouw luifel, shop etc. en de terreinverharding krijgen een gezamenlijke oppervlakte van circa 4.344 m².

Uit de beleidsregel 'Versnelde afvoer van nieuw verhard oppervlak' d.d. 16-11-2010 van het Waterschap blijkt dat 10 % van de toename van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in open water. Dit is een oppervlakte van 434 m². Er wordt een sloot gedempt tot een oppervlakte van 584 m². Er dient daarom aan compensatie 1.018 m² water te worden gegraven.

De nieuw te graven sloot krijgt een oppervlakte van 662 m². Daarnaast wordt er nog extra water aangelegd met een oppervlakte van 367 m², in totaal derhalve 1.029 m² aan 'nieuw' water. Daarmee wordt de aan te brengen verharding in voldoende mate gecompenseerd.

Voor de volledigheid wordt nog vermeld, dat het plangebied in peilgebied 01-10 ligt met een streefpeil (zomer en winter) van -2,40 m NAP

Het bouwplan en deze ruimtelijke onderbouwing zal ter toetsing worden voorgelegd aan het Waterschap Hollandse Delta.

5.7 Flora en fauna

In het kader van de verscherpte natuurwetgeving dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden te worden onderzocht of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie.

Het bouwplan wordt uitgevoerd op een onbebouwd perceel, dat gedeeltelijk een berm en gedeeltelijk een akker is. Er worden ter plaatse dan ook geen bijzondere natuurwaarden verwacht zoals gebleken bij visuele opname van het gebied. Daarnaast ligt het plangebied niet in (de buurt van) een Natura 2000 gebied of de ecologische hoofdstructuur. Om die reden behoeft er geen natuuronderzoek te worden ingesteld. Bij het dempen van de sloot dient wel rekening gehouden te worden met de zorgplicht uit de Flora- en faunawet en daarom moet gewerkt worden conform de Plantoetsing Ecologie van de Gemeente Hellevoetsluis.

5.8 Geur

Het perceel bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel, waardoor het aspect geur/stank geen belemmeringen oplevert voor de realisering van het bouwplan. Het bouwplan zelf bevat geen onderdelen die een geur of stankcirkel voor de omliggende bebouwing creëert. Overigens wordt verwezen naar paragraaf 5.4 Bedrijven en milieuzonering.

5.9 Verkeer

Ontsluiting.

Het plangebied wordt ontsloten via de Nelson Mandelalaan. Dit is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met voldoende dimensie om het verkeer af te wikkelen. Bij de dimensionering is al rekening gehouden met de volledige realisatie van de noordelijke randweg en de aansluiting op de Rijksweg.

De in- en uitritten krijgen voldoende breedte voor een goede en veilige verkeersafwikkeling. Het betreft één inrit en één uitrit, waardoor het verkeer op het perceel zich vooral van oost naar west zal verplaatsen. Verkeer uit westelijke richting rijdt eerst 'voorbij' het tankstation en sorteert vervolgens via een aparte linksafstrook voor om af te slaan naar het tankstation. Verkeer wat het tankstation wil verlaten kan dat uitsluitend doen via de uitrit aan de westzijde en ook uitsluitend in westelijke richting. Verkeer wat een bestemming in oostelijke richting heeft gebruikt de rotonde Nelson Mandelalaan/Moeder Teresalaan om te keren.

Parkeren.

De gemeentelijke bouwverordening schrijft in artikel 2.5.30 voor dat een bouwplan in voldoende parkeerplaatsen op eigen grond behoort te voorzien en wanneer dat niet het geval is dat het college van burgemeester en wethouders een ontheffing kunnen verlenen.

Op het perceel worden verschillende parkeerruimten gecreëerd voor bezoekers en voor personeel:

- ruimte voor parkeren door het personeel: 4 parkeerplaatsen
- ruimte voor het kortparkeren door bezoekers van de shop: 9 parkeerplaatsen
- de parkeerplaatsen mogen niet gebruikt worden voor lang parkeren door met name vrachtwagens. Hiervoor zijn andere terreinen binnen de gemeente Hellevoetsluis aangewezen.

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is ruim voldoende om te voorzien in de vereiste parkeervraag.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie.

Beleidskader

De gemeente Hellevoetsluis heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld (vastgesteld in 2007), waarmee een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen is gewaarborgd. Ook worden bestemmingsplannen voorzien van een archeologieparagraaf. Meer specifiek is het doel van het voorgenomen archeologisch beleid (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese Verdrag van Malta is ontwikkeld en dat aansluit bij de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz 2007).

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Archeologische verwachting

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Hellevoetsluis wordt aan de locatie een redelijk hoge tot hoge archeologische verwachting toegekend.

De AWK geeft aan dat alle grondwerkzaamheden (inclusief heien) die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter en tevens dieper reiken dan 40 centimeter beneden maaiveld dienen te worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek.

De ontgravingen die in het kader van de inrichting van het tankstation zullen worden uitgevoerd, overschrijden de marges van toegestane verstoringsdiepte en verstoringsoppervlakte ruim. De voorgenomen inrichting van het plangebied vormt derhalve een bedreiging voor eventuele archeologische waarden in de ondergrond.

In opdracht van de gemeente is archeologisch vooronderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (verkennende/karterende fase) ingesteld (RAAP Archeologisch Adviesbureau, concept maart 2012). De uitkomst van het onderzoek laat zien dat kan worden geconcludeerd, dat bij de realisering van de plannen vermoedelijk geen archeologische waarden worden verstoord.

6. Juridische Toelichting

Inleiding

Als een initiatief in strijd is met het van toepassing zijnde bestemmingsplan, dan is deze alsnog te realiseren door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning. Het betreft hier dan een aanvraag om omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12. lid 1, onder a 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voorheen de artikel 19 WRO procedure en projectbesluit. De aanvraag om omgevingsvergunning dient vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). Doel van deze onderbouwing is aan te tonen dat alle ruimtelijk relevante aspecten zijn meegewogen en dat het initiatief niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. De ruimtelijke onderbouwing toont gelijkenis met de structuur van een bestemmingsplantoelichting, aangezien in principe dezelfde planologische afwegingen worden gemaakt.

Plankaart/Verbeelding

De verbeelding hoeft niet op ruimtelijkeplannen.nl te worden geplaatst maar volstaan wordt met een kaart met daarop een aanduiding van een grijs vlak van het plangebied waarbij er een link is naar het besluit, waarin de GRO is geïntegreerd of als bijlage toegevoegd zoals is omschreven bij de digitaliseringsvereisten. Daarnaast wordt een link gemaakt naar het vigerende digitale bestemmingsplan.

Digitaliseringsvereisten

Elke kennisgeving van een omgevingsvergunning die is verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a 3 van de Wabo dient beschikbaar te worden gesteld conform de vereisten zoals die zijn vastgelegd in IMRO2012 en STRI2012.

Verklaring van geen bedenkingen (vvgb)

Met de invoering van de Wabo is er een nieuw begrip geïntroduceerd: de verklaring van geen bedenkingen (vvgb). In art. 2.27 Wabo wordt een vvgb omschreven als: ‘In bij wet of algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën gevallen wordt een omgevingsvergunning niet verleend dan nadat een daarbij aangewezen bestuursorgaan heeft verklaard dat het daartegen geen bedenkingen heeft.’

De vvgb is een uitzondering op de regel dat er één bestuursorgaan betrokken is bij de verlening van een omgevingsvergunning.

Er blijft uiteraard wel één bevoegd gezag voor de verlening van omgevingsvergunning. De vvgb wordt echter door een ander bestuursorgaan afgegeven dan het bevoegde gezag.

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Hellevoetsluis, conform artikel 6.5 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht de "Lijst van categorieën van gevallen vastgesteld, waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht". Op dezelfde datum heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 2015+ vastgesteld. In deze visie wordt het motorbrandstofverkooppunt afzonderlijk genoemd (nr. 37) en nader toegelicht op pagina 12 en 22.

In het door de gemeenteraad op 10 december 2009 vastgestelde Groenstructuurplan Hellevoetsluis 2010-2020 wordt op pagina 37 de aanleg van een motorbrandstofverkooppunt eveneens genoemd voor de desbetreffende locatie. Mede op basis van het vorenstaande kan worden gesteld dat in het onderhavige geval gebruik kon worden gemaakt van de door de gemeenteraad op 17 februari 2011 vastgestelde lijst van categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist. Van belang is hierbij hetgeen is gesteld in onderdeel 3 van de lijst:

“3. Indien de raad reeds eerder positief heeft besloten op de activiteit opgenomen in vastgestelde ruimtelijke kader, beleidsdocumenten en/of in een visie is er geen verklaring van geen bedenkingen vereist”.

Tevens kan in dit kader worden genoemd dat tegen de Structuurvisie 2015+ destijds geen bezwaren zijn ingediend.’

Procedure en rechtsmiddelen

Op grond van artikel 3.10 van de Wabo is op deze omgevingsvergunning de uitgebreide procedure van toepassing. Binnen 26 (+6 weken) dient een besluit genomen te worden. Nadat de GRO is opgesteld en akkoord is bevonden zal een ontwerpbesluit omgevingsvergunning worden opgesteld en deze zal op grond van artikel 3.10, lid 1 van de Wabo jo. afdeling 4:4 Awb, met bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze inzagetermijn kan een ieder mondeling of schriftelijk zijn zienswijze over de ontwerpbesluiten kenbaar maken. Nadat de omgevingsvergunning is verleend kan men tegen dit besluit en tegen het besluit van Gedeputeerde Staten tot verlening van de ontheffing ex artikel 15 van de Verordening Ruimte, indien men belanghebbende is en een zienswijze heeft ingediend, een beroep schriftelijk indienen. De exacte wijze waarop en bij wie wordt in de omgevingsvergunning aangegeven.

7. Uitvoering.

Het bouwplan omvat de nieuwbouw van een motorbrandstoffenverkooppunt aan de Nelson Mandelalaan te Hellevoetsluis. Het perceel wordt door de gemeente in eigendom overgedragen aan de initiatiefnemer overeenkomstig de afspraken in de overeenkomst.

7.1 Economische uitvoerbaarheid.

De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk besluit moet op grond van het Bro onderzocht worden respectievelijk aannemelijk worden gemaakt. Dat betekent enerzijds dat aannemelijk moet worden gemaakt dat de door de gemeente te maken kosten moeten zijn gedekt dan wel op de bij de uitvoering van het project betrokken partijen moeten kunnen worden verhaald. Anderzijds moet worden onderzocht of

- 1) de kosten van overige partijen van een deugdelijke dekking zijn voorzien en
- 2) het project naar objectieve maatstaven, ook geabstraheerd van de concreet betrokken partijen, vanuit financieel-economisch perspectief tot uitvoering zou kunnen komen.

Met betrekking tot de dekking van de door de gemeente te maken kosten kan worden vastgesteld, dat de gemeentelijke kosten via de te betalen legesvergoeding worden gedekt. Daarnaast wordt via de verkoop de waarde van de grond en andere kosten/bijdragen in rekening gebracht. Het bouwplan zelf wordt bekostigd door de initiatiefnemer, er zijn geen gemeentelijke kosten mee gemoeid.

7.2 Anterieure overeenkomst

Met initiatiefnemer is op 16 november 2011 een zogenaamde anterieure exploitatieovereenkomst afgesloten. Dit betekent dat het verhaal van gemeentelijke kosten is verzekerd. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro te worden vastgesteld.

In de overeenkomst zijn diverse contractuele afspraken tussen de gemeente en de initiatiefnemer opgenomen, waaronder het feit dat de realisatie van het plan wordt verzorgd door initiatiefnemer, welke kosten er voor rekening van de initiatiefnemer zijn zoals o.a. planschadeposten en de aanleg en het onderhoud van de landschappelijke inpassing.

De financiële dekking voor het plan is hiermee geregeld en de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd

8. Motivering en procedure

8.1 Gemeentelijke motivering

De gemeente Hellevoetsluis wil, met verwijzing naar hetgeen hiervoor in deze ruimtelijke onderbouwing is opgemerkt, meewerken aan het bouwplan. Het realiseren van het motorbrandstoffenverkooppunt is op grond van het geldende bestemmingsplan ‘Ravense Hoek’ d.d. 13 september 2012 niet mogelijk.

Principeverzoek

De realisering van het motorbrandstoffenverkooppunt betekent dat twee bestaande motorbrandstoffenverkooppunt in de bebouwde kern van Hellevoetsluis worden gesaneerd. Een ervan aan de Rijksstraatweg is al eerder gesaneerd, de ander aan de Moriaanseweg West wordt nog gesaneerd.

Tevens biedt het nieuwe motorbrandstoffenverkooppunt de noodzakelijke gelegenheid aan automobilisten om op een uit milieu- en veiligheidsoogpunt aanvaardbare locatie brandstoffen te tanken c.a. Daarnaast is de bevoorrading van het nieuwe motorbrandstoffenverkooppunt veiliger dan de bevoorrading van het bestaande verkooppunt in de stedelijke bebouwing van de gemeente. Het motorbrandstoffenverkooppunt zal landschappelijk zorgvuldig en verantwoord worden ingepast in aansluiting op het gemeentelijk beleid.

Omvang motorbrandstoffenverkooppunt

Initiatiefnemers hebben in de loop van de afgelopen jaren diverse ontwerpen opgesteld om te komen tot een optimale exploitatie van het motorbrandstoffenverkooppunt. Hierbij is ook gekeken naar een gewenste schaalvergroting, mede met het oog op veranderende markten. In januari 2011 was sprake van één gebouw met een oppervlakte van 1.760 m², met zes tankeilanden waarop elf tankplaatsen en zeven wasboxen. Uit overleg met de gemeente en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is gebleken dat een dergelijk ontwerp als te groot werd beoordeeld. Vervolgens is het ontwerp aanmerkelijk gewijzigd en qua gebouwoppervlakte geminimaliseerd tot een oppervlakte gebouw van 640 m², zes tankeilanden waarop tien tankplaatsen en zes wasboxen. Daarna is, o.a. na kennisname van de gevoelens in de Statencommissie van Zuid-Holland, door initiatiefnemers opnieuw naar de exploitatieve haalbaarheid gekeken en is het ontwerp wederom teruggebracht, nu tot een oppervlakte gebouw van 580 m², vier tankeilanden waarop acht tankplaatsen, een afleverpunt voor vrachtwagendiesel en vier wasboxen.

Ten opzichte van het eerst ingediende ontwerp is de inrichting van het motorbrandstoffenverkooppunt waar het betreft de tankeilanden derhalve ingrijpend teruggebracht. Het aantal tankeilanden is verminderd van zes naar vier, de tankplaatsen van elf naar acht en de wasboxen van zeven naar vier. Voor initiatiefnemers is dit de uiterste variant waarmee een exploitabel motorbrandstoffenverkooppunt kan worden opgericht.

Landschappelijke inpassing

In dit kader is advies uitgebracht door Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten . Dit advies is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. In het advies wordt aangegeven, dat de landschappelijke inpassing alleen kan plaats vinden als wordt aangesloten op de huidige streekeigen landschappelijke - en cultuurhistorische elementen die in de directe omgeving aanwezig zijn. Het motorbrandstoffenverkooppunt wordt geheel omgeven door ‘groene’ elementen. Bij de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de zichtlijnen die lopen vanaf de oostelijk liggende Nieuweweg en vanuit het westen. Het motorbrandstoffen-verkooppunt dient met name vanuit het oosten gezien een fraai aanzicht te hebben, wat landschappelijke en natuurlijke waarden heeft.

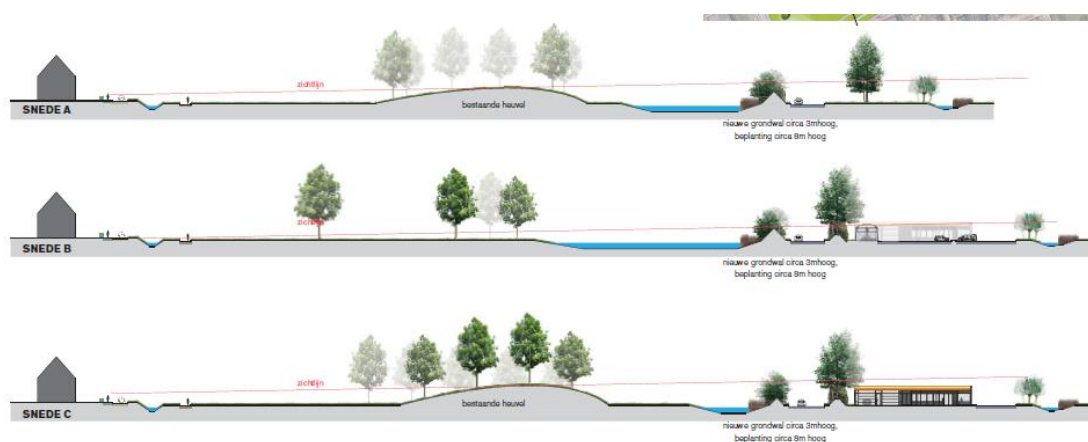
Ten aanzien van de openbare ruimte tussen het motorbrandstoffenverkooppunt en de woningen aan de Buitendijkweide wordt een nieuwe landschappelijke buffer gerealiseerd aan de overzijde van de waterpartij (noordelijke oever). Op deze plaats vormt de buffer een landschappelijk beeld ten opzichte van het uitzicht van de genoemde woningen. Deze 7,5m brede buffer bestaat uit een groenstrook tussen de waterpartij en de Nelson Mandelalaan. Deze groenstrook wordt beplant met bosplantsoen bestaande uit inheemse soorten, waarbij 30% wintergroen plantsoen wordt opgenomen. Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen is nog een extra grondwal ten zuiden van de Nelson Mandelalaan gepland met een hoogte van 3 m, met daarop beplanting met een hoogte van 8 m om de zichtbaarheid en potentiële lichthinder voor omwonenden te voorkomen.

Daarnaast worden er op het terrein van het tankstation de volgende elementen gerealiseerd.

- grondwal tot 1.5m hoogte tussen de Nelson Mandelalaan en tankstation meet een ‘kop en een staart’;
- Deze grondwal wordt langs de Nelson Mandelalaan ingeplant met bloeiende heesters (Sering en Krenteboompje);
- rond het tankstation en de directe omgeving worden ‘gestrooid’ bomen aangeplant (eik en wilg);
- langs de noordelijke en oostelijke watergangen. worden rietlanden gerealiseerd.



Figuur 12: bovenaanzicht landschappelijke inpassing



Figuur 13: aanzicht landschappelijke inpassing

Samengevat kan worden geconstateerd dat het motorbrandstoffenverkooppunt op een goede wijze landschappelijk wordt ingepast.

Bebouwingscontour

Het verkooppunt is gesitueerd buiten de bebouwingscontour van de gemeente en om die reden stemt het plan niet overeen met het provinciaal beleidskader. Er zijn voldoende argumenten om een beroep te doen op de ontheffingsmogelijkheid, zoals opgenomen in artikel 15 van de Verordening Ruimte. In het tweede deel van deze paragraaf wordt daar nader op ingegaan.

Gemeentelijk beleid ten aanzien van motorbrandstoffenverkooppunten

Het bouwplan voldoet aan de beleidsuitgangspunten van de gemeente. Het college heeft op 16 oktober 2007 en aanvullend op 22 januari 2008 ingestemd met de resultaten van de “Analyse marktpotentie motorvoertuigbrandstofverkooppunten van Goudappel Coffeng” van 4 april 2007. Op basis van deze analyse heeft het college besloten geen verruiming van het aantal benzinestations toe te staan en te bezien of verplaatsing van een ongunstig gelegen motorbrandstoffenverkoop punt naar het zoekgebied ovonde tot de mogelijkheden behoort.

Vervolgens heeft de analyse op grond van afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) de uniforme openbare voorbereidingsprocedure doorlopen. De ontvangen zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om de analyse, op enkele feitelijke onjuistheden na, aan te passen. Het college heeft op 27 juni 2008 ingestemd met de definitieve analyse d.d. 7 juli 2008.

De gemeenteraad heeft op 18 september 2008 “Analyse marktpotentie mototvoertuigbrandstofverkooppunten” en de daarbij behorende beleidsuitgangspunten vastgesteld. Deze beleidsuitgangspunten zijn:

‘Gelet op de marktanalyse, de daarin opgenomen aanbevelingen en opgenomen berekeningen in verhouding tot de zienswijzen, het economisch en ruimtelijk ordeningsbeleid dienen de volgende uitgangspunten te worden vastgesteld:

- voorshands geen verruiming van het aantal benzinestations toestaan;
- bestaande ongunstig (nabij woonomgeving) gelegen aanbieders de ruimte te geven om te verplaatsen naar een beter gesitueerde locatie en op die wijze het tankaanbod te verbreden (zo mogelijk met toevoeging van andere brandstofvormen) en eventueel het concept te verduidelijken (onbemand en/of full-service);
- mocht verplaatsing van ongunstig gelegen aanbieders niet haalbaar blijken, dan komen ook nieuwe aanbieders in aanmerking om de marktruimte in te vullen.

De gemeente acht het van belang om haar definitieve besluit ten aanzien van het verlenen van omgevingsvergunning mede te kunnen baseren op actuele uitgangspunten. Om die reden is Goudappel Coffeng gevraagd om haar analyse nog eens te bekijken dit aan de hand van actuele verkeersgegevens. Dit heeft geleid tot het opstellen van het rapport ‘Actualisering analyse marktpotentie motorvoertuigbrandstofverkooppunten’ d.d. 12 november 2013, kenmerk HLV041/Hft/0523. In deze actualisering komen de volgende aspecten aan de orde:

- trends en ontwikkelingen in de tankstationbranche en de belangrijkste veranderingen sinds 2008
- het aanbod aan brandstofverkooppunten
- een indicatie van de actuele vraag naar brandstof
- de marktpotentie van brandstofverkooppunten, inzichtelijk gemaakt op basis van de beschreven vraag en aanbod.

Aan het eind van het onderzoeksrapport zijn, op basis van het geactualiseerde onderzoek naar de marktpotentie in de benzinemarkt van Hellevoetsluis de volgende conclusies en aanbevelingen afgeleid:

- In de gemeente Hellevoetsluis zijn thans vijf tankstations actief die brandstof verkopen ten behoeve van de particuliere markt. De ruimtelijke inpassing, ontsluiting en aanvullende diensten verschillen per tankstation.
- Afgezet tegen woonplaatsen met een vergelijkbaar inwonertal, beschikt Hellevoetsluis over een beperkt aantal tankstations. Woonplaatsen met een inwonertal tussen 30.000 en 50.000 inwoners beschikken gemiddeld over acht tankstations.
- Het totale jaarlijkse verbruik van brandstof in de gemeente Hellevoetsluis bedraagt circa 19 miljoen liter. Aan de berekening ligt een aantal veronderstellingen ten grondslag, waardoor het totale verbruik als schatting dient te worden gezien. Er is onder meer rekening gehouden met een hoge afvloeiing vanuit Hellevoetsluis naar tankstations buiten de gemeente.
- Volgens landelijke maatstaven heeft het aanbod aan brandstofverkooppunten in Hellevoetsluis een jaarlijkse doorzet van circa 14 miljoen liter.
- Uit de verhouding tussen de potentiële vraag naar brandstof en de volgens landelijke maatstaven veronderstelde doorzet van het aanwezige aanbod blijkt de vraag het huidige marktaanbod te overtreffen. Ook wijst het gemiddeld genomen ruimere aantal tankstations in vergelijkbare plaatsen op een beperkt aanbod in Hellevoetsluis.
- Gegeven de verhouding tussen vraag en aanbod in de lokale benzinemarkt mag verondersteld worden dat het bestaande aanbod in Hellevoetsluis een bovengemiddelde doorzet behaalt. Daarnaast wordt aangenomen dat de afvloeiing hoger is dan gemiddeld, onder andere vanwege de matige situering van bestaande aanbieders.
- Het verschil tussen de vraag (19 miljoen liter) en de volgens landelijke maatstaven veronderstelde doorzet (14 miljoen liter) bedraagt circa 5 miljoen liter op jaarbasis. Dit betekent dat er ruimte is voor verruiming en vernieuwing van het aanbod, waardoor het tankaanbod in Hellevoetsluis meer liters kan vasthouden.
- De verruiming kan enerzijds gerealiseerd worden door ruimte te geven aan nieuwe aanbieders binnen de gemeente. Als zich nieuwe aanbieders met moderne concepten op goed gelegen locaties in de gemeente vestigen, kan enig effect op de bestaande aanbieders niet uitgesloten worden.
- Anderzijds kan de verruiming gerealiseerd worden door bestaande aanbieders de ruimte te geven op beter gesitueerde locaties hun tankaanbod te verbreden en eventueel hun concept te verduidelijken. Gezien de beperkte ruimte en ontsluiting van een aantal bestaande stations (Pin en Go, Shell, Tank Van den Ban en Sakko), verdient het aanbeveling juist deze aanbieders de ruimte te geven activiteiten eventueel te verplaatsen en/of uit te breiden. Op nieuwe locaties hebben bestaande aanbieders de ruimte om het aantal opstelplaatsen te vergroten en om nevenactiviteiten beter te ontplooiën.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling van het motorbrandstoffenverkooppunt aan de Nelson Mandelalaan in overeenstemming is met deze geactualiseerde analyse van de marktpotentie.

Welstand

Het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft op 18 april 2012 ingestemd met het bouwplan, zoals is beschreven in paragraaf 4.4.2.

Informatieavond

Op 17 april 2012 heeft de gemeente een informatieavond georganiseerd voor belangstellenden uit de omgeving van het bouwplan. Tijdens deze bijeenkomst is het bouwplan toegelicht en is er over het bouwplan met de aanwezigen van gedachten gewisseld. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Burgerinitiatief

Op 4 mei 2012 heeft de gemeenteraad een burgerinitiatiefvoorstel ontvangen betreffende het verzoek tot het behoud van de groenzone aan de Nelson Mandelalaan / Ravense Hoek. Ingevolge artikel 4 lid 1.e van de Verordening Burgerinitiatief gemeente Hellevoetsluis 2010 kan een burgerinitiatief geen betrekking hebben op "een onderwerp waarover tijdens de raadsperiode - waarin indiening van het voorstel plaatsvindt - door de raad een besluit is genomen, tenzij nieuwe argumenten tot een nieuwe afweging zouden kunnen leiden".

Zoals eerder vermeld heeft de raad op 13 oktober 2011 besloten in te stemmen met de verkoop van een perceel grond nabij de Nelson Mandelalaan onder voorwaarden zoals opgenomen in de concept-overeenkomst met de koper van genoemd perceel. Tevens heeft de raad gelijktijdig besloten tot het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Dit laatste besluit betekent dat de raad heeft ingestemd met het in afwijking van het bestemmingsplan afgeven van de benodigde omgevingsvergunning en de beslissingsbevoegdheid daartoe in handen van het college van burgemeester en wethouders heeft gelegd. De in het burgerinitiatief vermelde groenzone heeft betrekking op het in het raadsbesluit van 13 oktober 2011 vermelde perceel grond.

In de raadsvergadering van 13 september 2012 heeft de raad derhalve besloten om het ingediende burgerinitiatiefvoorstel niet ontvankelijk te verklaren.

Conclusie

Op grond van vorenstaande hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Hellevoetsluis besloten:

- in te stemmen met voorliggende Goede Ruimtelijke Onderbouwing;
- met deze Goede Ruimtelijke Onderbouwing waarin de motivering van keuzes uiteen wordt gezet -voorafgaande aan de start van de procedure tot verlening van de omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan- een verzoek om ontheffing als bedoeld in artikel 15 van de Verordening Ruimte in te dienen bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 14 oktober 2013 besloten de gevraagde ontheffing te verlenen.

8.2 Motieven voor verlening ontheffing

Het bouwplan is door de gemeente op voorhand getoetst aan de voorwaarden die in artikel 15 van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid/Holland worden gesteld ten aanzien van het verlenen van ontheffing. Daarnaast zijn er tijdens de procedure tot het verlenen van de ontheffing nog aanvullende motieven aan de orde gekomen die hebben gepleit voor verlenen van ontheffing. Ten aanzien van de verschillende ontheffingsvoorwaarden kan het volgende worden opgemerkt.

a) er is sprake van een groot maatschappelijk, sociaal en/of (bedrijfs)economisch belang

De initiatiefnemer van het beoogde motorbrandstoffenverkooppunt exploiteert in Hellevoetsluis aan de Moriaanseweg West 62 een onbemand tankstation (Pin&Go den Hartog) en aan de Rijksstraatweg 65 (Van den Ban) een bemand tankstation. Beide stations liggen op korte afstand van elkaar midden in een woonwijk en grenzen o.a. aan het karakteristieke lint van de Rijksstraatweg. Uit oogpunt van veiligheid, milieuzonering, het aantal verkeersbewegingen en de beeldkwaliteit aldaar, is dit een onwenselijke situatie.

De gemeente acht het vanuit maatschappelijk en sociaal oogpunt van groot belang dat er op korte termijn een tankstation naar elders wordt verplaatst. Beide tankstations voldoen aan de eisen van de Wet milieubeheer.

De huidige tankstations hebben geen LPG zodat zij niet onder het besluit externe veiligheid vallen. Het nieuwe tankstation aan de Nelson Mandelalaan heeft wel LPG en moet daarom aan strengere regelgeving voldoen (grotere milieucontouren). Op de oude locatie kan geen LPG worden geleverd omdat het te dicht op woningen ligt. Omdat met het tankstation wil moderniseren (met LPG) zal het verplaatst moeten worden. Door LPG te gaan verkopen wordt milieu onderdeel van de omgevingsvergunning. Men kan immers niet volstaan met een melding Activiteitenbesluit.

De verplaatsing van het motorbrandstoffenverkooppunt van de Moriaanseweg West 62 naar de Nelson Mandelalaan past binnen de uitgangspunten van de gemeenteraad. Mede nu de verplaatsing bijdraagt aan een veilige woonomgeving, voldoet de verplaatsing naar het oordeel van de gemeente aan de voorwaarde in artikel 15 van de Verordening Ruimte, te weten dat er sprake moet zijn van een groot maatschappelijk belang bij het verlenen van ontheffing.

Tevens zijn er vanuit economisch oogpunt belangen die maken dat verplaatsing van het motorbrandstoffenverkooppunt gewenst is.

Bedrijfsbestemmingen zoals aan de Moriaanseweg West 62, gelegen midden in een woonwijk geven altijd aanleiding tot omgevingsoverlast. Een bedrijf moet kunnen ondernemen en vernieuwen. Indien zich een situatie aandient op een natuurlijk moment waarbij verplaatsing mogelijk wordt, dan werkt de gemeente Hellevoetsluis daar graag aan mee. Dit soort bedrijfsbestemmingen waren er eerder dan de later bijgebouwde woningbouw.

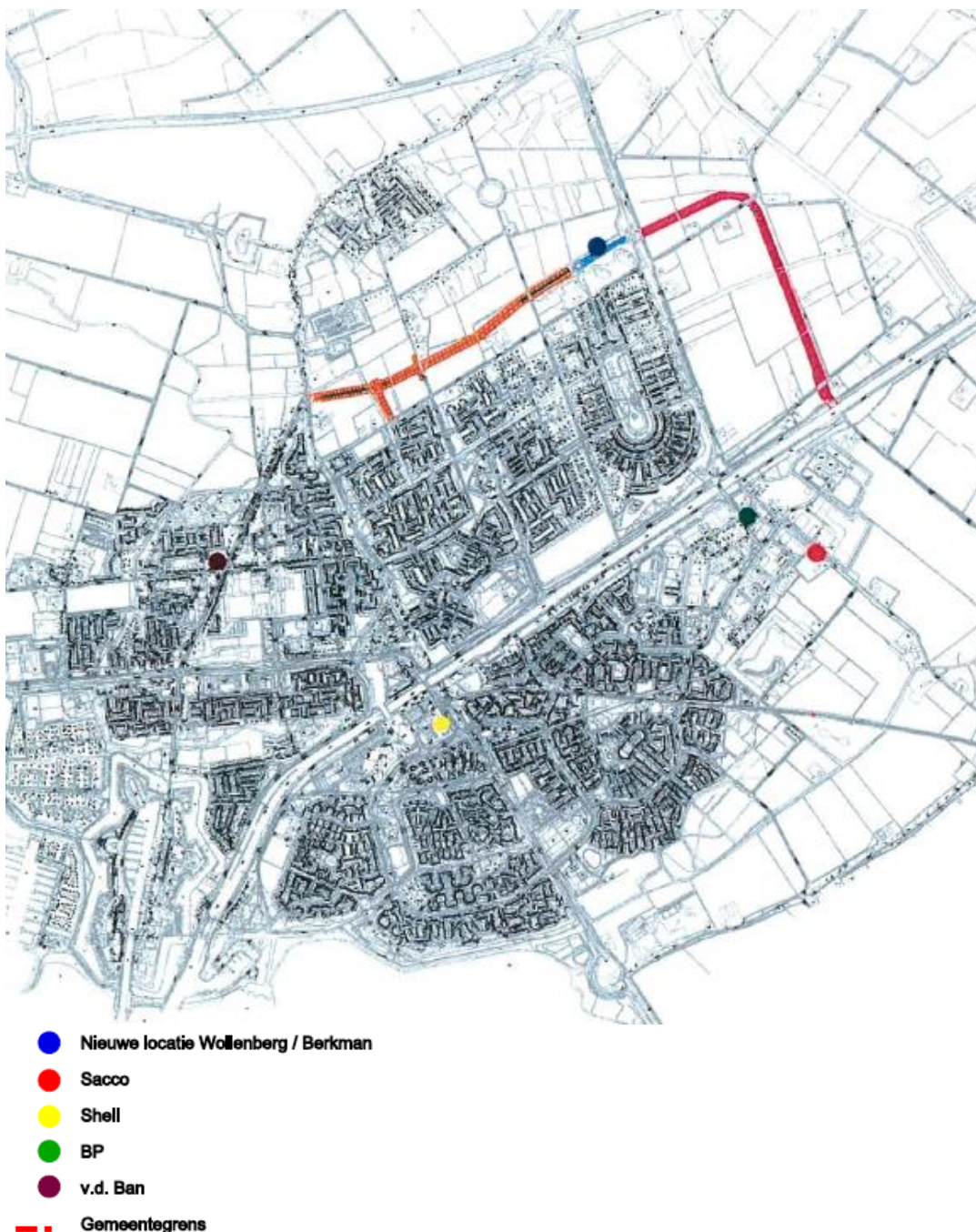
Dit betekent dat het bedrijf ter plaatse wordt beperkt en zich niet verder kan ontwikkelen. De exploitant heeft al eerder een motorvoertuigenbrandstoffenverkooppunt aan de Rijksweg ontmanteld, waarbij afspraken zijn gemaakt over een nieuwe vestiging. Modernisering, nieuwe biobrandstoffen, hedendaagse milieuvoorzieningen etc kunnen bij verplaatsing worden gerealiseerd.

Op deze wijze kan de component werkgelegenheid behouden blijven, zelfs worden uitgebreid.

Met de verplaatsing van het motorbrandstoffenverkooppunt van de Moriaanseweg West naar de Nelson Mandelalaan wordt de diversiteit in het aanbod binnen Hellevoetsluis voor de consument verbeterd. In dit noordoostelijke kwadrant van Hellevoetsluis is momenteel nog geen verkooppunt gevestigd. Dit is bedrijfseconomisch gezien van belang voor de ondernemer.

Vernieuwen van tankopslag e.d. en investeren in een ongeschikte locatie als de huidige aan de Moriaanseweg West 62 is niet wenselijk zo niet onhaalbaar vanuit de ondernemer bezien.

Op de hierna afgedrukte tekening is een overzicht gegeven van in de gemeente gevestigde motorbrandstoffenverkooppunten, inclusief de nieuwe vestigingslocatie aan de Nelson Mandelalaan. Hieruit is op te maken dat er sprake is van een evenwichtige spreiding van dit soort voorzieningen binnen het grondgebied van Hellevoetsluis.



Figuur 14: verdeling mbv's over grondgebied Hellevoetsluis

De lange termijnontwikkeling van motorbrandstoffenverkooppunten zal zich naar verwachting afspelen langs twee trendlijnen: sanering en schaalvergroting enerzijds en de opkomst van alternatieve brandstoffen en aandrijftechnieken anderzijds.

Ontwikkelingen:

De consumentenmarkt voor motorbrandstoffenverkooppunten is sterk in beweging. Veranderingen in omvang en verschijningsvorm van tankstations zijn al jaren in volle gang.

Door een groeiend gebruik van alternatieve brandstoffen en veranderingen in wet- en regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid, is de verwachting dat de markt zich vooral op het kwalitatieve vlak zal blijven ontwikkelen. De brandstoffenmarkt zelf vertoont geen sterke groei.

Bij een verplaatsing moet worden gezien waar uit oogpunt van veiligheid en milieuzonering het motorbrandstoffenverkooppunt naar verplaatst kan worden. Hierbij spelen ook bedrijfseconomische aspecten.

De realisering van een nieuw station langs een randweg van de gemeente ligt daarbij het meest voor de hand. De situering op de plaats van het bouwperceel voldoet aan deze voorwaarde, waarbij ook het verkeer over de Nieuweweg gebruik kan maken van het nieuwe motorbrandstoffenverkooppunt.

De verplaatsing van het motorbrandstofverkooppunt naar de locatie aan de Nelson Mandelalaan betekent dat de milieutechnisch ongewenste situatie aan de Moriaanseweg West 62 wordt opgeheven.

De bestaande inrichting betreft een onbemand benzineservice punt waarvoor volgens het activiteitenbesluit een afstand van 20 meter geldt van het afleverpunt tot woningen van derden. De woning van derden zit op 19,85 meter. De bestaande inrichting heeft geen mogelijkheid meer om verder uit te breiden. Om die reden is het wenselijk om het tankstation te verplaatsen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de richtafstanden voor een benzineservicepunt 30 meter voor geluid, 30 meter voor geur en 10 meter voor veiligheid. Terugplaatsen van een nieuwe benzineservicepunt op die locatie is daarom niet wenselijk. De verkeersbewegingen richting het brandstofservicepunt lopen via de Rijksstraatweg en de Moriaanseweg. De Rijksstraatweg heeft door het grote aantal verkeersbewegingen een hoge geluidbelasting naar de woningen aan die weg. Verplaatsing van het brandstofservicepunt is ook om die reden wenselijk.

De initiatiefnemer is op grond van contractuele afspraken verplicht uiterlijk twee jaar na het verkrijgen van de benodigde vergunningen ten behoeve van de nieuwe locatie aan de Nelson Mandelalaan, het tankstation aan de Moriaanseweg West 62 op te heffen. Er mag daarna op deze laatste locatie geen nieuw motorbrandstofverkooppunt gevestigd worden. De gemeente Hellevoetsluis zal dit naast de contractuele afspraken ook verankeren in haar beleid, het bestemmingsplan in dit geval.

Op grond van vorenstaande wordt aangetoond dat het van groot maatschappelijk belang is dat het motorbrandstofverkooppunt wordt verplaatst. Tevens wordt aangetoond dat het van groot (bedrijfs)economisch belang is dat het motorbrandstofverkooppunt op een andere locatie wordt gesitueerd. Om deze redenen past de verplaatsing binnen de ontheffingsvoorwaarden als genoemd in artikel 15 lid 1 van de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland.

b) de provinciale belangen zoals verwoord in de provinciale structuurvisie worden niet in onevenredige mate aangetast

Het perceel is gevestigd op gronden die in de Structuurvisie ‘Visie op Zuid-Holland’ zijn opgenomen met de aanduiding Stedelijk Groen buiten de contour. Het doel van deze aanduiding is om een groene buffer en een landschappelijk overgangsgebied te creëren tussen de bebouwde kern van Hellevoetsluis en het ten noorden van het gebied gelegen natuurgebied het Ravense Hout.

De gemeente heeft veel aandacht besteed aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing van het motorbrandstoffenverkooppunt. In dat kader heeft Landschapsbeheer Zuid-Holland onderzoek gedaan en advies uitgebracht over de landschappelijke inpassing van het motorbrandstoffenverkooppunt.

Uit het onderzoek en het advies blijkt, dat er daadwerkelijk een inrichting gerealiseerd kan worden, waarbij de functie van het groene overgangsgebied niet onevenredig wordt aangetast. Daarbij wordt tevens door de keuze van het ontwerp, de nagestreefde stedenbouwkundige waarden en de beeldkwaliteit, geborgd dat de vestiging van het motorbrandstoffenverkooppunt op dusdanige wijze geschiedt dat er wordt tegemoet gekomen aan de belangen van bewoners aan de grens van de Ravense Hoek.

De gemeente hecht overigens veel belang aan het zoveel mogelijk open houden van het gebied ten noorden van de bebouwde kern. Door de begrenzing van het plangebied, de goede landschappelijke inpassing en de schaal en maat van het overblijvende gebied, blijft het open karakter van het gebied grotendeels gehandhaafd.

Door deze zorgvuldige inpassing blijft het gebied beschikbaar voor een invulling conform de aanduiding in de Provinciale Structuurvisie.

De inpassing van het motorbrandstoffenverkooppunt in het landschap is elders in deze GRO verder aangeduid (par. 4.4.1. en 8.1).

De gronden tussen de woonwijk de Ravense Hoek en het Ravense Hout zijn op de functiekaart van de provinciale structuurvisie ‘Visie op Zuid-Holland’ opgenomen met de aanduiding Stedelijk Groen. Dit is indertijd zo opgenomen aangezien er plannen bestonden om ter plaatse mogelijk sportvelden te realiseren, het betrof de verplaatsing van de voetbalvereniging vanuit de kern Nieuwenhoorn.

Deze verplaatsing is uiteindelijk niet doorgegaan. Hierdoor bestond de mogelijkheid om dit gebied deels op een andere wijze in te vullen. Gezien het belang van de verplaatsing van het motorbrandstoffenverkooppunt naar buiten de bebouwde kern, is de nu aan de orde zijnde locatie in beeld gekomen als vestigingsplaats.

c) er zijn geen reële andere mogelijkheden

De vraag die voorligt, is of er ontheffing kan worden verleend voor de vestiging van een motorbrandstoffenverkooppunt buiten de bebouwingscontour.

Als sprake is van een verplaatsing van een motorbrandstoffenverkooppunt, dan moet daarbij worden gezocht naar een locatie die uit oogpunt van veiligheid en bediening van motorvoertuigen de beste is. Situering langs infrastructuur aan de randen van de bebouwde kern betekent derhalve situering buiten de bebouwingscontouren.

De gemeente Hellevoetsluis ziet de beoogde locatie aan de Nelson Mandelalaan als de beste optie. Onder punt b. is inzicht gegeven in de spreiding van het aanbod van motorbrandstoffenverkooppunten binnen het grondgebied van de gemeente. Ten aanzien van de situering aan de Nelson Mandelalaan, als onderdeel van de noordelijke randweg, kan worden gesteld dat verreweg het grootste verkeersaanbod via de oostzijde van Hellevoetsluis de gemeente binnen komt.

Dit is de reden waarom er aan deze kant van Hellevoetsluis is gezocht en niet naar een zoeklocatie aan de overkant van de Nieuweweg.

In het verleden is een aantal verzoeken door de gemeente ontvangen die vanuit planologisch oogpunt niet wenselijk bleken te zijn. Het eerste plan dateert van medio 2001 voor de realisering van een tankstation nabij de Rijksstraatweg/hoek Provincialeweg/hoek Lagelandseweg. Uit ambtelijke contacten met de provincie is gebleken dat van de zijde van de provincie geen positief advies was te verwachten voor deze locatie. In 2006 is een principeplan ingediend voor de vestiging van een motorbrandstoffenverkooppunt nabij de Kreekweg (Tuincentrum Aralia) te Hellevoetsluis.

Nog afgezien van het feit of deze locatie in planologische zin zou passen in de omgeving is aan de initiatiefnemer medegedeeld dat vanwege het feit dat nog geen nota motorbrandstoffenverkooppunten is opgesteld de behandeling van het verzoek eerst na vaststelling van het voornoemde beleid behandeling van dit verzoek zal plaatsvinden.

Uiteindelijk heeft de initiatiefnemer afgezien van deze locatie vanwege de vestiging van een tankstation aan het einde van de Kanaalweg W.Z. op het grondgebied van de gemeente Brielle.

Voorts is een locatie onderzocht aan de oostelijke zijde van de Nieuweweg. Vanuit provinciaal oogpunt is ambtelijk steeds gezegd dat medewerking alleen gegeven kon worden aan de locaties die zijn gelegen aan de zuid-west kant van de Nieuweweg.

De hiervoor al gememoreerde gewenste goede spreiding van motorbrandstofverkooppunten binnen het grondgebied van Hellevoetsluis, waarbij onder meer de afwikkeling van het verkeer een grote rol heeft gespeeld, heeft er uiteindelijk en na rijp beraad toe geleid dat een plan is ontwikkeld op de locatie aan de Nelson Mandelalaan.

De realisering van het motorbrandstoffenverkooppunt tast geen provinciale belangen aan. In de provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is de beoogde locatie aangegeven als 'stedelijk groen buiten de contour'.

Deze aanduiding is opgenomen met het oog op oorspronkelijk de situering van sportvelden ten behoeve van voetbalvereniging Nieuwenhoorn. Daarbij was ook de realisering van een sporthal mogelijk.

De open ruimte tussen de woonwijk Ravense Hoek en het Ravense Bos is aanzienlijk. Deze open ruimte heeft een breedte van 300 m, de breedte van het Motorbrandstoffenverkooppunt bedraagt globaal 40 m. Met deze breedte wordt derhalve circa 1/7 deel van de totale breedte van het tussengebied door een andere functie/bebouwing dan stedelijk groen in beslag genomen.

De huidig beoogde locatie is afgeleid uit de toekomstige verkeersstructuur van Hellevoetsluis en is mede gebaseerd op een gewenste goede spreiding van de motorbrandstoffenverkooppunten over de gemeente. In het op 21 maart 2013 door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is deze verkeersstructuur, waaronder de noordelijke en oostelijk randweg, vastgelegd. Hiervoor is al aangegeven dat er sprake is van een evenwichtige spreiding van de motorbrandstoffenverkooppunten over de gemeente.

Het verzorgingsgebied ten noorden van het kanaal bedraagt circa 10.000 woningen (circa 23.000 bewoners), het gebied ten zuiden van het kanaal bedraagt circa 7.400 woningen (circa 16.500 bewoners).

Door bewoners van de wijk Ravense Hoek zijn diverse locaties genoemd die ook geschikt zouden zijn voor huisvesting van een motorbrandstoffenverkooppunt. Het wordt van belang geacht om deze locaties hier aan de orde te stellen. Op de hierna vermelde tekening zijn de genoemde alternatieve locaties in beeld gebracht.

De hierna uitgelichte locaties 1 tot en met 5 zijn alle geprojecteerd langs wegen die tegen de verkeersstroom ingaan. De situering van het motorbrandstoffenverkooppunt is gebaseerd op een verkeersafwikkeling richting Rotterdam. Deze afwikkeling is vele malen meer dan de afwikkeling van het verkeer richting Goeree-Overflakkee.



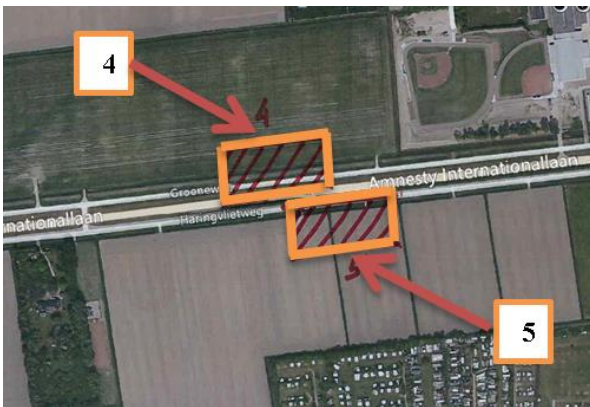
Figuur 15 Mogelijk alternatieve locaties westelijk deel Hellevoetsluis



Voor de alternatieven 1 en 2 wordt aanvullend opgemerkt, dat deze locaties, qua afstand te dicht zijn geprojecteerd op de reeds bestaande stations aan de N57. Goedkeuring van overheidswege is dan ook daar niet te verwachten, los daarvan is het vanuit exploitatie technisch oogpunt een ongewenste situatie.



Locatie 3 is geprojecteerd nabij de recreatieterreinen. Nog afgezien van de ligging, geprojecteerd in de richting Hellevoetsluis in, en niet voor het uitgaande verkeer, vindt de gemeente Hellevoetsluis deze locatie mede gelet op de Structuurvisie en de mogelijke ontwikkelingen op langere termijn geen haalbaar alternatief. De grond waarop het is geprojecteerd is geen eigendom van de gemeente of de initiatiefnemer.



Locatie 4 en 5 zijn ook vanwege de genoemde spreiding niet als een reëel alternatief aan te merken. Voorts geldt ook voor deze locaties dat een renderend station niet haalbaar zal zijn.

De twee overige locaties liggen in de buurt van de locatie aan de Nelson Madelalaan.



Figuur 16: locaties noordoostelijk deel Hellevoetsluis



Locatie 6 is reeds bij de gemeente als principeplan destijds (medio 2003) ingediend. Na de gebruikelijke voorbesprekingen op ambtelijk provinciaal niveau is gebleken dat deze locatie niet past binnen de provinciale structuurvisie en dat van de zijde van de provincie daaromtrent geen goedkeuring verkregen zou kunnen worden.



De enige aangeboden alternatieve locatie (7) zou tot de mogelijkheden kunnen behoren. Of en in hoeverre van de provincie daar goedkeuring voor verkregen zou kunnen worden is niet onderzocht. Voor realisering van deze alternatieve locatie dienen echter diverse verkeerskundige voorzieningen te worden getroffen (omleggen secundaire weg, aanpassing ovonde, maken nieuwe rotonde.) Daarnaast geldt ook voor deze locatie dat in de directe nabijheid woningen zijn gelegen. De kosten die met de uit te voeren werkzaamheden zijn gemoeid maken dat in financieel technische zin de realisering van motorbrandstoffenverkoop punt op die locatie niet rendabel zal zijn.

Ten slotte wordt in dit kader in zijn algemeenheid nog het volgende opgemerkt. Het gewenste motorbrandstoffenverkoop punt wordt gesitueerd aan de nog aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg (aanvang medio 2014) en nog te ontwikkelen Oostelijke Randweg nodig in het kader van de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Kickersbloem III. De gemeente meent dat de gekozen locatie aan de Nelson Mandelalaan nog steeds de meest functionele en doelmatige locatie is voor de realisering van een motorbrandstofverkoop punt. Met de voornoemde realisering worden ook de provinciale belangen niet geschaad.

Daarnaast is ook van belang, dat de initiatiefnemer van mening is, dat op de genoemde alternatieve locaties de exploitatie van een motorbrandstoffenverkoop punt in financieel technische zin niet haalbaar is. Onder meer ook vanwege de eerder genoemde verkeersafwikkeling.

d) de negatieve effecten worden zoveel mogelijk beperkt

Zoals hiervoor al aangeduid wordt het motorbrandstoffenverkoop punt landschappelijk verantwoord ingepast. Het motorbrandstoffenverkoop punt komt op circa 185 m¹ afstand van de dichtstbijzijnde woningen in de bebouwde kern van Hellevoetsluis. De milieuzone van het motorbrandstoffenverkoop punt strekt zich niet uit tot milieugevoelige functies in de omgeving.

Door een zorgvuldige landschappelijke inpassing wordt het motorbrandstoffen-verkooppunt ook vanuit landschappelijk en esthetisch oogpunt op een aanvaardbare wijze gerealiseerd.

Behalve landschappelijke inpassing is ook qua situering van de luifel en de uitstraling/beeldkwaliteit van de bebouwing gestreefd naar een zo goed mogelijke inpassing in de landschappelijke omgeving. De situering van de luifel boven het tankstation ligt haaks op de Nelson Mandelalaan, evenwijdig aan de Nieuweweg. De luifel zal dan ook met name zichtbaar zijn vanaf de Nieuweweg en niet zozeer een barrière vormen in het landschappelijk beeld tussen de Ranvese Hoek en Nieuwenhoorn.

Aangaande de bebouwing van het motorbrandstoffenverkooppunt wordt uitgegaan van:

- een opdeling van de bouwmassa in enkele kleinere en losse bouwvolumes met een zoveel mogelijk transparante opzet.
- een horizontale belijning en een zo licht mogelijke constructie van o.a. de luifel.
- voor de kleurstelling van de bebouwing en de luifel wordt in hoofdzaak uitgegaan van een lichtgrijze kleur, waardoor zo min mogelijk sprake is van een contrast met de landelijke omgeving.

Tevens is aandacht besteed aan reclame/belettering, op de luifel zal alleen het logo worden vermeld.

Voor wat betreft de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar de als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegde visie van Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten. Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen is nog een extra grondwal ten zuiden van de Nelson Mandelalaan gepland met een hoogte van 3 m¹, met daarop beplanting met een hoogte van 8 m¹ om de zichtbaarheid en potentiële lichthinder voor omwonenden te voorkomen. In paragraaf 8.1 is al ingegaan op de inhoud van deze visie, die uitgaat van het plegen van aanpassingen in de openbare ruimte, alsmede van het op een goede wijze invullen van het terrein van het motorbrandstoffenverkooppunt zelf.

Openbare ruimte

Er wordt een nieuwe landschappelijke buffer aangelegd aan de oever van de zuidelijk gelegen waterpartij (noordoever). Op deze plaats vormt de buffer een landschappelijk beeld ten opzichte van het uitzicht van de woningen aan de Buitendijkweide. Deze 7,5 m brede buffer bestaat uit een groenstrook tussen de waterpartij en de Nelson Mandelalaan. De strook wordt beplant met bosplantsoen bestaande uit inheemse soorten, waarbij gedacht wordt aan 30 % wintergroen plantsoen. Door realisering van deze landschappelijke buffer zal er, naast de visuele afscherming van het motorbrandstoffenverkooppunt voor bewoners van de woonwijk Ravense Hoek, geen sprake zijn van het ondervinden van mogelijke lichthinder. Ook wordt het geluid, zowel door de wal als door de bosschages, aanmerkelijk gedempt, dit daargelaten de vraag of er al sprake zou zijn van geluidhinder gelet op de afstand tussen de woningen en het motorbrandstoffenverkooppunt.

Terrein motorbrandstoffenverkooppunt

Op het terrein van het motorbrandstoffenverkooppunt wordt een grondwal gerealiseerd tot een hoogte van 1,5 m¹. Deze grondwal wordt ingeplant met bloeiende heesters. Daarnaast worden verspreid bomen geplant rond het motorbrandstoffenverkooppunt en de directe omgeving (eik en wilg). Langs de noordelijke en oostelijke watergangen wordt rietland gerealiseerd.

Overigens is al eerder in deze onderbouwing vermeld dat er een groot algemeen belang aan de orde is bij verplaatsing van het huidige motorbrandstoffenverkooppunt, dit vanwege veiligheids-, verkeers- en bedrijfseconomische redenen.

8.3 Wettelijke Procedure

De gemeente Hellevoetsluis zal ten behoeve van deze ruimtelijke ontwikkeling een procedure starten die moet leiden tot het verlenen van omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder a en c van de Wabo. Op de voorbereiding van dit besluit is de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Nadat de GRO is opgesteld en akkoord is bevonden zal een ontwerpbesluit omgevingsvergunning worden opgesteld en deze zal op grond van artikel 3.10, lid 1 van de Wabo jo. afdeling 3:4 Awb, met bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze inzagetermijn kan een ieder mondeling of schriftelijk zijn zienswijze over de ontwerpbesluiten kenbaar maken. Een bekendmaking hiervan zal in het Groot Hellevoet en in de Staatscourant worden gepubliceerd. Nadat de omgevingsvergunning is verleend kan men tegen dit besluit indien men belanghebbende is en een zienswijze heeft ingediend, een beroep schriftelijk indienen. De exacte wijze waarop en bij wie zullen in de omgevingsvergunning worden aangegeven.

8.4 Uitkomst wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bepaald, dat bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid onder a, onder 3, van de Wabo, artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing is. In dat artikel 3.1.1 van het Bro is de plicht opgenomen om bij de voorbereiding van een planologisch besluit vooroverleg te plegen met relevante gemeenten, waterschappen, provincie en Rijk.