

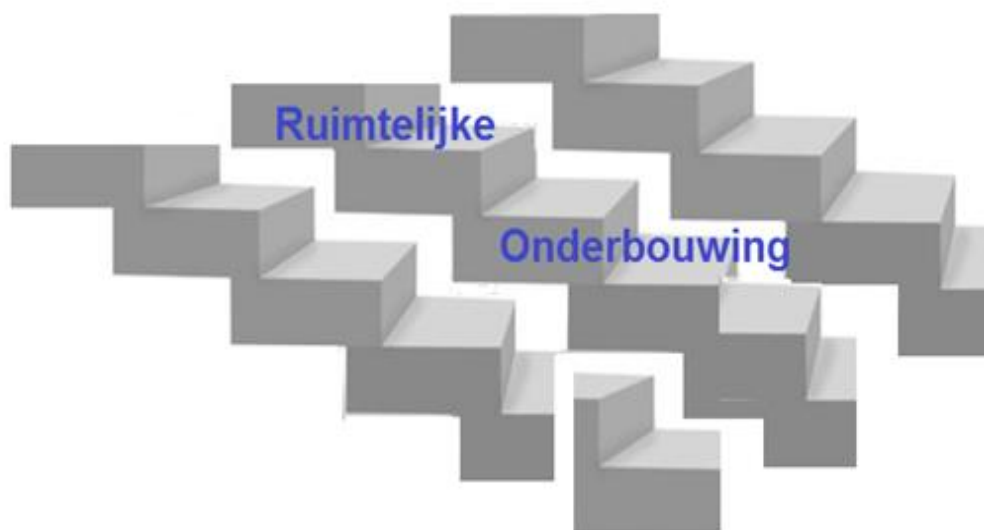


Planologisch en Juridisch Adviesbureau

Pasmaat advies

Ruimtelijke Onderbouwing

Tankstation Zeiving 19 te Vuren
gemeente Lingewaal



Vergunning April 2016

info@pasmaat.com
www.pasmaat.com

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Algemeen	3
1.2. Vigerend bestemmingsplan	3
1.3. Procedure	3
1.4. Ligging van het plangebied	4
1.5. Inhoud van de toelichting	4
2. Beleid	5
2.1. Rijksbeleid	5
2.2. Provinciaal	6
2.3. Gemeentelijk beleid	6
2.4. Conclusie Beleidskader	7
3. Beschrijving van het planvoornemen	8
3.1. Bestaande situatie	8
3.2. Planvoornemen	8
3.3. Ontsluiting	9
4. Ruimtelijke aspecten	10
4.1. Hinder bedrijvigheid	10
4.2. Luchtkwaliteit	11
4.3. Bodemonderzoek	11
4.4. Waterparagraaf	12
4.5. Flora en fauna	12
4.6. Archeologie	13
4.7. Externe veiligheid	14
4.8. Kabels en leidingen	14
4.9. Wet geluidhinder	15
4.10. Parkeren	16
5. Uitvoerbaarheid	16
5.1. Inleiding	16
5.2. Economische uitvoerbaarheid	16
5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	16



1. Inleiding

1.1 Algemeen

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing vormt de juridische en planologische onderbouwing voor het wijzigen van het gebruik van een gedeelte van het huidige vrachtwagenparkeerterrein bij het chauffeursrestaurant De Goudreinet te Vuren, gelegen aan de Zeiving 19. Restaurant De Goudreinet is van oorsprong een chauffeursrestaurant en is in de loop van de afgelopen jaren zich weer steeds meer gaan richten op het voorzien in de behoeften van chauffeurs door het aanbieden van speciale menu's, het aanbieden van douches en toiletten en het ongestoord kunnen overnachten op de parkeerplaats. De bedoeling is om steeds meer te komen tot een full-service chauffeursvoorziening. Het eerste initiatief is om een tankstation te vestigen, voornamelijk gericht op beroepsvervoer maar waar ook particulieren kunnen tanken, gezien de ligging vlakbij de Mac Donalds en diverse bedrijvigheid rondom het plangebied, waar ook veel bezoekers naartoe komen.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan "Reparatieplan Buitengebied 2014" waarin het perceel een horecabestemming heeft met een dubbelbestemming voor archeologische waarden, een waterstaatskundige bestemming aanwezig is en waarbij het parkeerterrein wordt gezien als verkeerskundige voorziening. Het bouwen van een tankstation en het wijzigen van het gebruik naar tankstation is niet toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft ook geen flexibiliteitsbepalingen op grond waarvan kan worden meegewerkt aan onderhavig planvoornemen.



1.3 Procedure

De gemeente Lingewaal heeft haar voornemen uitgesproken om mee te werken aan onderhavig planvoornemen door het afgeven van een omgevingsvergunning. Voor dit planvoornemen is een omgevingsvergunning nodig omdat artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bepaalt dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning gronden te gebruiken in strijd met een bestemmingsplan.

Het planvoornemen om te komen tot een tankstation is mogelijk met een omgevingsvergunning waarbij moet worden afgeweken van planregels van het bestemmingsplan.

Artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3 van de Wabo geeft aan Burgemeester en wethouders de mogelijkheid dat een omgevingsvergunning kan worden verleend om gronden of bouwwerken te gebruiken in strijd met een geldend bestemmingsplan, indien het planvoornemen en het daarop volgend besluit van de gemeente niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het te nemen besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Wel dient op grond van milieuwetgeving een melding worden ingediend bij het bevoegd gezag (gemeente Lingewaal).

Hoewel het afwijken van een bestemmingsplan een bevoegdheid is van het college van Burgemeester en wethouders dient - op grond van de Wabo - de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen af te geven alvorens het college hierover definitief kan besluiten.

1.4 Ligging van het plangebied

In onderstaand figuur is aangegeven waar het plangebied is gelegen.



Figuur 1: ligging perceel

1.5 Inhoud van de ruimtelijke onderbouwing

Deze ruimtelijke onderbouwing beschrijft in hoofdstuk 1 de inleiding, de ligging van het projectgebied en het geldende bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader beschreven, voor zover dit relevant is voor onderhavig plan. Hoofdstuk 3 gaat in op de ruimtelijke structuur en de ontsluiting van het project. Hoofdstuk 5 geeft de uitgangspunten en randvoorwaarden van het project weer en hoofdstuk 5 beschrijft de haalbaarheid op het gebied van milieuaspecten en planschade.

2. Beleid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het Rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Ruimte haar definitieve Structuurvisie vastgesteld zodat deze van kracht is geworden. Deze Structuurvisie is de vervanger van de Nota Ruimte en de Nota mobiliteit.

Het Rijk kiest 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.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen.

Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan. In het MIRT wordt ook de samenhang met decentrale belangen en regionale opgaven besproken. Voor Lingewaard is de waterveiligheid als nationaal belang relevant maar omdat reeds sprake is van verhard terrein en bebouwing is dit nationale belang niet van invloed op deze ruimtelijke onderbouwing.

Ladder voor duurzame ontwikkeling

Het rijk heeft op 1 oktober 2012 het artikel 3.1.6 gewijzigd in die zin dat lid 2 is ingevoegd. Hierin is ene motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan. Hierdoor dient een verantwoording te worden opgenomen aan de hand van drie treden van de Ladder voor duurzame ontwikkeling. De eerste trap betreft de vraag of sprake is van een stedelijke ontwikkeling die voorziet in een actuele regionale behoefte, zowel kwalitatief als kwantitatief. De volgende treden hebben betrekking op de vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied kan worden ingepast of – indien dit niet mogelijk is – op andere locaties. Deze dienen dan goed ontsloten en gemotiveerd te zijn.

Onderhavige ontwikkeling betreft het toevoegen van een tankstation. Weliswaar zijn in de omgeving diverse andere tankstations aanwezig, gezien de hoge frequentie van verkeersbewegingen en parkeren op het terrein, alsmede het doorgaande verkeer dat vanaf het plangebied direct de snelweg oprijdt, is sprake van een grote behoefte aan een tankstation op deze locatie. Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Hierdoor wordt voldaan aan trede 1 en kan het initiatief binnen de stedelijke contour worden opgelost. Bovendien neemt de bebouwing slechts beperkt toe.

2.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Totdat de Wro in werking is getreden (1 juli 2008) was het rijksbeleid voornamelijk vastgelegd in PKB's (Planologische Kernbeslissingen). Deze PKB's zijn sinds 1 juli 2008 niet meer bindend voor andere overheden dan de rijksoverheid zelf. Bij het inwerking treden van de Wro is ervoor gekozen om het bindende gedeelte van het rijksbeleid te borgen in een of meerdere AmvB's (Algemene Maatregel van Bestuur). Zo is één van deze AmvB's het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Het Barro vormt het inhoudelijke ruimtelijke beleidskader van de rijksoverheid dat zicht richt op met name de gemeentelijke overheid hoe een bestemmingsplan of omgevingsvergunning (indien deze niet past binnen het bestemmingsplan) dient te worden ingericht qua (plan)regels en het gebruik van gronden, waar dit de nationale belangen betreffen of kunnen beïnvloeden.

Zo schrijft het Barro regels voor hoe om te gaan met bijvoorbeeld de grote rivieren, de ecologische hoofdstructuur, de kustfundamenten en het Rotterdamse project Mainportontwikkeling Rotterdam. Dit betrof de eerste tranche van het Barro uit 2011.

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden waarbij het (toen) nieuwe rijksbeleid werd vertaald (zoals de hierboven beschreven Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de zogenoemde MIRT-agenda's). Deze tweede tranche geeft regels over hoe om te gaan met de radarverstoringsgebieden, reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen en spoorlijnen en voor uitbreiding van bestaande hoofdwegen die met naam zijn genoemd.

Op 1 oktober 2012 is ook de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder vormt een bindend toetsingskader voor alle gemeentelijke bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan, provinciale inpassingsplannen en provinciale ruimtelijke verordeningen.

Het onderhavige initiatief is verder op geen enkele wijze in strijd met het rijksbeleid.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Van Streekplan 2005 naar Structuurvisie 2010

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Het Streekplan Gelderland 2005(uit de WRO) is vervangen door de provinciale structuurvisie. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, een daarvan is de provinciale ruimtelijke verordening.

In het provinciale beleid is voor deze locatie sprake van ruimte voor bedrijvigheid. Hierdoor is geen sprake van strijdigheid met het provinciale beleid.

2.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening 2014

Op 14 januari 2014 heeft het college van Gedeputeerde Staten de Omgevingsvisie en de daarbij behorende Omgevingsverordening vastgesteld. In deze Omgevingsvisie staan de hoofdlijnen en in de Omgevingsverordening de regels die gelden voor het uitvoeren van het provinciale beleid. Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in de nieuwe Omgevingsvisie.

Voor de uitvoering van de Omgevingsvisie werkt de provincie verder aan lopende activiteiten op het terrein van onder andere ruimte, mobiliteit, natuur en water. Bovendien volgt uit de Omgevingsvisie een concrete vertaling van de visie voor vier grote opgaven in Gelderland:

- de economische kracht van de stedelijke netwerken
- de Gelderse corridor (de spoor-, weg en waterverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied)
- de versterking van de Veluwe als toeristisch aantrekkelijk natuurgebied
- de krimp van de bevolking in de Achterhoek.

Het plangebied is gelegen binnen het buitengebied van Lingewaal, dus buiten het gebied van de stedelijke netwerken. Op grond van de omgevingsvisie en de omgevingsverordening is een toevoeging van een tankstation binnen een bestaand bedrijventerrein, gelegen tussen overige bedrijventerreinen, toegestaan.

2.3 Gemeentelijk beleid Structuurvisie Lingewaal

De Structuurvisie van Lingewaal sluit het vestigen van een tankstation op onderhavige locatie niet uit. Er is reeds bebouwing aanwezig op het perceel en het perceel is op/nabij het bedrijventerrein gelegen.

2.4 Conclusie Beleidskader

Het initiatief is getoetst aan het rijksbeleid, het provinciale beleid en gemeentelijke beleid. Uit de deelconclusies blijkt reeds dat het plan niet in strijd is met het beleidskader.

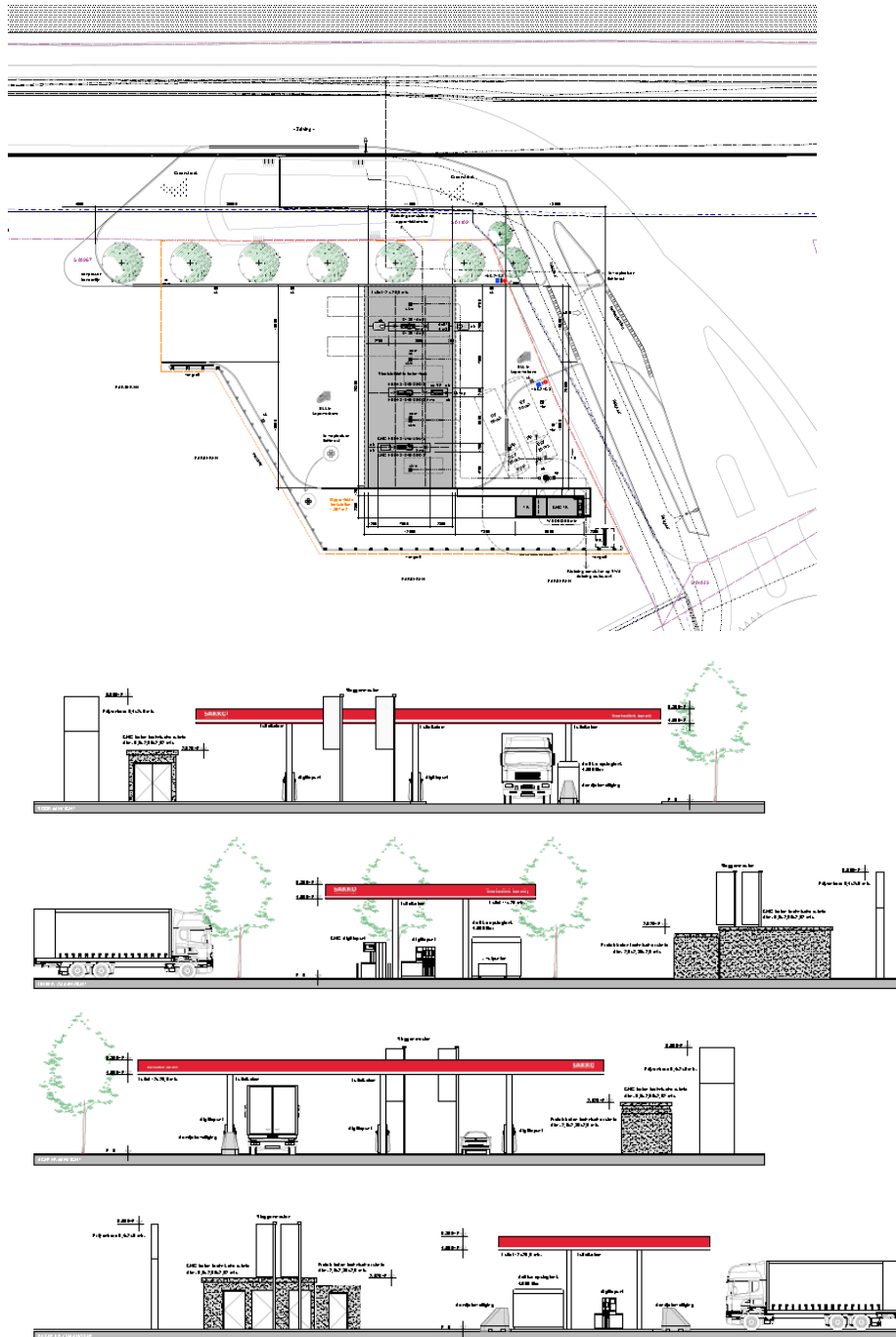
3. Beschrijving van het planvoornemen

3.1 Bestaande situatie

Het plangebied wordt nu gebruikt als horecabedrijvigheid met grootschalig parkeren met een mogelijkheid om in de nacht in de wagen te overnachten.

3.2 Planvoornemen

Het planvoornemen bestaat eruit dat een tankstation wordt opgericht.



Planvoornemen

3.3 Ontsluiting

De bestaande ontsluiting van het perceel wijzigt in die zin dat de ontsluiting dichterbij de rotonde wordt gelegd, maar waarbij niet rechtstreeks op de rotonde wordt aangesloten om het doorgaande verkeer niet te belemmeren.

4. Ruimtelijke aspecten

4.1 Hinder bedrijvigheid

4.1.1 Inleiding

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt getoetst conform:

- VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009);
- Wet milieubeheer.

VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'

Tabel 1. Richtafstanden SvB (bron: bedrijven en milieuzonering)

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De Vereniging van Nederlandse Gemeente doet in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009), een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie ten opzichte van woningen krijgen.

De publicatie heeft bedrijven ingedeeld in categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de bestemmingsgrens van de bedrijven en anderzijds de gevel van een woning. De adviesafstanden hangen samen met gebiedskenmerken.

Naast het omgevingstype rustige woonwijk kent de VNG-handreiking ook het omgevingstype gemengd gebied.

Wanneer sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies, voor met name het aspect geluid, met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Het aspect geluid is veelal het maatgevende aspect. Een gemengd gebied is een gebied met een variatie aan functies. Een tankstation valt binnen de categorie 1, hooguit 2 van de bedrijvenlijst. Bij het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing is uitgegaan van de meest zware categorie 2 met een richtafstand van maximaal 30 meter.

4.1.2 Beoordeling

In de omgeving van het plangebied is een woonbestemming gelegen. Dit betreft de woning aan de Graaf Reinaldweg1 te Herwijnen. Deze bevindt zich op een afstand van circa 160 meter ten opzichte van het nieuwe tankstation. Aan de geadviseerde 30 meter afstand van de grens van de bestemming tot aan de gevels van de woning wordt voldaan.

4.1.3 Conclusie

De directe omgeving van het plangebied is te typeren als gemengd gebied door de aanwezigheid van diverse stedelijke functies. Er wordt voldaan de bedrijfszonering omdat de woning van derden op voldoende afstand is gelegen.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Inleiding

Voor luchtkwaliteit is de Wet luchtkwaliteit van toepassing. Deze wet is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit niet in betekenende mate en de Regeling niet in betekenende mate. In het Besluit niet in betekenende mate is vastgelegd dat wanneer een ontwikkeling niet meer bijdraagt dan 3% aan de grenswaarde, deze niet getoetst hoeft te worden aan de wettelijke grenswaarden. Hierin staat dat meer dan 1,2 microgram stikstofdioxide en/of fijnstof per m³ wordt aangemerkt als in betekenende mate.

4.2.2 Beoordeling

In de Regeling niet in betekenende mate is dit doorvertaald naar 1.500 woningen, ofwel 7.500 verkeersbewegingen (uitgaande van 5 verkeersbewegingen per woning, conservatieve aanname conform de ASVV 2004). Het tankstation zal geen nieuwe verkeersbewegingen genereren maar maakt gebruik van de huidige bestaande verkeersbewegingen. Door onderhavige ontwikkelingen zal de luchtkwaliteit niet significant afnemen.

4.2.3 Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

4.3 Bodemonderzoek

4.3.1 Inleiding

Het is wettelijk geregeld (Wbb en bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen, als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Indien sprake is van een verdachte locatie dient onderzocht te worden in welke mate de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3.2 Beoordeling

Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat een planologische procedure, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is. Een bodemonderzoek mag niet meer dan vijf jaar oud zijn en moet een vastgestelde informatiekwiteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de aanvraag te worden geweigerd. Door NIPA Milieutechniek te Oss is onderzoek gedaan naar de bodemgesteldheid. Hieruit blijkt dat de bodem voldoet om het nieuwe gebruik mogelijk te maken. Het bodemonderzoek is bij de aanvraag om omgevingsvergunning gevoegd.

4.3.3 Conclusie

De bodem is geschikt bevonden voor het beoogde gebruik.

4.4 Waterparagraaf

4.4.1 Inleiding

Sinds 2003 is bij ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets wettelijk verplicht. Het doel van de watertoets is de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het watersysteem in beeld te brengen en eventuele negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken door het nemen van maatregelen.

4.4.2 Beoordeling

De gemeente is niet primair verantwoordelijk voor alle watertaken, maar moet de waterbelangen wel goed beschrijven en afwegen binnen de ruimtelijke ordening. De voor de gemeente en waterschap van belang zijnde wateraspecten zijn hieronder beschreven. Volgens de Wet gemeentelijke watertaken (2008) is de gemeente verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater. De gemeente mag vervolgens zelf bepalen op welke wijze het ingezamelde hemelwater wordt verwerkt. Verder heeft de gemeente de zorgplicht om structurele problemen als gevolg van een voor de gebruiksfunctie nadelige grondwaterstand in openbaar bebouwd gebied te voorkomen of te beperken.

Vanaf 1 november 2003 zijn de overheden wettelijk verplicht om alle ruimtelijke plannen, die van invloed zijn op de waterhuishouding, voor advies voor te leggen aan de waterbeheerders.

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld als opvolger van de Vierde nota Waterhuishouding uit 1998 en op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is geworden. Het Nationaal Waterplan heeft de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan is een algemeen plan voor het op nationaal niveau te voeren waterhuishoudkundig beleid en geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot duurzaam waterbeheer.

Het plan is verder niet relevant voor de waterhuishouding omdat er geen verharding optreedt ten opzichte van de bestaande situatie. Het tankstation wordt op de bestaande verharding opgericht.

4.4.3 Conclusie

Gelet op vorenstaande vormt het onderdeel Water geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.5 Flora en fauna

4.5.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden beoordeeld of het plan natuurwaarden kan verstoren die in strijd is met de natuurwetgeving zoals de Flora-en Faunawet.

4.5.2 Beoordeling

De belangrijkste natuurwaarden zijn vastgelegd in de gebiedsgericht beleid. Hiervoor zijn Natuurbeschermingsgebieden, Habitatrichtlijngebieden en Vogelrichtlijngebieden aangewezen. Bij ieder ruimtelijk initiatief dient te worden gekeken naar flora- en fauna aspecten. Door NIPA Milieutechniek is onderzoek gedaan naar de flora en fauna betreffende onderhavig plan.

Gebiedsbescherming

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming. Hiervoor zijn Natura 2000-gebieden en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opgenomen.

Soortbescherming

Op basis van de Flora- en faunawet zijn gebieden aangewezen voor de bescherming van dier- en plantensoorten. De werkingssfeer van de Flora- en faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Alle vogels zijn beschermd en om die reden zijn de nesten en overige verblijfplaatsen ook beschermd. Alle werkzaamheden vinden plaats binnen de bebouwde structuur van het pand. Het dak, de gevels en de buitenruimtes wijzigen niet, behoudens enkele ondergeschikte wijzigingen van de huidige gevelopeningen.

Zorgplicht

De zorgplicht Flora- en faunawet is mede van toepassing op de beschermde soorten waarvoor geen ontheffing hoeft te worden verkregen. Dit houdt in, dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren en planten (inclusief hun leefomgeving).

Concreet betekent dit dat bij een ruimtelijke ingreep rekening moet worden gehouden met alle aanwezige dieren en planten door middel van planning en uitvoering. Voor alle grondgebonden zoogdieren en amfibieën in het plangebied geldt de zorgplicht. Dit houdt in dat deze dieren gedurende de werkzaamheden zoveel mogelijk moeten worden ontzien.

4.5.3 Conclusie

Het gewenste bouwplan leidt niet tot verstoring van natuurwaarden. De quickscan van NIPA Milieutechniek is als bijlage bij de aanvraag om omgevingsvergunning gevoegd.

4.6 Archeologie

4.6.1 Inleiding

In 1992 is door de betreffende landen het Verdrag van Malta gesloten, waarin de doelstelling is verankerd tot bescherming en het behoud van archeologische waarden. In het kader van de ruimtelijke ordening dient deze bescherming van archeologische waarden te worden meegewogen in de besluitvorming. Hiertoe is in het verleden een bureauonderzoek uitgevoerd, wat in 2014 is geactualiseerd. In 2015 heeft een aanpassing aan het rapport plaatsgevonden, waarin het kaartmateriaal is geactualiseerd en waarin de bodemingrepen nader zijn beschouwd en beoordeeld.

4.6.2 Beoordeling

Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zijn meerdere onderzoeksrapporten gevoegd. Hieruit blijkt dat archeologische resten of indicatoren op het perceel niet zijn te verwachten. Indien bij de werkzaamheden archeologische vondsten worden aangetroffen dan dient op grond van de Monumentenwet 1988, artikel 53, het bevoegd gezag hiervan direct in kennis te worden gesteld.

4.6.3 Conclusie

Archeologisch onderzoek is uitgevoerd en hieruit blijkt dat archeologische vondsten niet zijn te verwachten. Cultuurhistorische waarden zijn niet aanwezig. Bij archeologische vondsten dient direct het bevoegd gezag te worden gewaarschuwd.

4.7 Externe Veiligheid

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Het tankstation zal niet voorzien in LPG. Hierdoor wordt geen nieuw Bevi-inrichting mogelijk gemaakt. Bovendien is de meest dichtbij gelegen woning op meer dan 180 meter gelegen, wat ruim voldoende is voor een tankstation. Bij het tankstation zal in de toekomst ook CNG worden verkocht. Hierbij gelden interne veiligheidsafstanden van 10 meter tot gebouwen. Hieraan wordt voldaan. Op grond van het activiteitenbesluit dient minimaal 30 meter te worden aangehouden tot (beperkt) kwetsbare objecten, zoals het restaurant. Ook hieraan wordt voldaan.

Buisleidingen

Nabij het plangebied is de aardgastransportleiding W-527-18 van de Gasunie gelegen. Het invloedsgebied van deze leiding valt voor een deel over het plangebied. Het plangebied ligt niet binnen de 100% letaafstand en PR 10-6 contour van de hogedruk aardgasleiding. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico als gevolg van deze leiding.

Omdat er hier geen sprake is van het vaststellen van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico in het invloedsgebied plaats te vinden, als bedoeld in artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Binnen het plangebied zijn geen objecten aanwezig waarin personen kunnen verblijven. Dergelijke objecten worden met dit plan ook niet binnen de bestemming mogelijk gemaakt.”

4.8 Kabels en Leidingen

Er is een clicmelding gedaan voor het beschermen van eventuele kabels en leidingen.

4.9 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is aangegeven wanneer een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd en waar dit aan moet voldoen. Bij een voorgenomen wijziging van een planologisch regime binnen een geluidzone van een weg, spoorweg of gezoneerd industrieterrein is een akoestisch onderzoek noodzakelijk wanneer het een geluidsgevoelig object betreft dat mogelijk wordt gemaakt.

Het plan voorziet niet in het mogelijk maken van een nieuw geluidsgevoelig object. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor realisatie van het plan.

4.9 Parkeren

Op het terrein wordt nu voornamelijk geparkeerd door bezoekers van het fastfoodrestaurant en het restaurant zelf. Daarnaast stelt het restaurant de open parkeerplaats, met name in de nacht, gratis ter beschikking aan internationale vrachtwagenchauffeurs.

De parkeernormen die thans gelden zijn voor het fastfoodrestaurant (door de hoge omloopsnelheid van bezoekers) 8-10 parkeerplaatsen per 100m² BVO restaurant plus 4 voor werknemers. Deze parkeernorm is in personenauto's. Voor vrachtwagens geldt dat voor een wegrestaurant 60% personenauto's parkeren en 40% vrachtwagens. Om de parkeernorm zo ruim mogelijk te nemen hebben wij deze genomen in vrachtwagenparkeerplaatsen.

Voor het wegrestaurant wordt een hoge parkeernorm gehanteerd van 10-12 parkeerplaatsen per 100m² BVO restaurant plus ook 4 voor werknemers.

Dit houdt de volgende maximale parkeerbehoefte in:

Fastfoodrestaurant 3,4 x 8-10 pp = 25-34 parkeerplaatsen + 4 pp = 29-38 parkeerplaatsen

Wegrestaurant 4,2 x 10-12 pp = 42-49 parkeerplaatsen + 4 pp = 46-53 parkeerplaatsen

Er zijn minimaal 105 parkeerplaatsen voor vrachtwagens aanwezig en 66 parkeerplaatsen voor personenauto's. Door het bouwen van het tankstation komen maximaal 10 vrachtwagenparkeerplaatsen vervallen. Dit houdt in dat er na het bouwen nog minimaal 95 vrachtwagenparkeerplaatsen en 66 personenautoparkeerplaatsen over blijven. Dit is ruim voldoende om te kunnen voldoen aan de parkeernorm. Omdat het tankstation geen voorzieningen heeft zoals een shop heeft het tankstation zelf geen parkeerbehoefte, behoudens de plaatsen bij de tankeilanden.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

Naast het toetsen aan diverse aspecten op het gebied van beleid en milieu, die ook dienen als toets of een ruimtelijk plan uitvoerbaar is, dient een plan ook te worden getoetst aan economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden vastgesteld bij het vaststellen van het bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan, tenzij de economische uitvoerbaarheid anderszins is gegarandeerd, bijvoorbeeld door het afsluiten van een anterieure overeenkomst. De initiatiefnemers en de gemeente zullen een overeenkomst afsluiten waarin ook de eventuele planschade voor rekening van initiatiefnemer zal zijn. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid verzekerd. Uit de (vertrouwelijke) economische onderbouwing van Sakko blijkt dat het plan economisch haalbaar is.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp-besluit heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hiertegen aanvankelijk een zienswijze ingediend door de Gasunie. Na overleg en na aanpassing van de ruimtelijke onderbouwing, is deze zienswijze ingetrokken.

