

GEMEENTE NUENEN, GERWEN EN NEDERWETTEN

BESTEMMINGSPLAN BRANDSTOFVERKOOPPUNT ANNEX GARAGEBEDRIJF AAN DE COLLSE HOEFDIJK

Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van
28 JAN 1999 207376
Mij bekend,
hoofd bureau JZS

A. Ch. Fortgens

(mr. A.Ch. Fortgens)

PC vastgesteld
5 november 1998

GEMEENTE NUENEN, GERWEN EN NEDERWETTEN

Bestemmingsplan brandstofverkooppunt annex garagebedrijf aan de Collse
Hoefdijk.

Inhoud

A. Toelichting, gedateerd januari 1998

Bijlagen: Verslagen inspraakavond/ hoorzitting, gedateerd 28 april en 16 juni
1997

Akoestisch onderzoek (excl. bijlagen), gedateerd PM

Verkennd bodemonderzoek, gedateerd oktober 1976

Locatie-onderzoek brandstofverkooppunten, gedateerd april 1991.

B. Voorschriften, gedateerd november 1997.

C. Plankaart, tekeningnummer 58-118-01, schaal 1 : 1.000,
gedateerd januari 1997.

Nijmegen, januari 1998.



Pouderoyen Compagnons

Vormgeving van Stad en Land bv

St. Stevenskerkhof 2 / Postbus 156

6500 AD NIJMEGEN

Tel: 024 - 3 22 45 79

Fax: 024 - 3 24 12 40

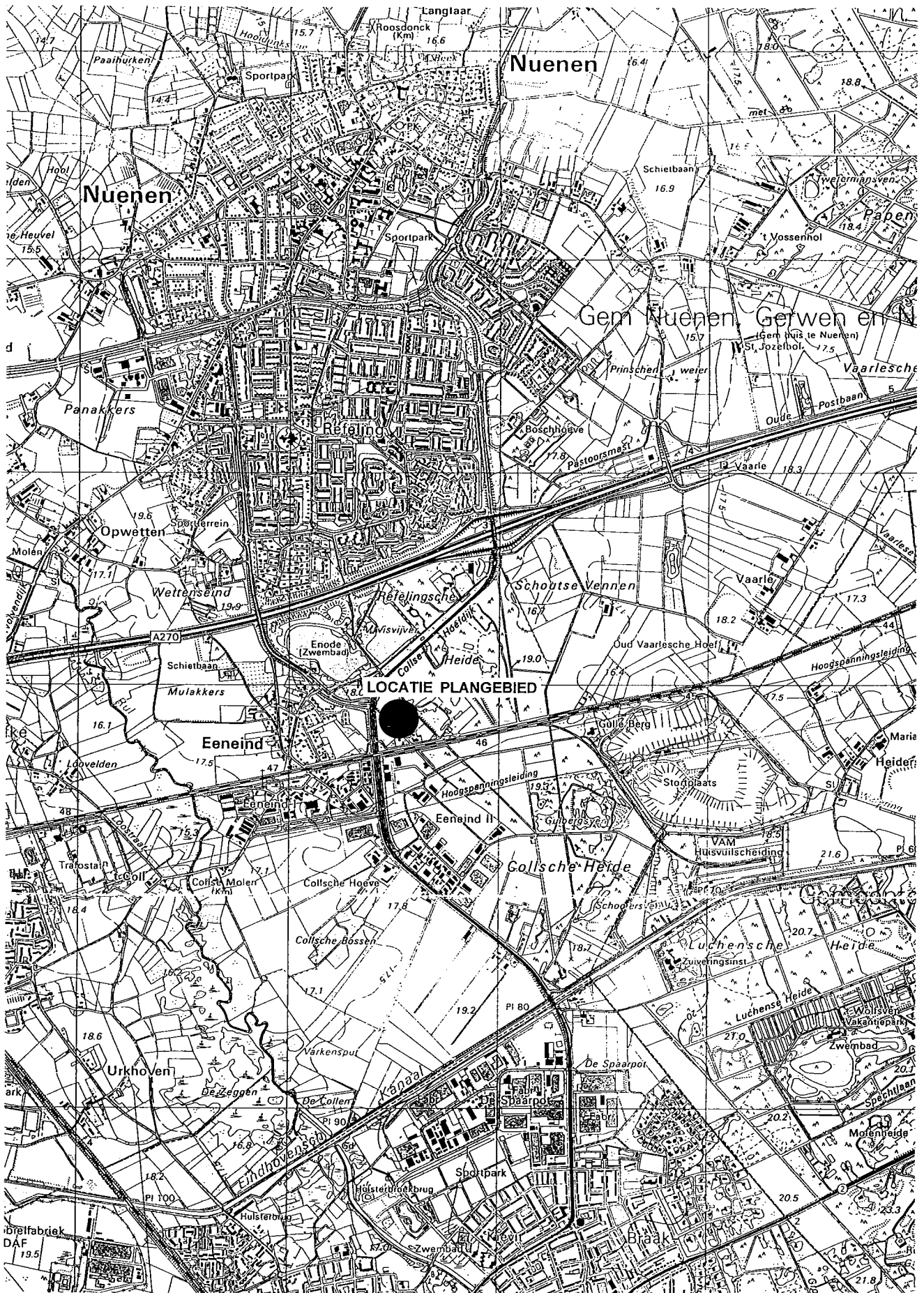
TOELICHTING

JANUARI 1998

GEMEENTE NUENEN, GERWEN EN NEDERWETTEN.

Toelichting behorende bij het bestemmingsplan brandstofverkooppunt annex garagebedrijf aan de Collse Hoefdijk.

INHOUD	BLZ.
1. INLEIDING	4
2. VIGERENDE REGELING EN BESCHRIJVING PLANGEBIED	5
3. LOCATIEKEUZE	6
4. PLANOPZET	8
5. OVERIGE MILIEU-ASPECTEN	11
6. EXPLOITATIE	12
7. JURIDISCHE REGELING	13
8. OVERLEG	14
9. INSPRAAK	17



1. INLEIDING

Dit bestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van een verkooppunt voor motorbrandstoffen aan de Parkstraat in de kern van Nuenen naar gronden gelegen aan de oostzijde van de Collse Hoefdijk te Eeneind. De verplaatsing uit de kom van Nuenen wordt door de betreffende ondernemer wenselijk geacht met het oog op een doelmatiger bedrijfsvoering. In 1991 is een uitgebreid onderzoek verricht om in beeld krijgen welke locaties geschikt, danwel geschikt te maken zijn voor de vestiging van een brandstofverkooppunt¹. Het onderzoek betrof negen verschillende locaties gelegen binnen het stedelijk gebied of aan de rand daarvan en aan een weg met een belangrijke verkeersfunctie. Aan de beoordeling van de locaties lag een globale toetsing ten grondslag betreffende verkeerskundige, ruimtelijke, milieutechnische en economische aspecten.

Het onderhavige terrein kwam in het onderzoek ook naar voren als een in principe geschikte locatie. Wel dient nader onderzoek plaats te vinden naar de economische en ruimtelijke haalbaarheid.

¹ Gemeente Nuenen, lokatie-onderzoek brandstofverkooppunten 1991.

2. VIGERENDE REGELING EN BESCHRIJVING PLANGEBIED

De voorgestelde vestiging van het tankstation aan de Collse Hoefdijk is geprojecteerd aan de oostzijde van de Collse Hoefdijk, direct ten noorden van de spoorweg. Het gebied wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door het terrein van de voormalige vuilstort, aan de zuidzijde door de spoorlijn met parallelweg en aan de westzijde door de Collse Hoefdijk. Ten westen van de Collse Hoefdijk ligt de bestaande kern Eeneind. De onderhavige gronden zijn thans geregeld in het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan gemeente Nuenen, plan in hoofdzaak, 1951" zoals dit is vastgesteld op 29 mei 1951 en is goedgekeurd op 16 juli 1951. In het betreffende plan hebben de gronden de bestemming "Landelijk gebied I".

Bebouwing is hier toegestaan in de vorm van kleinschalige agrarische bebouwing. Het terrein is momenteel bereikbaar via de parallelweg (langs de spoorlijn) welke ontsloten wordt vanaf de Collse Hoefdijk. Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich aan de parallelweg een tweetal woningen.

De Collse Hoefdijk is uitgevoerd met vier rijstroken en vrijliggende fietspaden; de maximum rijsnelheid bedraagt 80 km/u.

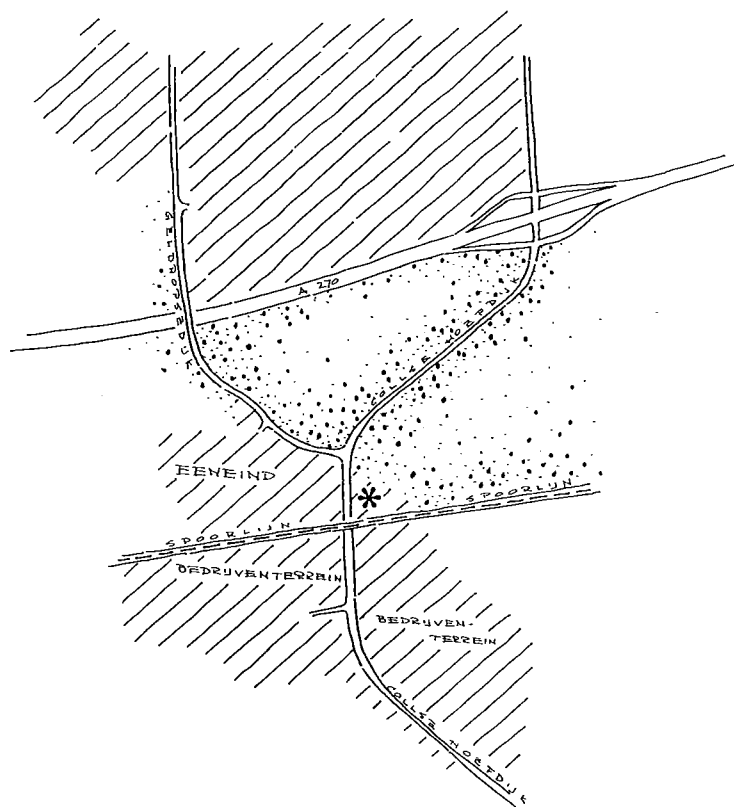
3. LOCATIEKEUZE

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven wordt de onderhavige locatie beschouwd als een in principe geschikte plek voor de vestiging van een tankstation. Er dient echter nader te worden ingegaan op de ruimtelijke inpasbaarheid en de economische haalbaarheid. Dat gebeurt hieronder.

Ruimtelijke inpasbaarheid.

In groter verband gezien vormt het schegvormige terrein, te zamen met de uitbreiding van de woonkern Eeneind en de bestaande bebouwing langs de Parallelweg, de afronding van het bebouwde gebied. Hierachter gaat bebouwd gebied over in het terrein van de voormalige vuilstort en het aansluitende bosgebied die samen met het ten noorden van de kern Eeneind gelegen recreatiegebied Enode een groene buffer vormt tussen de bebouwing in en rond Eeneind en de woongebieden rond de kern van Nuenen.

Ten zuiden van de spoorlijn bevindt zich, naast een klein gedeelte van de oude kom van Eeneind, het bedrijventerrein. In bijgevoegd figuur wordt een beeld geschetst van de hierboven beschreven situatie. De locatie van het tankstation vormt hierin een aanvulling op het bestaande patroon. De inrichting van het terrein zal een open karakter hebben. Aan de noord-oostzijde bakent een bestaande houtwal het perceel naar deze zijde af.



Locatie tankstation binnen de bestaande structuur

Het tankstation is een publieksaantrekkende functie welke vraagt om een opvallende situering en een oriëntatie naar de weg toe. Het onderhavige terrein biedt deze mogelijkheid. Daarnaast kan worden voorzien in de benodigde oppervlakte voor het garagebedrijf met verkooppunt.

Bij de inrichting van het terrein zal sprake moeten zijn van een bepaalde mate van representativiteit.

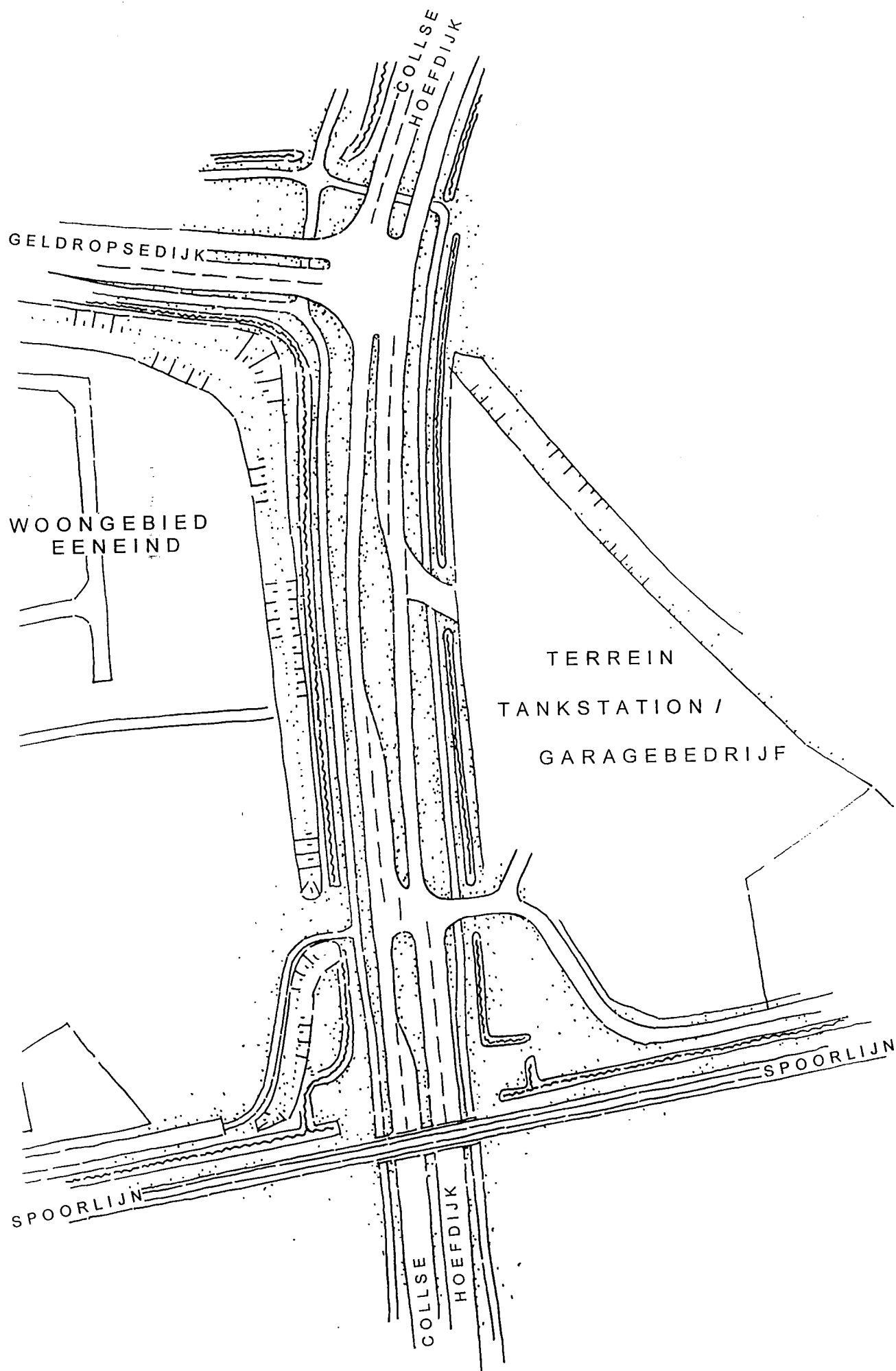
Verwacht wordt dat de verkeersaantrekkende werking van het tankstation geen extra hinder zal opleveren voor de omgeving. Daarnaast heeft de Collse Hoefdijk een dusdanige verkeersintensiteit (in 2005 ca. 23600 motorvoertuigen per etmaal) dat in verband hiermee reeds afschermende voorzieningen zijn getroffen naar het woongebied van Eeneind.

Economische haalbaarheid.

Of de economische haalbaarheid kan worden gewaarborgd is onder andere afhankelijk van de te ontplooien nevenactiviteiten. Het locatie-onderzoek uit 1991 heeft gesteld dat de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen in de gemeente Nuenen zodanig zijn dat een bedrijf de voorkeur zal geven aan het ontplooien van nevenactiviteiten.

Het uitoefenen van andere branchegebonden activiteiten kan zelfs noodzakelijk zijn. De exploitant van het tankstation is voornemens ter plaatse tevens een garagebedrijf te gaan uitoefenen. Het tankstation zal ook LPG ter verkoop aanbieden, hetgeen het aantal potentiële klanten doet toenemen.

Zoals eerder gesteld is er op de Collse Hoefdijk sprake is van een aanzienlijk verkeersaanbod, welke gebruik kan maken van de geboden faciliteiten.



RECONSTRUCTIE COLLSE HOEFDIJK



4. PLANOPZET

De vestiging van het tankstation dient te voldoen aan bepaalde randvoorwaarden welke vooral betrekking hebben op het voorkomen van hinder (in visueel, verkeerskundig en milieukundig opzicht) op de omgeving. Daartoe wordt een aantal maatregelen aanbevolen.

Verkeerskundige aspecten.

In de huidige situatie bestaat de rijbaan van de Collse Hoefdijk ter plaatse van het plangebied uit twee rijstroken in beide richtingen. In de noordelijke en zuidelijke richting gaat de weg over in één rijstrook per richting. Alleen voor het verkeer dat de Parallelweg inrijdt is een relatief korte linksaf- en rechtsafstrook aangelegd. Ter plaatse van de kruisingen in het zuidelijke deel van de Collse Hoefdijk ontbreken deze geheel. Als wettelijke maximum snelheid geldt 80 km/uur.

De vestiging van het garagebedrijf kan een eerste aanzet zijn om in de toekomst de reconstructie van de Collse Hoefdijk ter hand te nemen. De doelstelling hierbij is te komen tot een verkeersveiliger situatie door middel van een aantal maatregelen. Hiertoe zal op de langere termijn een rotonde worden gerealiseerd op het kruispunt met de Geldropsdijk, zodat de wettelijke snelheid kan worden teruggebracht naar 50 km/uur. Zolang deze rotonde niet gerealiseerd is, zal worden volstaan met het verminderen van het aantal rijstroken in combinatie met een snelheidsverlaging tot 70 km/uur.

De linksaf- en rechtsafstroken in de richting van de Parallelweg zijn in de huidige situatie slechts circa 10 m lang. De minimale lengte van dergelijke stroken wordt bepaald met behulp van de remvertraging. Als norm hiervoor wordt in de ASVV² een waarde gehanteerd van 5,2 m/sec². Bij een snelheid van 70 km/uur bedraagt de lengte 36 m. De mogelijkheden om de rechtsafstrook vanuit zuidelijke richting worden beperkt door de aanwezigheid van de spoorwegovergang. Ingevolge de Spoorwet is het aanleggen van dergelijke voorzieningen slechts mogelijk op een afstand van 26 m uit de spoorweg. Daarom is ervoor gekozen om de rechtsafstrook reeds te laten beginnen vóór de spoorwegovergang. De linksafstrook vanuit noordelijke richting kan wel worden uitgevoerd met een lengte van 36 m. Bij de realisering van het brandstofverkooppunt is bewust niet voorzien in het aanleggen van invoegstroken, omdat dit tot verkeersgevaarlijke situaties aanleiding kan geven wanneer automobilisten op deze strook gaan versnellen en aan het einde van de strook blijkt dat er nog niet kan worden ingevoegd.

² Bron: ASVV 1996; aanbevelingen voor verkeerssituaties binnen de bebouwde kom (stichting C.R.O.W.)

Voorgestelde inrichting van het terrein.

De inrichting van het tankstation en het garagebedrijf dient op een logische wijze te geschieden. Regels dienen te worden gesteld aan de mogelijkheden voor buitenopslag (alleen ter uitstalling van ter verkoop aangeboden goederen) en aan de representativiteit van gebouwen. De representatieve zijde van gebouwen dient daarbij te zijn gericht naar de Collse Hoefdijk. Aan het uiterlijk van gebouwen zullen in het bestemmingsplan alleen regels worden gesteld aan de bebouwingshoogte. De representativiteit dient verder gewaarborgd te worden via de welstandstoetsing. Daarvoor is het wel nodig de betreffende gronden niet op grond van artikel 12 lid 1 van de Woningwet van welstandstoetsing uit te zonderen.

Het tank-eiland dient zodanig te worden gesitueerd dat een adequate afvoer van verkeer mogelijk is. Bijzondere aandacht verdient, in het kader van de regeling in het bestemmingsplan, ook de locatie van het LPG-vulpunt, de opstelplaats van de tankwagen en de uitrijmogelijkheid van de tankwagen. De milieuregelgeving - i.c. het "Besluit LPG-tankstations milieubeheer" (1988) en de "Integrale nota LPG" (1984)- stelt hieromtrent bijzondere eisen aan de inrichting van het terrein. Een aantal bepalingen is voor het bestemmingsplan van groot belang, omdat zij gevolgen hebben voor de inrichting van de gronden.

Het betreft voornamelijk afstandsnormen tussen (delen van) de inrichting en hindergevoelige objecten. In onderhavig geval betreft het het volgende.

De "Integrale nota LPG" bepaalt dat de minimale afstand tussen de opstelplaats van de tankauto c.q. het LPG-vulpunt en bestaande en te vestigen woonbebouwing van derden minimaal 80 m dient te bedragen. Zoals hierboven reeds aangegeven bevinden zich ten oosten van het plangebied twee woningen. Ten westen van de Collse Hoefdijk bevindt zich daarbij de eerste woonwijk van Eeneind. Deze woningen hebben invloed op de situering van de opstelplaats en het vulpunt. Hiertoe is een zone bepaald waarbinnen de opstelplaats en het vulpunt mogen worden gesitueerd. Rekening dient te worden gehouden met het gegeven dat de tankwagen in de wegrichting wordt opgesteld, zodanig dat deze in geval van nood zonder manoeuvreren de openbare weg kan bereiken.

De "Integrale nota LPG" stelt aan de vestiging van een bedrijfswoning ten behoeve van het tankstation/garagebedrijf in relatie tot het LPG-vulpunt veel minder strikte eisen, waardoor een bedrijfswoning ter plaatse mogelijk is. Wel dient de situering van de bedrijfswoning te worden getoetst aan de Wet geluid-hinder.

6. EXPLOITATIE

De reconstructie van de Collse Hoefdijk en de aanleg van de riolering worden financieel afgedekt uit de opbrengsten van de grondverkoop. De realisering van de bestemming wordt financieel gedragen door de initiatiefnemer; voor de gemeente zijn hieraan verder geen kosten verbonden.

7. JURIDISCHE REGELING

Opbouw.

De planopzet heeft zijn juridische vertaling gekregen in de voorschriften. Binnen de voorschriften komt enkel de bestemming "brandstofverkooppunt annex garagebedrijf" voor. Op de tevens bij het plan horende kaart is aangegeven op welke gronden de bestemming betrekking heeft.

De opbouw van de voorschriften is als volgt:

Artikel 1 bevat begripsomschrijvingen.

Artikel 2 geeft aan hoe de in het plan genoemde maten worden bepaald.

Artikel 3 bevat de regeling van de bestemming.

In artikel 4 en volgende tenslotte, zijn diverse regels opgenomen die op meerdere plaatsen of voor het gehele plan gelden.

De bestemming.

De hiervoor aangegeven planologische opzet is vertaald in de bestemming "brandstofverkooppunt annex garagebedrijf".

Op de kaart is tevens de zone aangegeven waarbinnen het LPG-vulpunt en de opstelplaats van de tankauto dienen te worden gesitueerd. Binnen deze zone bestaat vrijheid voor de situering van deze voorzieningen. Bepalingen uit relevante milieuregelgeving kunnen de ligging overigens nader bepalen.

Daarnaast zijn de benodigde in- en uitritten op de kaart aangegeven alsmede een bebouwingsgrens, waarbinnen de bebouwing dient te worden gesitueerd.

Binnen de bestemming is één bedrijfswoning toegestaan. De bedrijfswoning dient echter wel te voldoen aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder.

Plantoepassing.

Ten aanzien van de toepassing van kaart en de voorschriften zij het volgende opgemerkt.

De bestemmingsomschrijving vormt een eerste toetsingskader. Mocht de te toetsen activiteit (bebouwing, gebruik) niet aan de bestemming voldoen, dan is die activiteit niet toegestaan.

Vervolgens dient de activiteit te worden getoetst aan de beschrijving in hoofdlijnen. Hierbij dient ook de inrichting van de bestemming in acht te worden genomen.

Na toetsing aan de beschrijving in hoofdlijnen volgt toetsing aan de bebouwingsvoorschriften. Deze geven voorzover nodig een nadere kwantificering.

Uitdrukkelijk zij er op gewezen dat gelijktijdig aan de drie genoemde toetsingskaders (bestemming, beschrijving in hoofdlijnen en bebouwingsvoorschriften) dient te worden voldaan.

8. OVERLEG

In het kader van de overlegprocedure is een ontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant;
2. Waterschap De Dommel;
3. PTT Telecom;
4. SRE Samenwerkingsverband Eindhoven;
5. Rijksconsulent Noord-Brabant Ministerie van Economische Zaken.

De onder 3 t/m 5 genoemde instanties hebben te kennen gegeven geen op- of aanmerkingen op het ontwerp van het bestemmingsplan te hebben. Van de overige twee instanties worden hieronder in het kort de ontvangen opmerkingen weergegeven met daarbij het gemeentelijk commentaar.

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant.

Opmerking:

Het plan is niet duidelijk over de consequenties van de vestiging van het bezineverkooppunt en de in dat kader noodzakelijke ontsluiting op c.q. aanpassing van de Collse Hoefdijk. De commissie kan instemmen met de schets in de plantoelichting, waarop de mogelijke constructie van de Collse Hoefdijk en adviseert, met het oog op de verkeersveiligheid, de vestiging van het tankstation en de reconstructie gelijktijdig uit te voeren.

Reactie:

De Collse Hoefdijk zal voor de vestiging van het benzineverkooppunt worden aangepast. In de huidige situatie bestaat deze weg uit twee rijstroken in beide richtingen. Ter hoogte van het plangebied zal het aantal rijstroken worden teruggebracht naar één rijstrook per richting. Overigens is de geplande reconstructie enigszins gewijzigd in vergelijking met de reconstructie zoals die in het ontwerp van het bestemmingsplan was voorgesteld. In dit verband wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de plantoelichting, waarin een gewijzigde reconstructieschets is opgenomen. De reconstructie zal voor dan wel gelijktijdig met de realisering van het brandstofverkooppunt plaatsvinden.

Opmerking:

De akoestische reportages wegverkeers- en spoorweglawaai ontbreken nog. Een eventuele ontheffingsprocedure in het kader van de Wet geluidhinder moet zijn afgerond voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

De beschikking kan bij het plan worden gevoegd. De uit de beschikking voortvloeiende relevante zaken zoals een geluidluwe buitengevel, kunnen in het plan worden verwerkt.

Reactie:

De Milieudienst Eindhoven heeft een akoestisch onderzoek verricht naar de hoogte van de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer en wegverkeer op de Collse Hoefdijk. Daaruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarden worden overschreden door zowel het railverkeer als het wegverkeer. Het railverkeerlawaaï blijft onder de maximale ontheffingswaarde van 73 dB(A). Om te kunnen voldoen aan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï zijn voor de bouw van de bedrijfswoning afscherpende maatregelen noodzakelijk. Voor het overige wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek dat als bijlage in de plandoelichting is opgenomen. De ontheffingen als bedoeld in de Wet geluidhinder zijn inmiddels aangevraagd.

Opmerking:

Voor de vaststelling van het plan is inzicht nodig in de bodemkwaliteit.

Reactie:

De Milieudienst Eindhoven heeft de bodemkwaliteit van het plangebied onderzocht en heeft slechts geringe diffuse verontreinigingen aangetroffen. Conclusie uit het onderzoeksrapport is dat deze verontreinigingen, gezien het concentratieniveau, geen gevaar opleveren voor de volksgezondheid en/of het milieu en dat een nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. Het onderzoeksrapport is als bijlage in de plandoelichting opgenomen.

Opmerking:

De waterparagraaf, waarin de resultaten van overleg met het waterschap zijn opgenomen, moet nog in de plandoelichting worden opgenomen.

Reactie:

De plandoelichting is op dit punt aangevuld (zie waterhuishouding).

2. Waterschap De Dommel

Opmerking:

Voor een goede afstemming tussen het beleid van de gemeente en de taken van het waterschap is het gewenst dat in de plandoelichting een "waterhuishoudkundige paragraaf" wordt opgenomen.

Daarin moet aandacht worden geschonken aan de volgende aspecten:

1. De wijze van afvoer van het afval- en regenwater.
2. De noodzakelijke waterhuishoudkundige aanpassingen.
3. De mate van drooglegging die in het plan wordt nagestreefd.

Reactie:

De plantoelichting is met betrekking tot de gemaakte opmerkingen aangevuld (zie waterhuishouding).

9. INSPRAAK

Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft in het kader van de inspraak ter visie gelegen van 30 mei tot 27 juni 1997. Daarnaast zijn ten behoeve van de inspraak in gemeenschapshuis Enode op 28 april 1997 een informatie-avond en op 16 juni 1997 een inspraakavond/hoorzitting gehouden.

Gedurende de inspraakperiode zijn 6 schriftelijke reacties binnengekomen. Deze zijn in het onderstaande samengevat weergegeven met daarbij het gemeentelijk commentaar.

1. OK Nederland, Aardolieprodukten, Rotterdam

Opmerking:

De pompstationoverkapping is gedeeltelijk buiten de bebouwingsgrens geprojecteerd. In verband daarmee wordt voorgesteld in de voorschriften de pompstationoverkapping niet als gebouw aan te merken dan wel een vrijstelling op te nemen voor het overschrijden van de bebouwingsgrens.

Reactie:

Een pompstationoverkapping is gelet op de Woningwet niet aan te merken als een gebouw, maar als een bouwwerk. In artikel 3.3.4. is afzonderlijk melding gemaakt van de overkapping. Deze dient, evenals de gebouwen, in beginsel binnen de bebouwingsgrenzen te worden opgericht. In artikel 6 onder 5 is de mogelijkheid opgenomen vrijstelling te verlenen voor het gedeeltelijk overschrijden van de bebouwingsgrens.

Opmerking:

Voorgesteld wordt in het plan een definitie op te nemen van het begrip "garagebedrijf", waarmee het mogelijk wordt ter plaatse bouwwerken op te richten voor de verkoop, het onderhoud, schadeherstel en de reparatie van motorvoertuigen, alsmede voor de verkoop van motorbrandstoffen, inclusief LPG.

Reactie:

In de begripsbepalingen van artikel 1 is onder s. een passende omschrijving van het begrip garagebedrijf opgenomen. Een regeling van de verkoop van motorbrandstoffen (incl. LPG) is impliciet in de bestemming "Brandstofverkooppunt annex garagebedrijf" opgenomen.

Opmerking:

Voorgesteld wordt in de begripsbepaling een ruimere omschrijving van het begrip "detailhandel" op te nemen en de bepaling met betrekking tot detailhandel in de beschrijving in hoofdlijnen te laten vervallen.

Reactie:

De bepaling met betrekking tot detailhandel in de beschrijving in hoofdlijnen is verruimd.

Opmerking:

Ook de verkoop aan bedrijven zou moeten worden toegestaan.

Reactie:

De bestemming "Brandstofverkooppunt annex garagebedrijf" staat de verkoop en het leasen van auto's aan bedrijven e.d. niet in de weg. In artikel 3 is het begrip "detailhandel" opgenomen en begrensd om te voorkomen dat er ter plaatse allerlei vormen van detailhandel kunnen ontstaan, die niet passen bij een bestemming als deze.

2. H.M.C. Schenkels en M.C.L. Schenkels

Opmerking:

Het verkooppunt voor brandstoffen zal ook een shop omvatten met de gebruikelijke shop-artikelen. De in het ontwerpplan opgenomen definities en de in artikel 3 gegeven uitwerking zijn in dit verband te beperkt.

Reactie:

In de beschrijving in hoofdlijnen in artikel 3 is een ruimere beschrijving van "detailhandel" opgenomen.

De overige opmerkingen zijn dezelfde als die van OK Nederland B.V. Daarom wordt volstaan met een verwijzing naar het onder 1 gestelde.

3. Ir. P.H.M. Vlemmings en J.P.J. Hannes namens de Wijkraad Eeneind

Opmerking:

Een bedrijf dient te worden gesitueerd op een daarvoor bestemde locatie, i.c. een bedrijventerrein.

Reactie:

Deze stelling is op zich juist als het gaat om bedrijven in het algemeen. In het voorliggende geval betreft het echter de vestiging van een brandstofverkooppunt annex garagebedrijf. Een brandstofverkooppunt dient bij voorkeur te worden gesitueerd langs wegen met een belangrijke verkeersfunctie, zoals autowegen, provinciale wegen en wijkuitvalswegen of, in woonwijken, aan in- of uitvalswegen en dus zeker niet exclusief op een bedrijventerrein. Verder dient een brandstofverkooppunt vanaf de weg zonder barrières goed zichtbaar en optimaal bereikbaar te zijn.

Opmerking:

Het gebied ten noorden van de spoorlijn dient gevrijwaard te blijven van bebouwing.

Reactie:

De motivatie voor de vestiging van het brandstofverkooppunt annex garagebedrijf is verwoord in hoofdstuk 3 van de toelichting bij het plan.

Opmerking:

Van de vestiging van het bedrijf gaat een precedentwerking uit. Tegen een dergelijke ontwikkeling staat de Wijkraad principieel afwijzend.

Reactie:

De vrees dat in de toekomst aan de omliggende percelen een bedrijfsbestemming zal worden gegeven is ongegrond. Zoals in het bovenstaande is opgemerkt gelden voor een brandstofverkooppunt andere vestigingscriteria en -eisen dan bij "reguliere" bedrijven.

Opmerking:

Het bestemmen van de onderhavige locatie tot brandstofverkooppunt annex garagebedrijf beïnvloedt de kwaliteit van het woonmilieu van de direct aangrenzende bewoners in negatieve zin.

Reactie:

De locatie voldoet aan de afstandscriteria genoemd in de uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de "Integrale nota LPG" en het "Besluit LPG-tankstations Hinderwet". Verder zal het bedrijf moeten voldoen aan de voorwaarden die zullen worden gesteld in de milieuvergunning als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Opmerking:

De aanwezigheid van een LPG-vulpunt staat de mogelijk de ontwikkeling van een woningbouwlocatie aan de westzijde van de Collse Hoefdijk in de weg.

Reactie:

De geplande uitbreiding met woningbouw zoals geregeld in het bestemmingsplan "Uitbreiding Eeneind" kan worden gerealiseerd. Het plandeel gelegen tussen de woonbebouwing en de spoorlijn is bestemd voor agrarisch kernrandgebied. Woningbouw is hier slechts mogelijk op basis van een planherziening.

4. A. Leenders Parallelweg 11

Opmerking:

Vestiging van het brandstofverkooppunt staat de geplande nieuwbouw van een woning in de weg.

Reactie:

De bedoelde woningbouwlocatie, welke mogelijk is op grond van het Bestemmingsplan "Uitbreiding Eeneind", ligt op een afstand van meer dan 80 m van het LPG-vulpunt. De bouw van de woningen is na realisering van het brandstofverkooppunt nog steeds mogelijk.

5. J. Verheggen, P. van Eyndhoven en J. Smeets, resp. Parallelweg 12, 14 en 13

Opmerking:

Wij maken bezwaar tegen het bestemmingsplan "Brandstofverkooppunt annex garagebedrijf aan de Collse Hoefdijk".

Reactie:

Insprekers geven niet aan waarom zij tegen de vestiging van het brandstofverkooppunt zijn.

6. Mr. F.T.E. Stam (Zilveren Kruis Rechtsbijstand) namens T. Hermans, Parallelweg 9

Opmerking:

Volgens de gemeente hoort het garagebedrijf niet thuis in de kern van Nuenen, omdat het bedrijf een verkeersaantrekkende werking heeft en milieuhinderlijk is. Deze bezwaren gelden evenzeer voor de woonwijk Eeneind.

Reactie:

De gemeente stelt zich op het standpunt dat het garagebedrijf in zijn huidige vorm en omvang kan blijven bestaan in de kom van Nuenen, maar dat uitbreiding niet mogelijk is, aangezien deze een aantasting van het straatbeeld en een toename van de verkeersaantrekkende werking tot gevolg zou hebben. In dit verband wordt verwezen naar het raadsvoorstel van 19 november 1996 en het raadsbesluit van 28 november 1996, waarin deze overwegingen zijn opgenomen. Voor wat betreft de milieu-aspecten wordt verwezen naar hetgeen hierover onder 3 is opgemerkt.

Opmerking:

Vestiging van het brandstofverkooppunt veroorzaakt een gevaarzettende situatie voor de kinderen die in de woonwijk spelen.

Reactie:

Het tankstation zal aan de oostzijde van de Collse Hoefdijk worden gevestigd. Het perceel van de heer Hermans bevindt zich aan de westzijde van de Collse Hoefdijk. Naar ons oordeel kan er geen sprake zijn van een vermindering van de verkeersveiligheid als gevolg van de vestiging van het tankstation. Overigens zal de Collse Hoefdijk ter hoogte van het tankstation worden gereconstrueerd in die zin dat het aantal rijstroken wordt teruggebracht van vier naar twee rijstroken. De verkeersveiligheid zal daardoor juist worden verbeterd.

Opmerking:

Niet valt in te zien waarom de belangen van de bewoners van Eeneind zouden moeten wijken voor het feit dat de huidige eigenaar van het garagebedrijf over onvoldoende financiële middelen beschikken om aan de hoge milieu-eisen te voldoen bij uitbreiding in de kom van Nuenen. Gelden deze milieu-eisen niet evenzeer voor de nieuwe locatie?

Reactie:

Op de huidige locatie, in de kom van Nuenen, is de afstand van het garagebedrijf tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing uiteraard aanzienlijk kleiner dan op de nieuwe locatie. Daardoor is het moeilijker om na uitbreiding aan de voorwaarden van de milieuvergunning te kunnen voldoen c.q. zijn meer ingrijpende maatregelen nodig ter voorkoming van milieuhinder. Dit neemt niet weg dat de milieu-eisen, waaraan het garagebedrijf zal moeten voldoen, exact dezelfde zijn. Doordat de afstand tot de woonbebouwing groter is zullen de milieumaatregelen minder ingrijpend en derhalve minder kostbaar zijn.

BIJLAGE

VERSLAGEN INSPRAAKAVOND/
HOORZITTING, GEDATEERD 28 APRIL EN
16 JUNI 1997

**Beknopt verslag van de informatie-avond over de eventuele vestiging van brandstofverkoop-
punt annex garagebedrijf Schenkels aan de Collse Hoefdijk, gehouden op maandag
28 april 1997 in het gemeenschapshuis Enode**

Aanwezig namens de gemeente Nuenen c.a.:

De heer van Pareren (wethouder);
De heer Boon (sectorhoofd Grondgebiedzaken);
De heer Godtschalk (medewerker Verkeer en Ruimtelijke Ordening).

Aanwezig in de zaal:

Ongeveer 35 personen, waaronder 3 personen van OK Nederland B.V. alsmede de heren H. en M. Schenkels.

1. Inleiding.

De heer Van Pareren licht het programma van de avond toe. Het betreft een niet-formele informatie-avond, bedoeld om zoveel mogelijk informatie te verstrekken vooral ten aanzien van het brandstofverkoop-punt. Om ook de mening van de Eeneindse bevolking te peilen wordt eenieder verzocht ideeën, argumenten en meningen in te brengen. Het nu gepresenteerde "concept-ontwerp bestemmingsplan" heeft nog geen status, maar biedt wel een mogelijke start van de procedure. Inhoudelijke opmerkingen vanuit de bevolking kunnen nu al verwerkt worden in het ontwerp-bestemmingsplan.

De aanleiding voor het plan is als volgt. Enige jaren geleden bleek dat de firma Schenkels op de huidige plaats aan de Voirt/ Parkstraat "klem kwam te zitten". Dit in combinatie met de benodigde investeringen in verband met gewijzigde milieu-eisen leidde ertoe dat Schenkels onvoldoende mogelijkheden had voor een goede bedrijfsvoering. Hij overwoog daarom om het bedrijf elders te vestigen. Later is de koppeling gemaakt met het garagebedrijf. Teneinde de mogelijkheden, maar ook de bezwaren te onderzoeken van vestiging aan de Collse Hoefdijk heeft de gemeenteraad in november 1996 besloten om een zogenaamd voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen. De planvorming voor vestiging van Schenkels en Intratuin zijn overigens niet langer aan elkaar gekoppeld.

2. Algemene toelichting.

De heer Godtschalk licht de algemene problematiek van brandstofverkoop-punten in de bebouwde kom toe. De ondernemers hebben door de aanwezige bebouwing vaak weinig mogelijkheden voor uitbreiding van het bedrijf of verbetering van de uitstraling. Het aantal passanten (en dus klanten) loopt terug indien de woonomgeving verkeersluw gemaakt wordt. De milieueisen leveren ook beperkingen op en maken investeringen noodzakelijk (vloei-stof-dichte bestrating) die door eerdergenoemde factoren niet rendabel te maken zijn. Een dergelijk bedrijf levert binnen de woonomgeving bezwaren op in de vorm van visuele hinder en (een beperkte mate van) verkeersaantrekkende werking.

De gemeente Nuenen voert geen actief beleid in het verplaatsen van genoemde bedrijven. Nuenense ondernemers in deze branche die hun bedrijf wensen te verplaatsen worden in hun keuze beperkt door het "locatie-onderzoek brandstofverkooppunten" van april 1991. Hierin zijn 9 locaties beoordeeld op ruimtelijke, economische, milieutechnische en verkeerskundige criteria. Slecht 4 locaties bleken geschikt, waarvan er één (De Rooij aan de Smits van Oyenlaan) in gebruik genomen is.

Vervolgens toont de heer Godtschalk de tijdsplanning die hoort bij een artikel 19-procedure respectievelijk bij een bestemmingsplanprocedure. Het is niet bekend voor welke van beide procedures gekozen zal worden als de vestiging doorgang vindt. Er zal in elk geval aan de Wijkraad duidelijk gemaakt worden welke procedure gevolgd gaat worden en wat de mogelijkheden zijn voor inspraak, bezwaar en beroep. Bovendien dient in het kader van de procedure dergelijke informatie gepubliceerd te worden (Rond de Linde) en dient een inspraakavond georganiseerd te worden.

3. "Concept-ontwerp bestemmingsplan".

De heer Godtschalk geeft een korte toelichting op achtereenvolgens de betreffende locatie, het "concept-ontwerp bestemmingsplan" en de verkeerstechnische aanpassingen. Dit laatste gebeurt aan de hand van een situatietekening van alle maatregelen die op termijn wenselijk geacht worden. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het brandstofverkoop punt zijn in- en uitvoegstroken nodig welke nog nader gedetailleerd moeten worden.

De heer Godtschalk deelt mede, dat er een vijftal schriftelijke reacties binnengekomen is over Schenkels en Intratuin. Zoals uit het tijdsschema blijkt is in deze fase van de planprocedure de formele inspraak, bezwaar en beroep nog niet aan de orde. De bezwaren zijn daarom voor kennisgeving aangenomen en aan de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening bekendgemaakt. Beantwoording is nog niet mogelijk waar het de vestiging van Intratuin betreft, omdat het onderzoek hiernaar nog niet afgerond is. Om nu zoveel mogelijk duidelijkheid ten aanzien van de eventuele vestiging van Schenkels te verschaffen gaat de heer Godtschalk in op de drie meest essentiële vragen en opmerkingen.

In enkele reacties werd gesuggereerd dat "een probleem voor de kern Nuenen" slechts wordt verplaatst naar Eeneind. Dit is echter niet het geval omdat het bedrijf vanuit de woonomgeving juist verplaatst zou worden naar een situatie buiten de bebouwde kom. De visuele hinder voor bewoners is, mede door de afstand ten opzichte van de kern Eeneind minimaal. Het verkeer zal over doorgaande wegen buiten de kern afgewikkeld worden.

Een vraag die onder andere door de Wijkraad werd gesteld betrof het beleid van de gemeente indien Schenkels afziet van vestiging. Mocht Schenkels hiertoe besluiten, hetgeen zeer onwaarschijnlijk is, ook dan zal de gemeente geen actief beleid voeren ten aanzien van (her)vestiging van brandstofverkooppunten. De procedure zal stopgezet worden. Het terrein blijft echter een potentiële locatie voor een dergelijk bedrijf.

Naar aanleiding van een vraag over eventuele uitbreiding van het industrieterrein in noordelijke richting geeft de heer Godtschalk tenslotte aan dat dit geenszins de bedoeling is. Het huidige bestemmingsplan en het nu gepresenteerde "concept-ontwerp bestemmingsplan" voorzien hier niet in. In dit laatste plan wordt bovendien gesproken over een "logische afronding van de structuur".

4. Bouwplan.

De heer Tjhuis van OK Nederland licht het bouwplan toe en geeft aan waar de verschillende onderdelen van het bedrijf gesitueerd zijn. Het is nog geen gedetailleerd plan. Met name ten aanzien van de te gebruiken materialen moeten nog keuzes gemaakt worden. Er is en wordt

veel aandacht geschonken aan de esthetische aspecten alsmede aan verkeersveiligheid en veiligheid van de gehele inrichting. Bovendien zal het geheel voldoen aan alle strenge milieu-eisen.

5. Gelegenheid tot het stellen van vragen.

Nadat in de pauze de aanwezigen de gelegenheid gehad hebben om de tekeningen te bekijken, worden de volgende vragen gesteld c.q. opmerkingen gemaakt.

De heer Vlemmings vraagt namens de Wijkraad waarom de andere locaties afgefallen zijn. De heer Godtschalk zegt toe een exemplaar van het locatie-onderzoek te doen toekomen aan de Wijkraad. De ondernemer heeft uiteindelijk de keuze gemaakt tussen de resterende locaties. De heer Schenkels zegt de voorkeur gegeven te hebben aan Eeneind ten opzichte van de locatie bij Gerwen omdat deze laatste dicht bij de woonomgeving gesitueerd is.

Voorts deelt de heer Vlemmings mede dat de Eeneindse bevolking bevreesd is dat door dit plan de weg vrijgemaakt wordt voor nieuwe vestiging van industrie ten noorden van de spoorlijn. De heer Van Pareren antwoordt dat alleen voor het gebied westelijk van de Collse Hoefdijk en noordelijk van de spoorlijn op dit moment wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de vestiging van Intratuin contra woningbouw. De vestiging van een bedrijf als Intratuin is dus niet ondenkbaar. Uitbreiding van het industrieterrein ten oosten van de Collse Hoefdijk acht hij echter niet mogelijk.

De heer Vlemmings vraagt aandacht voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de betreffende weg en informeert naar de normen die de NS stelt aan de brandstofverkooppunten.

De gemeente zal nog overleg hebben met de NS; op dit moment zijn geen normen bekend.

Op verzoek van de heer Vlemmings geeft de heer Tjhuis aan hoe het aanzien van het bedrijf verfraaid kan worden. Het bedrijf moet weliswaar uitstraling hebben, alles moet echter voldoen aan de eisen van Welstand. Door de materiaalkeuze kan het beeld gunstig beïnvloed worden.

De heer Schenkels deelt mede, dat de auto's zoveel mogelijk binnen moeten staan. Hij geeft een hoge prioriteit aan de relatie met Eeneind en zal er ook ten aanzien van het bouwplan alles aan doen. Desgevraagd antwoordt hij, dat de dienstwoning in het pand geïntegreerd is.

Tenslotte concludeert de heer Vlemmings dat het raadsbesluit van november 1996 slechts de financiering van het onderzoek betrof.

De heer Felten constateert, dat er onduidelijkheid is ten aanzien van het aantal locaties waar-tussen Schenkels heeft kunnen kiezen. De heer Schenkels deelt mede, dat aan hem twee mogelijkheden uit het lokatie-onderzoek aangeboden zijn. Het feit dat er nog een locatie is afgefallen wordt volgens de heer Godtschalk veroorzaakt door het feit dat de locaties 5 en 6 aan elkaar gekoppeld zijn. Bij de vestiging van Texaco aan de Smits van Oyenlaan is door De Rooij bedongen dat de locatie aan de overzijde de komende 10 jaar niet gebruikt wordt.

Vervolgens vraagt de heer Felten of de heer Schenkels zich nog wil vestigen ondanks dat de bevolking van Eeneind dat niet wil. De heer Schenkels blijft dit van plan.

De heer Felten is van mening dat het garagebedrijf op het industrieterrein thuishoort. De heer van Pareren deelt mede, dat op verzoek van Schenkels tevens de vestiging van het garagebedrijf in het plan opgenomen is omdat dit uit het oogpunt van bedrijfsvoering gunstiger is.

De heer Leemans waarschuwt voor een lange procedure met een onzekere afloop. Eeneind zal zich immers blijven verzetten tegen de plannen. Hij stelt dat er geen verschillen gemaakt moeten worden tussen de woonkern van Nuenen en die van Eeneind. De heer Godtschalk geeft nogmaals aan dat geen sprake is van het verplaatsen van het bedrijf van de ene kern naar de andere.

De heer Leemans is van mening dat de vragen en opmerkingen uit het verslag van 8 oktober 1996 aan de wethouders beantwoord had moeten worden vóór de raadsvergadering. Er is volgens hem slechts een financiële reden voor het verplaatsen van het bedrijf. Er zou een ander raadsbesluit genomen zijn, zo stelt hij indien de gemeenteraad hiervan op de hoogte zou zijn geweest. Volgens de heer van Pareren is de gemeenteraad via de commissie voor Ruimtelijke Ordening van alle relevante feiten op de hoogte gesteld.

Mevrouw Verheggen heeft het gevoel dat bezwaren van bewoner van de Parallelweg niet serieus genomen worden. Zij verwacht dat de nu al gevaarlijke verkeerssituatie op de Collse Hoefdijk nu helemaal onacceptabel wordt. De heer Godtschalk verwacht dat de vestiging van Schenkels juist de mogelijkheid biedt om problemen op dit wegvak, zoals te hoge snelheid, aan te pakken.

De heer Verheggen stelt dat de NS geen toestemming zal geven om het aantal rijstroken ter plaatse van de spoorwegovergang te verminderen.

De heer de Groot stelt voor om de aanleg van de rotonde en de vestiging van Schenkels los te koppelen en eerst over te gaan tot de aanleg van de rotonde. De rotonde is volgens de heer van Pareren als mogelijke oplossing in beeld gebracht toen de vestiging van Schenkels en Intratuin aan elkaar gekoppeld waren. Op dit moment zou de aanleg om financiële redenen niet mogelijk zijn.

De heer Bertrams heeft enkele opmerkingen. Hij pleit ervoor alle groene ruimtes rond Eeneind in stand te houden en waarschuwt voor het "stap voor stap" volbouwen van het spaarzame groen. Tevens informeert hij of er woningen onteigend worden. Het plan kan volgens de heer van Pareren binnen de milieu-normen gerealiseerd worden zodat sanering van bestaande bebouwing niet nodig is. De heer Bertrams besluit met zijn mening dat de gemeente slordig met de mening van bewoners omspringt.

6. Overige mededelingen.

In aanvulling op hetgeen reeds gezegd is over Intratuin zegt de heer van Pareren toe dat ruim voordat de eventuele vestiging in de commissie voor Ruimtelijke Ordening en de gemeenteraad aan de orde gesteld wordt (mei of juni) er eerst overleg gepleegd wordt met de omwonenden en de Wijkraad.

Voorts deelt de heer van Pareren mede, dat er weer een vorm van openbaar vervoer komt voor Eeneind. Er zal een zogenaamde lijntaxi gaan rijden tussen Nuenen en het ziekenhuis in Gel-drop. Dit is een vorm van "vraagafhankelijk vervoer" de normale strippenkaarten geldig zijn, maar waarbij men zich vóór de gewenste rit telefonisch aan moet melden.

In het kader van het verkeersstructuurplan kunnen in Eeneind maatregelen uitgevoerd worden. In overleg met de Wijkraad zal op korte termijn naar mogelijke verbeteringen gezocht worden voor het verkeer door Eeneind.

Tenslotte maakt de heer Felten een opmerking over met puin en andere materialen vervuilde grond. De heer Boon zegt toe dat onderzocht wordt waar deze vandaan komt. Nog dezelfde week zal de gemeente antwoorden wat hiermee gedaan wordt.

De heer van Pareren sluit de informatie-avond af met de mededeling dat de bevindingen van deze avond aan de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening worden medegedeeld.

Nuenen, 30 april 1997.
R. Godtschalk.

RO/GO/RU
ROGOV01

ARCHIEF-KOPIE

Gemeente
Nuenen c.a..

Verslag van de inspraakavond/ hoorzitting in verband met het ontwerp-bestemmingsplan
"brandstofverkooppunt annex garagebedrijf aan de Collse Hoefdijk", gehouden op 16 juni 1997 in gemeenschapshuis Enode.

Aanwezig namens de gemeente Nuenen c.a.:

De heer R. van Pareren (wethouder);

De heer P. Steenbakkers (medewerker Grondzaken);

De heer R. Godtschalk (medewerker Verkeer en Ruimtelijke Ordening).

Aanwezig in de zaal:

17 personen.

De heer van Pareren licht het doel van de avond toe. Het betreft een inspraakavond in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Ieder kan vanavond zijn zienswijzen mondeling inbrengen over het concept-ontwerp-bestemmingsplan. Hiervan wordt een verslag gemaakt, hetwelk wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan. Tevens bestaat de mogelijkheid om in het kader van de inspraak vóór 27 juni 1997 schriftelijk de zienswijzen te richten aan de gemeenteraad.

Vervolgens gaat de formele bestemmingsplanprocedure van start met het andermaal ter inzage leggen van het -al dan niet gewijzigde- ontwerp-bestemmingsplan. Eenieder kan daartegen zienswijzen inbrengen. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de gemeenteraad.

Hierna kunnen alleen diegenen die zienswijzen ingebracht hebben tegen het ontwerp-bestemmingsplan (dus in de formele bestemmingsplanprocedure) bedenkingen kenbaar maken bij Gedeputeerde Staten. Eenieder die bedenkingen heeft tegen eventueel door de gemeenteraad bij de vaststelling aangebrachte wijzigingen, kan deze ook bij Gedeputeerde Staten kenbaar maken.

Tenslotte bestaat voor diegenen die bedenkingen en zienswijzen ingediend hebben tegen het vastgestelde bestemmingsplan de mogelijkheid om tegen het besluit van G.S. omtrent goedkeuring beroep in te stellen bij de Raad van State (afdeling Bestuursrecht).

Voor de milieuvergunning en voor de bouwvergunning gelden weer aparte procedures die voor een groot deel parallel lopen.

De volgende zienswijzen worden naar voren gebracht.

De heer Verheggen is van mening dat het bestemmingsplan incompleet is omdat de bijlagen (o.a. bodemonderzoek en akoestisch onderzoek) niet ingevuld zijn.

De heer Steenbakkers merkt op dat deze gegevens momenteel nog niet compleet voorhanden zijn. In deze fase van het planproces is dat echter ook nog niet verplicht. Wel zullen deze deel uitmaken van het ontwerp-bestemmingsplan dat in verband met de vaststelling ter inzage wordt gelegd.

De heer Verheggen merkt op dat de straal van 80 m1 vanuit het LPG-vulpunt over zijn eigendommen gaat, waardoor het onmogelijk zal worden zijn schuur als woning te gaan gebruiken.

De heer Steenbakkers deelt mede dat het ter plaatse geldende bestemmingsplan niet toelaat dat de schuur als woning gebruikt zal gaan worden. Bovendien heeft de 80 m1-norm betrekking op de afstand tot de bestaande woningen. Blijkens de tekening ligt zijn woning ruim buiten de straal van 80 m1.

De heer Vlemmings wijst op het ontbreken van een definitie van het begrip "garage". Het is hierdoor niet duidelijk of bijvoorbeeld een spuitinrichting onderdeel uit mag maken van het bouwplan.

De heer van Pareren zegt toe dat dit begrip nader omschreven zal worden.

In paragraaf 3.3.4. is volgens *de heer Vlemmings* niet omschreven dat de genoemde maatvoering de hoogte van de bouwwerken betreft.

Deze aanvulling zal volgens *de heer van Pareren* eveneens meegenomen worden.

Tevens verzoekt *de heer Vlemmings* om ook eventuele normen die de Nederlandse Spoorwegen stelt aan de bestemming onderdeel uit te laten maken van het bestemmingsplan.

De heer van Pareren zegt toe dat, indien dergelijke aanvullende normen bestaan, deze toegevoegd zullen worden.

Tenslotte verzoekt *de heer Vlemmings* te bezien of een goede oplossing gezocht kan worden voor het fietsverkeer dat ter plaatse van de Geldropsedijk de Collse Hoefdijk oversteekt. Hij stelt voor elders een oversteekplaats te realiseren.

Hoewel een en ander geen verband houdt met het bestemmingsplan, deelt *de heer Godtschalk* mede, dat het wenselijk is een goed plan te maken voor de gehele Collse Hoefdijk. Zodra onderhoud aan de weg uitgevoerd wordt kan wellicht dit probleem opgelost worden tezamen met de aanleg van de in- en uitrit van het brandstofverkooppunt. Hierover wordt dan vanzelfsprekend met de Wijkraad overlegd.

De heer Bolwijn vraagt welke bestemmingen de ondernemer wil realiseren.

De heer H. Schenkels noemt als mogelijke activiteiten: de verkoop van nieuwe en gebruikte auto's, het tankstation met verkoop van snacks etc., een ruimte voor het wassen van auto's en een spuitinrichting.

De heer Verheggen vraagt vervolgens of de heer Schenkels 24 uur per dag geopend wenst te zijn.

Dit is volgens *de heer H. Schenkels* voor het tankgedeelte inderdaad het geval.

Volgens *de heer Leenders* zou in de eerder gepresenteerde tekeningen van Schenkels het vulpunt binnen de genoemde straal van 80 m1 van de woonbebouwing liggen.

De heer van Pareren antwoordt dat dit bouwplan dan niet zou passen binnen het bestemmingsplan en dat op basis daarvan dus geen milieuvergunning en dus ook geen bouwvergunning verleend zou worden.

Nadat gebleken is dat bij geen van de aanwezigen behoefte bestaat nog het woord te voeren, sluit *de heer van Pareren* de hoorzitting.

Nuenen, 16 juni 1997.

R. Godtschalk.

BIJLAGE

AKOESTISCH ONDERZOEK (EXCL
BIJLAGEN), GEDATEERD P.M.

SAMENVATTING

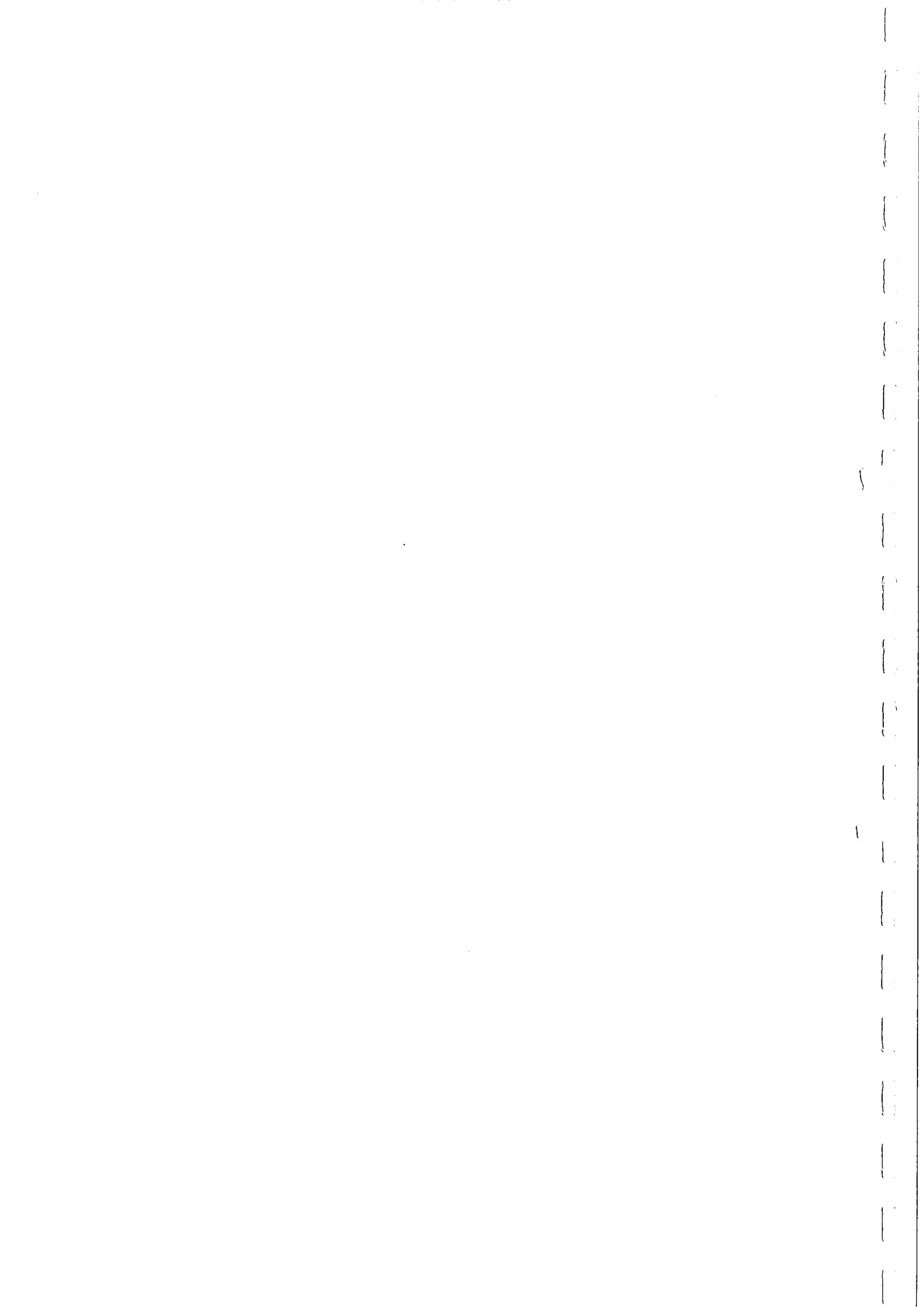
Het bestemmingsplan "Collse Hoefdijk" ligt in de zone van de spoorlijn Eindhoven-Venlo (zonebreedte 400m) en de Collse Hoefdijk (zonebreedte van 400 meter). Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van bedrijfsruimten met eventueel een bedrijfswoning.

In verband met de ontwikkeling van voornoemd bestemmingsplan is in opdracht van de gemeente Nuenen c.a., een akoestisch onderzoek verricht naar de hoogte van de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer en het wegverkeer op de Collse Hoefdijk.

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer overschrijdt ter plaatse van de bebouwingsgrens de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) voor woningen met 11 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 73 dB(A) wordt in het plangebied niet overschreden.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Collse Hoefdijk bedraagt op de bebouwingsgrens 61 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt met 11 dB(A) overschreden. In deze buitenstedelijke situatie bedraagt de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A).

Teneinde op deze locatie een dienstwoning te kunnen realiseren zal voor zowel weg- als railverkeerslawaaï de hogere waarden procedure moeten worden gevolgd. Omdat de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï 55 dB(A) bedraagt is woonbebouwing tot een afstand van 85 m uit de wegas slechts mogelijk in combinatie met afscherming.



INHOUDSOPGAVE**Blad**

Samenvatting	1
Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Uitgangspunten bij de bepaling van de geluidbelasting	
2.1 Algemeen	3
2.2 Berekeningsmethode	3
2.3 Overzichtstekening	4
2.4 Verkeersgegevens	4
3. Berekeningsresultaten/contouren	5
4. Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder	5
5. Verzoek hogere waarden	5
5.1 Verkeersmaatregelen	5
5.2 Overdrachtsmaatregelen	5

Bijlagen:

- Bijlage 1: Railverkeersgegevens
- Bijlage 2: Situatie-overzicht
- Bijlage 3: Plantekening
- Bijlage 4: Rekenbladen

1. INLEIDING

Het bestemmingsplan "Collse Hoefdijk" voorziet in de bouw van bedrijfsruimten en bedrijfswoningen.

Op grond van artikel 5 van het "Besluit geluidhinder spoorwegen" en van de artikelen 76 t/m 78 van de Wet geluidhinder is een onderzoek ingesteld naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer.

Conform de rekenmethode volgens artikel 23 van het "Besluit geluidhinder spoorwegen" is de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau ($L_{Aeq,etm}$) ten gevolge van het railverkeer bepaald.

Overeenkomstig de rekenmethode I volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder van het "Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaai", is de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau ($L_{Aeq,etm}$) ten gevolge van het wegverkeer op de Collse Hoefdijk bepaald.

2. UITGANGSPUNTEN BIJ DE BEPALING VAN DE GELUIDBELASTING

2.1 Algemeen

Het beschouwde gebied wordt aan de westzijde begrensd door de Collse Hoefdijk; aan de zuidzijde van het plangebied is de spoorlijn Eindhoven-Venlo gelegen. Het bestemmingsplan ligt binnen de zone van de spoorweg van 400 meter. De Collse Hoefdijk heeft een zonebreedte van 400 meter (buitenstedelijk gebied, twee keer twee rijstroken). De weg is op maaiveldhoogte gelegen.

De hoogte van de bovenkant spoor ligt gemiddeld 2 meter boven het aangrenzend maaiveld. De spoorbaan is uitgevoerd als doorgelaste rails op betonnen dwarsliggers.

Op de Collse Hoefdijk bestaat uit twee rijbanen met elk twee rijstroken. Op deze weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het wegdek bestaat uit glad asfaltbeton. Het overdrachtsgebied aan de wegzijde is overwegend akoestisch absorberend.

2.2 Berekeningsmethoden

De berekeningen ter bepaling van de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer zijn uitgevoerd volgens het "Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaaai", regeling als bedoeld in artikel 106 van de Wet geluidhinder, besluit 18 juli 1987. De geluidbelasting is bepaald met behulp van het akoestisch spoorboekje overeenkomstig de Standaardmethode I van dit besluit.

De wegverkeerslawaaai berekeningen zijn uitgevoerd volgens het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai", conform artikel 102 van de Wet geluidhinder. Voor deze situatie is de Standaardrekenmethode I toegepast volgens bijlage I van dit besluit. Volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder mag een aftrek op de berekende geluidbelasting worden toegepast van 3 dB(A) voor wegen waarvoor een snelheid geldt van 70 km/uur en meer, alvorens de toetsing aan de grenswaarde plaatsvindt.

2.3 Overzichtstekening

Gegevens met betrekking tot de situatie zoals ligging van het gebied ten opzichte van de weg ten behoeve van de bepaling van de geluidbelastingen en contouren ten gevolge van het rail- en wegverkeer, zijn ontleend aan de plankaart van de gemeente Nuenen c.a. De overzichtstekening is opgenomen in bijlage 3 van dit rapport.

2.4 Verkeersgegevens

Railverkeersgegevens

Voor het traject is uitgegaan van de gegevens zoals die bestaan vermeld in het akoestisch spoorboekje ASWIN-97, een uitgave van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Uitgangspunt voor de berekening is de prognose voor het jaar 2005. De nachtperiode is maatgevend. De gehanteerde railverkeersintensiteiten worden weergegeven in de tabel van bijlage 1.

Wegverkeersgegevens

De gegevens omtrent de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn afkomstig van de gemeente Nuenen c.a. De nachtperiode is de maatgevende etmaalperiode. De huidige verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op recente tellingen. De huidige verkeersintensiteit op de Collse Hoefdijk bedraagt 17.600 motorvoertuigen per etmaal. Rekeninghoudend met toekomstige situatie is uitgegaan van een geprognoseerde groei van het verkeer van 10 %. De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel Gehanteerde verkeersgegevens (prognose 2007) van de gemeente Nuenen.

Weg	Etmaal intens. mvt/etm	Gem. daguur- intens. %/mvt/u	Gem. nachtuur- intens. %/mvt/u	Vrachtwagen aandeel		Aandeel middelzwaar/ zwaar vrachtverk.		Gem. snelh. autov. km/u
				dag %	nacht %	dag %	nacht %	
Collse Hoefdijk	19.360	6.7/1297	1.0/194	4	6	50/50	50/50	70

3. BEREKENINGSRESULTATEN/CONTOUREN

Op basis van de in voorgaande paragraaf vermelde uitgangspunten is langs de spoorlijn Eindhoven-Venlo ter hoogte van de bebouwingsgrens van het bestemmingsplan "Collse Hoefdijk" de geluidbelasting bepaald. De waarneemhoogte van de ontvangpunten bevinden zich 4.5 meter boven het plaatselijk maaiveld. Eveneens is voor de Collse Hoefdijk de geluidbelasting en de 50 dB(A) contour berekend.

4. TOETSING VAN DE GELUIDBELASTING AAN DE GRENSWAARDEN UIT DE WET GELUIDHINDER

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op de spoorlijn Eindhoven-Venlo overschrijdt de voorkeurswaarde van 60 dB(A) met 11 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 73 dB(A), zoals die tot het jaar 2000 geldt, wordt op de bebouwingsgrens niet overschreden.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Collse Hoefdijk overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) met respectievelijk 10 en 5 dB(A). De 55 dB(A)-contour van de Collse Hoefdijk is gelegen op een afstand van 85 m uit de as van de weg.

5. VERZOEK HOGERE WAARDE PROCEDURE

5.1 Verkeersmaatregelen

Maatregelen ter bestrijding van het railverkeerslawaaï aan de bron door beperking van het treinverkeer behoren, gezien de belangrijke verbinding van deze spoorlijn, niet tot de reële mogelijkheden om de geluidbelasting voldoende te verlagen.

Verlaging van de verkeersintensiteiten op de Collse Hoefdijk behoren, gelet op de belangrijke doorstroombaan van deze weg, eveneens niet tot de reële mogelijkheden om de geluidbelasting voldoende terug te brengen.

5.2 Overdrachtsmaatregelen

Het aanbrengen van overdrachtsbeperkende maatregelen, geluidschermen e.d. is niet mogelijk daar het beschouwde gebied binnen de 300 meter ligt van een spoorwegovergang.

Geluidschermen langs de Collse Hoefdijk stuiten op functionele bezwaren; de dienstwoning hoort bij een brandstofverkooppunt annex garagebedrijf. Indien de woonfunctie binnen de 55 dB(A)-contour moet worden gerealiseerd, zal door middel van afscherming door bijvoorbeeld niet geluidgevoelige gebouwen de geluidbelasting moeten worden gereduceerd tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A).

Op basis van het voorgaande zou bij gedeputeerde staten van Noord-Brabant een verzoek om vaststelling hogere grenswaarden kunnen worden gedaan, waarbij in de afweging kan meespelen dat er sprake is van woonbebouwing die ter plaatse noodzakelijk is om redenen van grppppond- en bedrijfsgebondenheid.

Te verzoeken hogere waarde
 wegverkeerslawaaï: 55 dB(A)
 railverkeerslawaaï: 71 dB(A)

BIJLAGE

VERKENNEND BODEMONDERZOEK,
GEDATEERD OKTOBER 1976

ONDERZOEK NAAR BODEMVERONTREINIGING

TERREIN "COLLSE HOEFDIJK"
GEMEENTE NUENEN
verkennend onderzoek

Dossiernummer : 14.28 en 14.72
Rapportnummer : 41453495
Afdeling : SMT/Bodem, water, lucht
Telefoon : 040-2386491

oktober 1996/rvdm

INHOUD

	Blz.:
1. SAMENVATTING, CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	1
2. INLEIDING	3
3. INVENTARISATIE GEGEVENS	4
3.1. Historisch onderzoek	4
3.2. Indicatieve gegevens	4
3.3. Geologie en grondwater	4
3.4. Hypothese verontreinigingssituatie	4
4. OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK	6
4.1. Plaatsing boorpunten	6
4.2. Veldwerkgegevens en zintuiglijke waarnemingen	6
4.3. Monsternamestrategie en analysepakketten	7
5. ANALYSERESULTATEN EN INTERPRETATIE	9
5.1. Toetsingskader	9
5.2. Grondmonsters	10
5.3. Grondwatermonsters	10
5.4. Toetsing hypothese	10

BIJLAGEN:

1. SITUERING TERREIN
2. ONDERZOEKSLOCATIE MET SITUERING BORINGEN
3. ANALYSERESULTATEN GRONDMONSTERS
4. ANALYSERESULTATEN GRONDWATERMONSTERS
5. AFWIJKINGEN VAN DE NVN 5740
6. STANDAARDMETHODEN VELDWERK
7. ANALYSEMETHODEN EN DETECTIEGRENZEN

1. SAMENVATTING, CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN.

- Het te onderzoeken terrein is onverdeeld in een terreingedeelte ten westen van de Collse Hoefdijk (locatie A) en een gedeelte ten oosten van de Collse Hoefdijk (locatie B).
- Op basis van het historisch onderzoek en de indicatieve gegevens is locatie A als niet verdacht beschouwd. Op grond hiervan heeft voor deze locatie een verkennend bodemonderzoek plaatsgehad, gebaseerd op de NVN 5740 voor bodemonderzoek op onverdacht terrein.
Locatie B ligt naast de voormalige stortplaats Parallelweg. Hiervan is uit onderzoek bekend dat het grondwater onder en ten noord-westen van de stort verontreinigd is met o.a. aromatische koolwaterstoffen. Het grondwater op de locatie is derhalve als verdacht beschouwd. Op locatie B heeft daarom een verkennend bodemonderzoek plaatsgehad, gebaseerd op de NVN 5740 voor bodemonderzoek op onverdacht terrein, uitgebreid met twee extra peilbuizen voor de monsternamen van het grondwater direct naast de stortplaats.
- Bij de veldinspectie en/of tijdens het verrichten van de boor- en bemonsteringswerkzaamheden zijn bij beide locaties geen zintuiglijk waarneembare kenmerken van verontreiniging geconstateerd.
- Uit het onderzoek naar de bodemopbouw blijkt dat de bodem tot 4,5 meter - maaiveld (m-mv) bestaat uit matig fijn, hier en daar sterk lemig zand, afgewisseld met leemlagen. Uit de isohypsenkaart van T.N.O. (1975) volgt dat de regionale grondwaterstroming van het ondiepe grondwater noordelijk is. Het grondwater bevindt zich op ca. 2,7 m-mv.
- De chemische analyses van de grondmonsters van locatie A tonen een zeer lichte verontreiniging aan met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) in de mengmonsters 1.1 en 1.2.
Op locatie B is in mengmonster 2.1 een lichte verontreiniging met minerale olie aangetoond.
- De chemische analyses van de grondwatermonsters wijzen voor locatie A op een lichte verontreiniging met chroom en tolueen in monster 1W en in monster 14W op een lichte verontreiniging met nikkel.
Op locatie B is in de monsters 28W, 32W en 38W een lichte verontreiniging met chroom aangetoond. In monster 28W is daarnaast nog een lichte verontreiniging met naftaleen aangetoond en in monster 32W een licht verhoogd EOX-gehalte.

Voor locatie A kan geconcludeerd worden dat de aangetroffen lichte verontreinigingen met PAK in de grond en zware metalen in het grondwater niet in tegenspraak zijn met de vooraf geformuleerde hypothese dat de locatie onverdacht

is. Dergelijke diffuse verontreinigingen komen veelvuldig voor in de regio zonder direct aanwijsbare oorzaak. Het is niet aannemelijk dat deze verhoogde concentraties zijn ontstaan door (industriële) activiteiten op het terrein zelf. Op grond hiervan is een nader onderzoek naar de verontreinigingen niet noodzakelijk.

De op locatie B aangetroffen verontreiniging met minerale olie in een mengmonster is niet in overeenstemming met de hypothese dat de grond op de locatie onverdacht is. Gezien het slechts licht verhoogde gehalte, dat mogelijk voor een deel door humusverbindingen wordt veroorzaakt, is verder onderzoek hiernaar niet noodzakelijk.

In het grondwater is in tegenspraak met de vooraf gestelde hypothese, nauwelijks verontreiniging aangetroffen. De verontreiniging met chroom is, gezien het feit dat op locatie A ook een verhoogd chroomgehalte wordt aangetroffen, vermoedelijk niet te wijten aan de stortplaats. Het in peilbuis 28 aangetroffen naftaleen gehalte is dermate laag dat hiervoor niet met enige zekerheid gesteld kan worden of dit van de stortplaats afkomstig is of dat het valt binnen de "normale" foutenmarge van de analyseapparatuur. Ook voor deze verontreinigingen geldt daarom dat nader onderzoek hiernaar niet noodzakelijk is.

De verontreinigingen vormen, gezien het concentratieniveau, geen gevaar voor de volksgezondheid en/of het milieu.

Het onderzoek heeft geen gegevens opgeleverd op grond waarvan er beperkingen aan het gebruik van de locaties dienen te worden gesteld.

Toekomstige verontreiniging van het grondwater op locatie B als gevolg van de naastgelegen stortplaats is nooit honderd procent uit te sluiten, maar dit lijkt gezien de huidige resultaten geen groot risico. Het valt verder niet te verwachten dat als gevolg van kortdurende bronneringen het grondwater op de locatie wel verontreinigd zal raken. Gezien de samenstelling van de bodem hebben dergelijke bronneringen slechts een minimaal effect (< 1 meter) op de verplaatsing van het grondwater.

Volledigheidshalve wordt vermeld dat bij een verkennend bodemonderzoek sprake is van een steekproefsgewijze bemonstering, gericht op het aantonen van verontreinigingen met een redelijke omvang. De mogelijkheid blijft daarom bestaan dat puntverontreinigingen niet door het onderzoek worden aangetoond.

2. INLEIDING.

In opdracht van de gemeente Nuenen is door de Milieudienst Regio Eindhoven in september 1996 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie "Collse Hoefdijk". Aanleiding voor het onderzoek zijn plannen van de gemeente om de terreinen te verkopen.

Het te onderzoeken terrein is onverdeeld in een terreingedeelte ten westen van de Collse Hoefdijk (locatie A) en een gedeelte ten oosten van de Collse Hoefdijk (locatie B). De situering van de locaties is weergegeven in bijlage 1. De contouren van de onderzoekslocaties zijn weergegeven in bijlage 2a (locatie A) en 2b (locatie B). Locatie A heeft een oppervlakte van 1,6 hectare en locatie B van 0,7 hectare. Ten tijde van het onderzoek waren beide locaties grotendeels in gebruik als landbouwgebied.

Doel van het onderzoek is vast te stellen of op de locatie chemische bodemverontreiniging aanwezig is, zodanig dat de zogenaamde functionele eigenschappen van de bodem geheel of gedeeltelijk verloren zijn gegaan. Er wordt een globaal inzicht gegeven in aard, omvang, concentraties van en contactmogelijkheden met mogelijk verontreinigende stoffen in grond en grondwater. Afhankelijk hiervan en rekening houdend met de geïnventariseerde gegevens kan een milieukundige beoordeling van de eventueel aanwezige verontreiniging worden gegeven. Hierbij wordt met name gelet op gevaar voor volksgezondheid en/of milieu. Ook kan een uitspraak worden gedaan over de noodzakelijkheid van aanvullend onderzoek.

In dit rapport zijn alle beschikbare, relevante gegevens opgenomen en staan de hypothese, opzet, uitvoering, analyseresultaten en conclusies vermeld van het bodemonderzoek.

3. INVENTARISATIE GEGEVENS.

3.1. Historisch onderzoek.

Uit informatie van de opdrachtgever blijkt dat op het terrein en de directe omgeving van locatie A geen industriële en/of andere activiteiten hebben plaatsgevonden welke zouden kunnen wijzen op eventuele verontreiniging van de bodem.

Locatie B ligt direct ten westen van een voormalige stortplaats. Onder en ten noorden van deze stortplaats is bij onderzoek in het verleden een verontreiniging van het grondwater (met o.a. aromatische koolwaterstoffen) aangetoond.

Een gedeelte van locatie A is in 1991 ook onderzocht. Hierbij werden destijds lichte verontreinigingen met zware metalen in het grondwater aangetroffen.

3.2. Indicatieve gegevens.

Voorafgaand aan het onderzoek heeft er een veldinspectie plaatsgevonden waarbij het terrein en de naaste omgeving zijn bekeken. Hierbij is gelet op terreingebruik, verontreinigingsbronnen (ondergrondse tanks, storthopen, halfverhardingen) en groeistoornissen van de vegetatie.

Er zijn geen waarnemingen gedaan die wijzen op mogelijke bodemverontreiniging.

Klachten van gebruikers of omwonenden met betrekking tot de bodemkwaliteit zijn niet bekend.

3.3. Geologie en grondwater.

De geologische opbouw kan als volgt worden weergegeven:

- Van maaiveld tot 24 m-mv bevindt zich een deklaag, bestaande uit fijne zanden afgewisseld met leem- en/of veenlagen;
- Van 24 m-mv tot 99 m-mv bevindt zich een eerste watervoerend pakket, bestaande uit grindhoudende grove zanden waar sporadisch grind- of kleilagen in voorkomen.

Uit de isohypsenkaart van het freatisch grondwater van T.N.O. (1975) volgt dat de regionale stromingsrichting van het ondiepe grondwater noordelijk is.

3.4. Hypothese verontreinigingssituatie.

Op basis van het historisch onderzoek en/of de indicatieve gegevens is locatie A als "niet verdacht" beschouwd.

Van locatie B is de grond als niet-verdacht beschouwd en het grondwater als verdacht. In het grondwater moet rekening worden gehouden met verontreiniging als gevolg van de naastgelegen stortplaats.

Bovendien dient in het landelijk gebied rekening te worden gehouden met diffuse verontreinigingen door zware metalen.

4. OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK.

4.1. Plaatsing boorpunten.

Het uitgevoerde bodemonderzoek is gebaseerd op de NVN 5740. Op basis van de specifieke omstandigheden in de regio Eindhoven en de in de praktijk met bodemonderzoek opgedane ervaring wordt op een aantal punten afgeweken van deze voornorm. De afwijkingen van de NVN 5740 voor de regio Eindhoven zijn uitgewerkt in bijlage 5.

Voor locatie A, die 1,6 ha groot is, betekent dit het uitvoeren van 18 boringen tot 0,5 m, 6 boringen tot de grondwaterspiegel en 2 boringen tot anderhalve meter onder de grondwaterspiegel voor de plaatsing van peilbuizen.

Voor locatie B, die 0,7 hectare groot is, zijn 14 boringen tot 0,5 m, 2 boringen tot de grondwaterspiegel en 3 boringen tot anderhalve meter onder de grondwaterspiegel voor de plaatsing van peilbuizen uitgevoerd. Van de drie geplaatste peilbuizen zijn er twee extra geplaatst vanwege de aanwezigheid van de naastgelegen stortplaats.

In bijlage 2 staat aangegeven op welke plaats en tot welke diepte de verschillende boringen zijn uitgevoerd.

De boorpunten zijn gelijkmatig over de locatie verdeeld met uitzondering van de peilbuizen 28, 32 en 38 die direct naast de voormalige stortplaats zijn geplaatst.

4.2. Veldwerkgegevens, zintuiglijke waarnemingen.

Tijdens de boorwerkzaamheden en de monsternamen van grond en grondwater in september 1996 zijn geen zintuiglijk waarneembare kenmerken van verontreiniging geconstateerd in de bodem.

In het kader van dit bodemonderzoek is een profielbeschrijving gemaakt van de boringen, die ten behoeve van de plaatsing van de peilfilters zijn uitgevoerd. Deze beschrijvingen tonen aan dat de bodem tot 4,5 m-mv bestaat uit matig fijn, hier en daar sterk lemig zand, afgewisseld met leemlagen.

Tijdens het onderzoek is de grondwaterstand opgenomen in de peilbuizen. Bij de monsternamen op 26-9-1996 bedroeg deze ca 2,7 m-mv. In bijlage 4 zijn de grondwaterstanden per peilbuis opgenomen.

Bezien over een langere periode kunnen belangrijke schommelingen in de grondwaterspiegel optreden door weers- en seizoensinvloeden, terwijl plaatselijk schijngrondwaterspiegels kunnen voorkomen als gevolg van slecht doordringbare leem- of veenlagen.

4.3. Monsternamestrategie en analysepakketten.

De interpretatie van de NVN 5740 leidt tot het volgende bemonsteringsschema:

- bij alle boorpunten is een grondmonster genomen van de bovenste halve meter van de bodem;
- bij de boringen die tot de grondwaterspiegel of dieper zijn doorgezet, is daarnaast een monster genomen van het traject van 50 tot 100 cm;
- bij de boringen die tot anderhalve meter onder de grondwaterspiegel zijn doorgezet, zijn peilbuizen geplaatst ten behoeve van de bemonstering van het grondwater.

De grond dieper dan 100 cm-mv is zintuiglijk beoordeeld op verontreinigingen. Omdat geen zintuiglijke verontreinigingen zijn aangetroffen, zijn van deze grond geen monsters genomen.

De grondmonsters zijn in het laboratorium door opmenging van gelijke gewichts-delen tot 7 mengmonsters samengesteld.

In bijlage 3 staat aangegeven welke monsters bij elkaar zijn gevoegd en op welke diepte deze zijn genomen.

De mengmonsters van de bovengrond (MM1.1, MM1.2, MM1.3, MM2.1 en MM2.2) zijn onderzocht op het volgende analysepakket:

- het lutum- en humusgehalte (alleen MM1.1 en MM2.1);
- de zware metalen: cadmium, chroom, koper, kwik, lood, nikkel en zink;
- arseen;
- polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's, VPR-reeks);
- extraheerbare organische halogeenverbindingen (EOX);
- minerale olie (gc).

De mengmonsters van de ondergrond (MM1.4 en MM2.3)) zijn onderzocht op:

- de zware metalen: cadmium, chroom, koper, kwik, lood, nikkel en zink;
- arseen;
- extraheerbare organische halogeenverbindingen (EOX).

De grondwatermonsters zijn onderzocht op:

- zuurgraad (pH) en geleidbaarheid (Ec);
- de zware metalen: cadmium, chroom, koper, kwik, lood, nikkel en zink;
- arseen;
- aromatische en gehalogeneerde koolwaterstoffen;
- extraheerbare organische halogeenverbindingen (EOX);
- fenol-index;
- naftaleen.

De toegepaste boorsystemen, het plaatsen en spoelen van de filters, de monstername van grond en grondwater en de conservering van de monsters zijn steeds uitgevoerd volgens de daarvoor geldende NEN-normen en Nederlandse praktijk-

richtlijnen (NPR) van het ministerie van VROM (bijlage 6).

De chemische analyses zijn uitgevoerd in het laboratorium van Alcontrol te Rotterdam. Dit laboratorium is Sterlab gecertificeerd voor alle uitgevoerde analyses. Voor de gebruikte analysemethoden en de betreffende detectiegrenzen wordt verwezen naar bijlage 7.

5. ANALYSERESULTATEN EN INTERPRETATIE.

5.1 Toetsingskader.

Voor de beoordeling van bodemverontreiniging wordt gebruikt gemaakt van de streef- en interventiewaarden, zoals weergegeven in de Leidraad bodembescherming (afl. 9, oktober 1994).

De streefwaarde (SW) is te beschouwen als het concentratieniveau van een stof waarboven wel en waaronder geen sprake is van verontreiniging. Deze waarde komt voor zware metalen en arseen overeen met de gemiddelde achtergrondconcentratie in de bodem van relatief onbelaste gebieden. Voor de overige stoffen is gebruik gemaakt van gegevens omtrent aan de bodem te stellen milieuhygiënische randvoorwaarden vanuit andere beleidsterreinen, zoals drinkwaternormen en oppervlaktewaternormen. De streefwaarde is in de grond afhankelijk gesteld van het lutumgehalte (deeltjes $< 2 \mu\text{m}$) en/of het humusgehalte (organische stof) van het te onderzoeken monster.

De interventiewaarde (IW) is te beschouwen als het concentratieniveau van een stof waarboven er sprake is van ernstige verontreiniging. Dit betekent dat de bodem zodanig is of dreigt te worden verontreinigd dat de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft, ernstig zijn of dreigen te worden verminderd. De interventiewaarden in de grond zijn evenals de streefwaarden afhankelijk gesteld van het lutumgehalte (deeltjes $< 2 \mu\text{m}$) en/of het humusgehalte (organische stof) van het te onderzoeken monster.

Indien voor een grondvolume van tenminste 25 m^3 of een grondwatervolume van 100 m^3 de gemiddelde concentratie de interventiewaarde overschrijdt, is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Dit betekent dat een nader onderzoek dient plaats te vinden om te kunnen beoordelen of een sanering noodzakelijk is en hoe urgent de uitvoering ervan is.

De toetswaarde (TW), de concentratie halverwege de streefwaarde en interventiewaarde ($\frac{1}{2} \cdot (\text{SW} + \text{IW})$), wordt in het rijksbeleid gehanteerd als criterium om te bepalen of er nader onderzoek gewenst is om na te gaan of er mogelijk sprake is van een geval van ernstige verontreiniging.

De streef- en interventiewaarden in dit rapport zijn gebaseerd op de tijdens het onderzoek bepaalde lutum- en humusgehalten (zie bijlage 3).

5.2. Grondmonsters.

De analyseresultaten zijn opgenomen in bijlage 3, waarbij door middel van een sterrencodering de mate van verontreiniging is aangegeven in relatie tot de toetsingstabel.

De resultaten van locatie A tonen een zeer lichte verontreiniging aan met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) in de mengmonsters 1.1 en 1.2.

Op locatie B is in mengmonster 2.1 een lichte verontreiniging met minerale olie aangetoond.

5.3. Grondwatermonster.

De resultaten van de analyses zijn weergegeven in bijlage 4, waarbij de mate van verontreiniging ook is aangeduid door een sterrencodering.

De chemische analyses van de grondwatermonsters wijzen voor locatie A op een lichte verontreiniging met chroom en tolueen in monster 1W en in monster 14W op een lichte verontreiniging met nikkel.

Op locatie B is in de monsters 28W, 32W en 38W een lichte verontreiniging met chroom aangetoond. In monster 28W is daarnaast nog een lichte verontreiniging met naftaleen aangetoond en in monster 32W een licht verhoogd EOX-gehalte.

5.4. Toetsing hypothese.

Voor locatie A kan geconcludeerd worden dat de aangetroffen lichte verontreinigingen met PAK in de grond en zware metalen in het grondwater niet in tegenspraak zijn met de vooraf geformuleerde hypothese dat de locatie onverdacht is. Dergelijke diffuse verontreinigingen komen veelvuldig voor in de regio zonder direct aanwijsbare oorzaak. Het is niet aannemelijk dat deze verhoogde concentraties zijn ontstaan door (industriële) activiteiten op het terrein zelf. Op grond hiervan is een nader onderzoek naar de verontreinigingen niet noodzakelijk.

De op locatie B aangetroffen verontreiniging met minerale olie in een mengmonster is niet in overeenstemming met de hypothese dat de grond op de locatie onverdacht is. Gezien het slechts licht verhoogde gehalte, dat mogelijk voor een deel door humusverbindingen wordt veroorzaakt, is verder onderzoek hiernaar niet noodzakelijk.

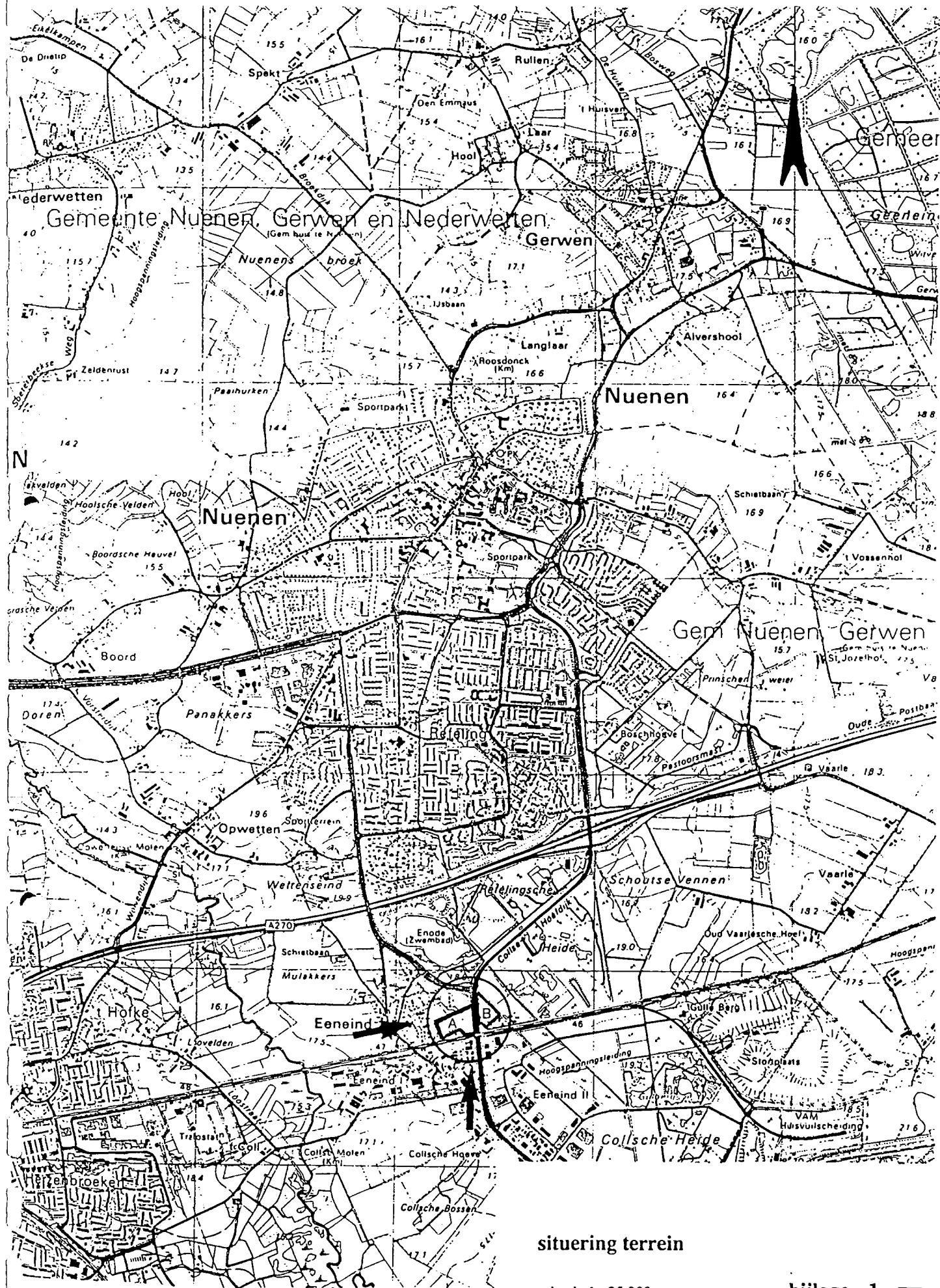
In het grondwater is in tegenspraak met de vooraf gestelde hypothese, nauwelijks verontreiniging aangetroffen. De verontreiniging met chroom is, gezien het feit dat op locatie A ook een verhoogd chroomgehalte wordt aangetroffen, vermoedelijk

niet te wijten aan de stortplaats. Het in peilbuis 28 aangetroffen naftaleen gehalte is dermate laag dat hiervoor niet met enige zekerheid gesteld kan worden of dit van de stortplaats afkomstig is of dat het valt binnen de "normale" foutenmarge van de analyseapparatuur. Ook voor deze verontreinigingen geldt daarom dat nader onderzoek hiernaar niet noodzakelijk is.

De verontreinigingen vormen, gezien het concentratieniveau, geen gevaar voor de volksgezondheid en/of het milieu.

Het onderzoek heeft geen gegevens opgeleverd op grond waarvan er beperkingen aan het gebruik van de locaties dienen te worden gesteld.

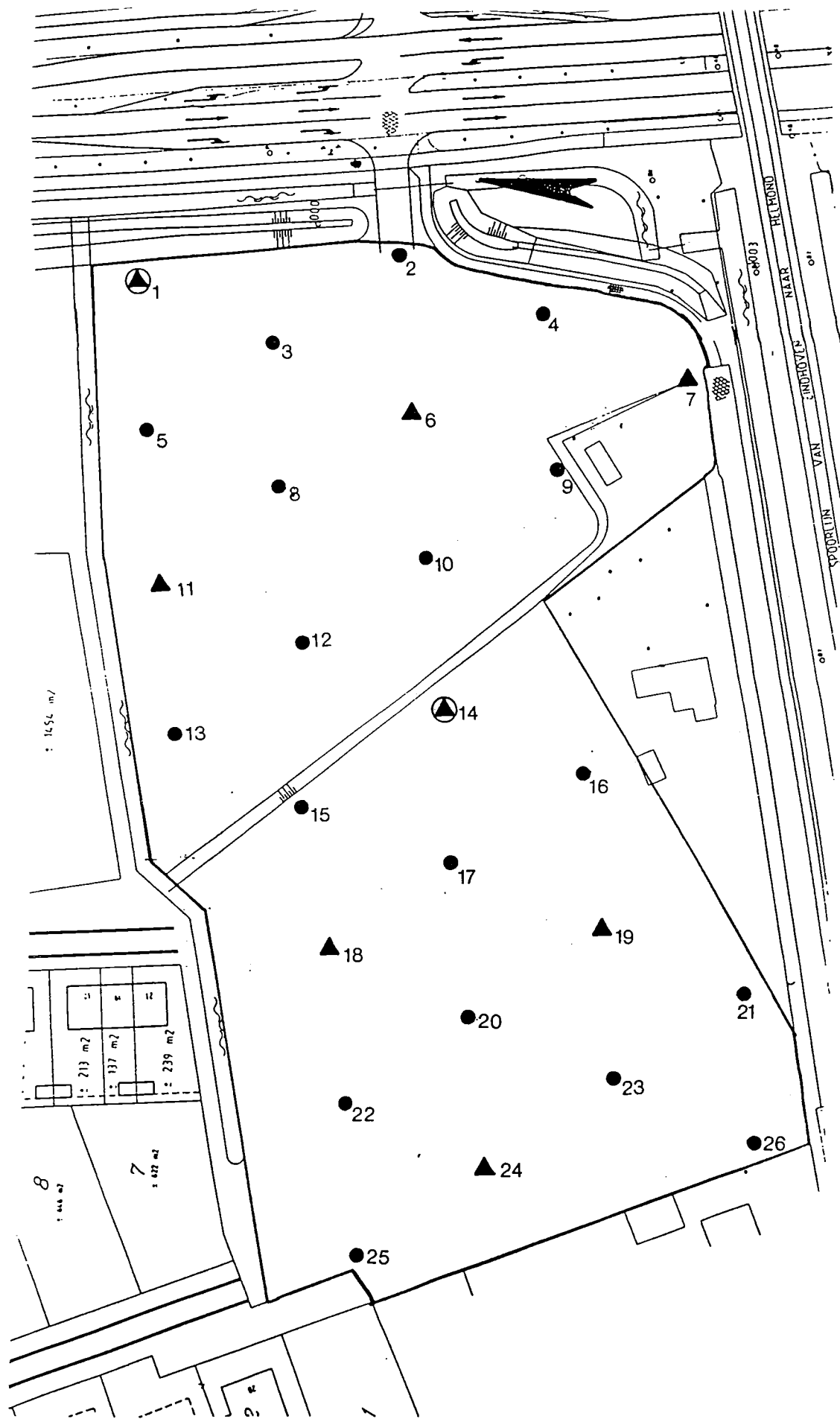
Toekomstige verontreiniging van het grondwater op locatie B als gevolg van de naastgelegen stortplaats is nooit honderd procent uit te sluiten, maar dit lijkt gezien de huidige resultaten geen groot risico. Het valt verder niet te verwachten dat als gevolg van kortdurende bronneringen het grondwater op de locatie wel verontreinigd zal raken. Gezien de samenstelling van de bodem hebben dergelijke bronneringen slechts een minimaal effect (< 1 meter) op de verplaatsing van het grondwater.



situering terrein

schaal 1:25.000

bijlage 1

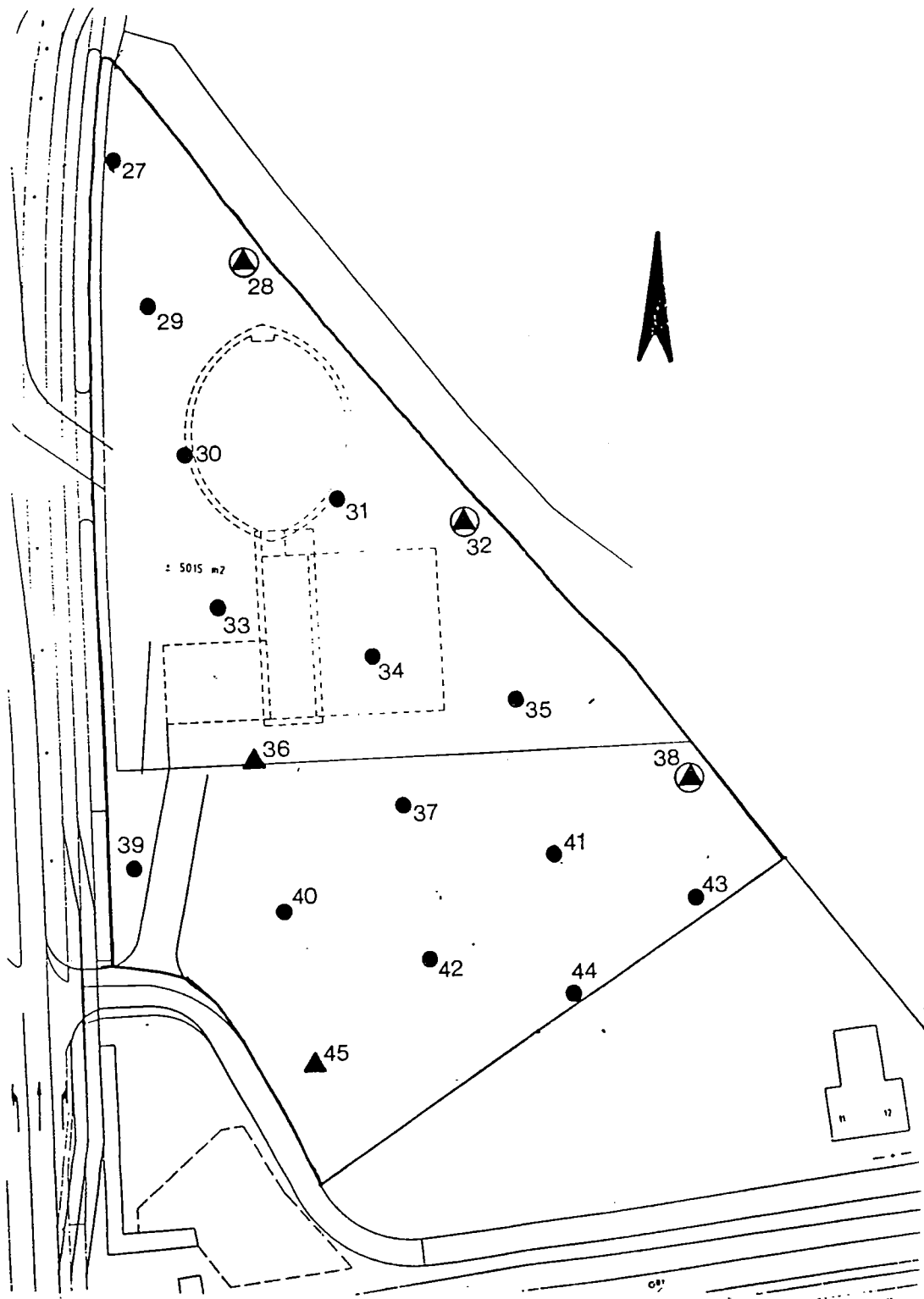


- boring tot 0.5 m - mv
- ▲ boring tot het grondwater
- ⊙ boring met peilfilter

onderzoekslocatie met
situering boringen

schaal 1:1000

bijlage 2a



- boring tot 0.5 m - mv
- ▲ boring tot het grondwater
- ⊙ boring met peilfilter

onderzoekslocatie met
situering boringen

schaal 1:1000

bijlage 2b

Tabel: opdrachtgegevens

Project	Laboratorium num.	Omschrijving	Monsterdatum
41453495	9639151	NUECOLA	17-9-1996

Tabel: monstergegevens

Monsternr	Bodemtype	Monster	Omschrijving	Monsterdiepte (cm -mv)
1	I	MM1.1	1.1 T/M 9.1	0-50
2	I	MM1.2	10.1 T/M 18.1	0-50
3	I	MM1.3	19.1 T/M 26.1	0-50
4	I	MM1.4	1.2+6.2+7.2+11.2+14.2+18.2+19.2+24.2	50-100
5	I	MM2.1	27.1 T/M 36.1	0-50
6	I	MM2.2	37.1 T/M 45.1	0-50
7	I	MM2.3	28.2+32.2+36.2+38.2+45.2	50-100

Analyseresultaten grondmonsters

Bijlage 3

Tabel: Analyseresultaten grondmonsters (in mg/kg ds)

Monsternummer Bodentype ¹⁾	MM1.1 I	MM1.2 I	MM1.3 I	MM1.4 I	MM2.1 I	MM2.2 I	MM2.3 I
droge stof	90,6	90,1	91,1	92,4	90,7	90,5	91,2
org. stof (550 C)	2,3	-	-	-	2,3	-	-
lutum (bodem)	3,1	-	-	-	3,0	-	-
Zware Metalen							
arsen	< 2	2,0	< 2	< 2	< 2	< 2	< 2
cadmium	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5
chrom	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
koper	6,2	7,9	8,0	5,1	8,7	11	6,5
kwik	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	5,5
lood	11	15	18	< 10	11	13	< 10
nikkel	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
zink	22	33	33	26	18	24	20
Polycyclische aromatische Koolwaterstoffen (PAK)							
naftaleen	< 0,1	< 0,1	< 0,1	-	< 0,1	< 0,1	-
anthraceen	< 0,05	< 0,05	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
fenanthreen	< 0,05	< 0,05	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
fluoranthreen	0,12	0,12	0,06	-	< 0,05	0,05	-
benzo(a)anthraceen	0,05	0,05	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
chryseen	0,07	0,08	0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
benzo(a)pyreen	< 0,05	0,06	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
benzo(ghi)peryleen	< 0,05	0,07	0,06	-	< 0,05	< 0,05	-
benzo(k)fluoranthreen	< 0,05	< 0,05	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
indeno(123-cd)pyreen	< 0,05	0,05	< 0,05	-	< 0,05	< 0,05	-
PAK (som 10)	0,24	0,43	0,17	-	-	0,05	-
EOX	0,27	0,24	0,22	< 0,1	< 0,1	0,19	< 0,1
Minerale olie							
fractie C8 - C10	< 5	< 5	< 5	-	< 5	< 5	-
fractie C10 - C12	< 5	< 5	< 5	-	< 5	< 5	-
fractie C12 - C14	< 5	< 5	< 5	-	5	< 5	-
fractie C14 - C20	< 5	< 5	< 5	-	30	< 5	-
fractie C20 - C26	< 5	5	< 5	-	20	5	-
fractie C26 - C34	5	10	10	-	20	5	-
fractie C34 - C40	< 5	< 5	< 5	-	5	< 5	-
totaal olie C10-C40	< 20	20	< 20	-	90	< 20	-

* : het gehalte is groter dan de streefwaarde

** : het gehalte is groter dan het gemiddelde van streef- en interventiewaarde

*** : het gehalte is groter dan de interventiewaarde

- : niet geanalyseerd

1) De streef- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling.

I lutum = 3.0 % humus = 2.3 %

Tabel: Berekende streef- en interventiewaarden

Toetsingswaarden ¹⁾	S	$\frac{1}{2}(S+I)$	I
Bodemtype ²⁾	I		
Zware Metalen			
arseen	17	25	32
cadmium	0,5	3,8	7,2
chrom	56	134	213
koper	18	57	96
kwik	0,2	3,7	7,1
lood	55	200	345
nikkel	13	46	78
zink	62	192	321
PAK (som 10)	0,2	20	40
Minerale olie			
totaal olie C10-C40	12	581	1150

1) S streefwaarde
 $\frac{1}{2}(S+I)$ gemiddelde van streef- en interventiewaarde
 I interventiewaarde

2) De streef- en interventiewaarden zijn afhankelijk van de bodemsamenstelling.
 I lutum = 3.0 % humus = 2.3 %

Analyseresultaten grondwatermonsters (in µg/L)

Peilbuisnummer	1W	14W	28W	32W	38W
Filtertraject (m-mv)	3-4	3,9-4,9	3,5-4,5	3,6-4,6	4-5
Grondwaterstand (m-mv)	2,45	3,76	2,59	2,89	2,63
Datum monstername	26-9-1996	26-9-1996	26-9-1996	26-9-1996	26-9-1996
pH	6,4	5,8	6,5	5,7	6,8
Ec (mS/m)	32,9	114	75	44,8	91,1
Zware Metalen					
arsen	8,1	< 2,5	< 2,5	< 2,5	< 2,5
cadmium	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
chrom	2,2	< 1	5,3	4,5	1,5
koper	< 10	< 10	< 10	< 10	< 10
kwik	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1
lood	< 10	< 10	< 10	< 10	< 10
nikkel	< 10	33	< 10	< 10	< 10
zink	< 20	32	< 20	< 20	< 20
Vluchtige Aromaten					
benzeen	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
tolueen	0,5	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
ethylbenzeen	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
xylenen	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5	< 0,5
naftaleen	< 0,2	< 0,2	0,3	< 0,2	< 0,2
Fenolen					
fenol(index)	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
Vluchtige Chloorkoolwaterstoffen					
1,1-dichloorethaan	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
1,2-dichloorethaan	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
c-dichlooretheen	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
tetrachlooretheen	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
111-trichloorethaan	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
112-trichloorethaan	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1
trichlooretheen	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
chloroform	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2	< 0,2
EOX	< 1	< 1	< 1	1,2	< 1

* : het gehalte is groter dan de streefwaarde

** : het gehalte is groter dan het gemiddelde van streef- en interventiewaarde

*** : het gehalte is groter dan de interventiewaarde

- : niet geanalyseerd

Tabel: Toetsingswaarden voor grondwater (toetsing streef- en interventiewaarden)

Toetsingswaarden ¹⁾	S	%(S+I)	I
Zware Metalen			
arsen	10	35	60
cadmium	0,4	3,2	6,0
chrom	1,0	16	30
koper	15	45	75
kwik	0,05	0,2	0,3
lood	15	45	75
nikkel	15	45	75
zink	65	433	800
Vluchtige Aromaten			
benzeen	0,2	15	30
tolueen	0,2	500	1000
ethylbenzeen	0,2	75	150
xylenen	0,2	35	70
naftaleen	0,10	35	70
Vluchtige Chloorkoolwaterstoffen			
1,2-dichloorethaan	0,010	200	400
tetrachlooretheen	0,010	20	40
tetrachloormethaan	0,010	5,0	10
trichlooretheen	0,010	250	500

¹⁾ S streefwaarde
 %(S+I) gemiddelde van streef- en interventiewaarde
 I interventiewaarde

Op basis van de specifieke omstandigheden die in de regio Eindhoven worden aangetroffen en de in de praktijk met bodemonderzoek opgedane ervaringen wijkt de Milieudienst Regio Eindhoven op de volgende punten af van de NVN 5740:

- Ook als het grondwater dieper dan twee meter beneden het maaiveld staat, worden de diepe boringen tot de grondwaterspiegel doorgezet.
- Bij de boringen tot de grondwaterspiegel en de boringen ten behoeve van de plaatsing van de peilbuizen worden in principe twee monsters genomen: één monster van de bovengrond (0 tot 50 cm-mv) en één monster van de ondergrond (50 tot 100 cm-mv). Indien er geen zintuiglijke verontreinigingen worden waargenomen worden geen monsters genomen van de grond dieper dan 100 cm-mv. Het is immers onwaarschijnlijk dat verontreinigingen die niet in de bovenste meter voorkomen, wel dieper dan 100 cm-mv voorkomen. Indien er wel zintuiglijk waarneembare verontreinigingen in de bodem aanwezig zijn, wordt de boring in ieder geval doorgezet tot het einde van de verontreiniging. Bij diepe boringen wordt tevens een monster genomen van de eerste halve meter onder de verontreiniging.
- Boringen ten behoeve van de plaatsing van peilbuizen worden in principe doorgezet tot anderhalve meter onder de in het veld geschatte grondwaterspiegel. De peilbuizen zijn van HDPE en hebben een filterlengte van 1 meter en een diameter van 2,5 cm. Bij een vermoedelijke aanwezigheid van een verontreiniging in het grondwater met een soortelijke massa kleiner dan water (drijfslag) worden de peilbuizen voorzien van een filter van 2 meter lengte (snijdend geplaatst met de grondwaterspiegel) en worden extra grondmonsters genomen van het traject rond de grondwaterspiegel (maximaal 50 cm).
- Voor het lutum- en humusgehalte worden in principe waarden aangehouden van respectievelijk 4 en 3%. Deze waarden zijn gebaseerd op de gemiddeld in de regio Eindhoven aangetroffen lutum- en humusgehalten (zandige bovengrond). In geval van duidelijk afwijkende grondsoorten (leem en/of veen) of onderzoekslocaties groter dan 1 ha worden lutum- en humusgehalte analytisch bepaald voor één of meer representatieve (meng)monsters.
- Bij de chemische analyses van het grondwater wordt ook de stof 1,2-cis-dichlooretheen (oplosmiddel) bepaald omdat dit een afbraakproduct is van tri- en tetrachlooretheen.

afwijkingen van de NVN 5740

bijlage 5

WERKZAAMHEDEN	METHODE
Apparatuur voor grondboringen en monsterneming grond in de onverzadigde zone	NPR 5741
Apparatuur voor grondboringen en monsterneming grond in de verzadigde zone	NPR 5741
Apparatuur voor monsterneming grondwater	NPR 5741 NEN 5744
Apparatuur voor monsterneming slib en onderwaterbodems	NPR 5741
Apparatuur voor monsterneming van vaste afvalstoffen	NVN 5860
Het verrichten van grondboringen en monsterneming grond	NEN 5742
Het plaatsen van peilbuizen	NEN 5766
Monsterneming grondwater	NEN 5744
Het meten van de grondwaterstand	NEN 5766
Het meten van de geleidbaarheid (Ec) van grondwater	NEN 6412
Het meten van de zuurgraad (pH) van grondwater	NEN 6616
Filtratie van grondwater	NPR 5741
Monsterneming slib en onderwaterbodems	NEN 6600
Monsterneming vaste afvalstoffen	NVN 5860
Conservering van grondmonsters	NPR 6601
Conservering van grondwatermonsters	NPR 6601

standaardmethoden veldwerk

bijlage 6

Parameter	Mon-ster*	Voorbehandeling	Meting	Voorschrift	Detectiegrens
Droogrest	g	Drogen in droogstoof (24h, 105°C)	Weging	NEN 6620	0.01%
	g	Drogen in magnetron (20 min., 100%)	Weging		
	w	Droogdampen op waterbad, drogen in droogstoof (2h, 105°C)	Weging	NEN 6620	
Gloeirest / Humus	g	Gloeien van droogrest in moffeloven (3h, 550°C)	Weging	NEN 5754	1% van de droogrest
Gloeirest	w	Gloeien van droogrest in moffeloven (45 min., 600°C)	Weging	NEN 6620	1% van de droogrest
Lutum (fractie <2µm)	g	Suspensie maken van grond met water en natriumpyrofosfaat	Massapipetmethode	IB	1% van de droogrest
pH-KCl	g	Schudden met 1 N kaliumchloride-oplossing	Potentiometrisch	IB	
pH	w	---	Potentiometrisch	NEN 6411	pH 2-11
Soortelijke geleiding	w	---	Conductometrisch	NEN 6412	0-20000 mS/m
Vluchtige alifatische koolwaterstoffen	g/w	Purgen met stikstof (95°C), adsorptie op Tenax	GC-FID	VPR C88-10/12	g: 0.04 mg/kg ds w: 1 µg/l
Vluchtige aromatische koolwaterstoffen	g/w	Purgen met stikstof (95°C), adsorptie op Tenax	GC-FID	VPR C88-10/12	g: 0.01-0.04 mg/kg ds w: 0.2-0.5 µg/l
Vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen	g/w	Purgen met stikstof (95°C), adsorptie op Tenax	GC-FID/ECD	NEN 6401 VPR C88-10/12	alifaten; g: 0.04 mg/kg ds w: 1 µg/l aromaten; g: 0.02 mg/kg ds w: 0.5 µg/l dichloor- g: 1 mg/kg ds methaan; w: 5 µg/l
Minerale olie	g	Extractie met aceton/water en pentaan	GC-FID	VPR C85-19	10-50 mg/kg ds
	w	Extractie met pentaan	GC-FID	VPR C85-19	0.05-0.1 µg/l
Polycyclische aromatische koolwaterstoffen	g	Extractie met aceton en petroleumether, zuivering met aluminiumoxide, oplossen in acetonitril	HPLC UV-Fluorescentie	NEN 6524 VPR C85-11	0.01-0.05 mg/kg ds
	w	Extractie met petroleumether, zuivering aluminiumoxide, oplossen in acetonitril	HPLC UV-Fluorescentie	NEN 6524 VPR C85-11	0.01-0.05 µg/l
Extraheerbare organohalogenen	g/w	Extractie met petroleumether, omzetting in waterstofhalogenen	Coulometrisch	NEN 6402 VPR C85-15	g: 0.1 mg/kg ds w: 1 µl
metalen m.u.v. kwik	g	Destructie met salpeterzuur en zoutzuur	As: AAS lachgas/acetyleen Cd, Cr, Cu, Ni Pb, Zn: AAS lucht/acetyleen	NEN As: 6457 Cd: 5762 Cr: 5767 Cu: 5758 Ni: 5765 Pb: 5761 Zn: 5759	As: 20mg/kg ds Cd: 0.2 Cr: 2 Cu: 1 Ni: 1 Pb: 5 Zn: 2
	w	Filtratie over 0.45 µm membraan, Aanzuren met salpeterzuur	Zn: AAS lucht/acetyleen Cd, Cr, Cu, Ni Pb, As:	As: 6457 Cd: 6458 Cr: 6444 Cu: 6454	As: 2µg/l Cd: 0.1 Cr: 2 Cu: 5
Kwik	g	Destructie met salpeterzuur, en zoutzuur m.b.v. microgolfoven	AAS koude damp	NEN 6439	0.1 mg/kg ds
	w	Filtratie over 0.45 µm membraan, destructie met broom en salpeterzuur	AAS koude damp	NEN 6445	0.03 µg/l
Fenolindex	g/w	Stoomdestillatie, reactie met 4-amino-antipyrine en kaliumhexacyanoferraat (III)	Spectrofotometrisch bij 510 nm	NEN 6670	g: 0.1 mg/kg ds w: 1 µg/l

* g = grond; w = grondwater

analysemethoden en detectiegrenzen

BIJLAGE

LOCATIE-ONDERZOEK BRANDSTOFVER- KOOPPUNTEN

INHOUD	BLZ
1. Inleiding.	2
2. Mogelijke lokaties.	2
3. Toetsingscriteria.	3
3.1. Economische haalbaarheid.	3
3.1.1. Voor de exploitant.	3
3.1.2. Voor de gemeente.	6
3.2. Ruimtelijke inpasbaarheid.	6
3.3. Milieutechnische inpasbaarheid.	7
3.4. Verkeerskundige inpasbaarheid.	8
4. Geschiktheid lokaties.	10
4.1. Lokatie 1.	10
4.2. Lokatie 2.	12
4.3. Lokatie 3.	14
4.4. Lokatie 4.	16
4.4.1. Lokatie 4a.	16
4.4.2. Lokatie 4b.	18
4.5. Lokatie 5.	20
4.6. Lokatie 6.	22
4.7. Lokatie 7.	24
4.8. Lokatie 8.	26
4.9. Lokatie 9.	28
5. Conclusies en aanbevelingen.	30
Bijlage: - Literatuurverwijzing	
- Uittreksel milieutechnische eisen	
- Kaart 58-994-25-2 lokatie-onderzoek	
brandstofverkooppunten.	

Nijmegen, april 1991.


 Pouderoyen Compagnons
 Architectuur en Stedebouw bv
 St. Stevenskerkhof 2/Postbus 156
 6500 AD NIJMEGEN
 Tel: 080 - 224579
 Fax: 080 - 241240

1. Inleiding.

De gemeente Nuenen c.a. wil de verplaatsing van enkele brandstofverkooppunten binnen de gemeente naar een geschiktere plaats bevorderen. Hiervoor acht de gemeente in eerste instantie een negental lokaties een nader onderzoek waard.

In deze nota wordt een visie gegeven op de geschiktheid van die negen lokaties. Om de geschiktheid te kunnen bepalen is het nodig een aantal toetsingscriteria op te stellen waaraan een geschikte lokatie moet voldoen. Vervolgens worden de lokaties getoetst aan de criteria, waarna conclusies worden getrokken.

2. Mogelijke lokaties.

Op de kaart lokatie-onderzoek brandstofverkooppunten (kaartnr. 58-994-25-2) zijn naast de bestaande lokaties de lokaties die volgens de gemeente voor onderzoek in aanmerking komen, aangegeven. Bij het aanwijzen van een lokatie is gekeken naar:

1. betreft het een nog nader in te vullen ruimte binnen het stedelijk gebied of aan de rand ervan;
2. ligt de nader in te vullen ruimte aan een weg met een belangrijke verkeersfunctie;

De lokaties die in aanmerking komen zijn:

1. Ten zuiden van Gerwen ter hoogte van de T-splitsing Smits van Oyenlaan en de Kerkakkers;
2. Ten noorden van de Europalaan tussen de Dubbestraat en Panakkers;
3. Ten noorden van de Europalaan tussen Panakkers en Geldropsedijk;
4. Ten noorden van de hoek Europalaan-Smits van Oyenlaan, opgedeeld in een zuidelijk gedeelte (a) en een noordelijk gedeelte (b);
5. Ten zuiden van de hoek Europalaan-Smits van Oyenlaan;
6. Ten noorden van de autosnelweg Eindhoven-Helmond (S-22) ter hoogte van de kruising tussen de Smits van Oyenlaan en de Klamperlaan;
7. Hoek Geldropsedijk en Wettenseind ten noorden van sportpark Wettenseind;
8. Aan de autosnelweg Eindhoven-Helmond (S-22) ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising met de Geldropsedijk;
9. Ten noord-oosten van de kruising spoorlijn Eindhoven-Helmond en de Collse Hoefdijk.

3. Toetsingscriteria.

Criteria waaraan brandstofverkooppunten getoetst dienen te worden zijn:

- de economische haalbaarheid;
- de ruimtelijke inpasbaarheid;
- de milieutechnische inpasbaarheid;
- de verkeerskundige inpasbaarheid.

Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens uit de in de bijlage "literatuurverwijzing" genoemde uitgaven en notities.

In het algemeen geldt dat brandstofverkooppunten bij voorkeur gesitueerd worden langs wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoals autowegen, provinciale wegen en wijkuitvalswegen of, in woonwijken, aan in- en uitvalswegen.

Een brandstofverkoop punt dient vanaf de weg zonder barrières goed zichtbaar en optimaal bereikbaar te zijn.

Uit contacten met een grote brandstofverkooporganisatie blijkt dat voor een gemeente met de omvang van Nuenen 3 à 4 goed verkopende brandstofverkooppunten als maximum norm gesteld kan worden. Gezien het feit, dat er momenteel 6 brandstofverkooppunten zijn in Nuenen c.a., ligt de prioriteit op verplaatsing en niet op nieuwvestiging.

3.1. Economische haalbaarheid.

De economische haalbaarheid is van belang voor zowel de exploitant van een brandstofverkoop punt (is de te verwachten omzet van dien aard dat het verkooppunt rendabel is), als voor de gemeente (hoe is het gesteld met de verwerfbaarheid c.q. verkoopbaarheid van de grond).

3.1.1. Voor de exploitant.

Het bepalen van de economische haalbaarheid voor de exploitant is afhankelijk van een groot aantal factoren zoals:

- a. het te verwachten aantal klanten (potentieel);
- b. het wel of niet hebben van enige vormen van branchgebonden nevenactiviteiten (onderhoud, reparatie, wasstraat, autoshop enz);
- c. de ligging aan één of aan twee wegzijden;
- d. de ligging tov andere brandstofverkooppunten (concurrentie);
- e. de ligging t.o.v. verkeersaantrekkende objecten;

- f. het wel of niet verkopen van LPG;
- g. het merk brandstof (gedeelte klanten tankt merk gebonden).

De financiële gevolgen van al deze factoren kunnen pas overzien worden op het moment dat er meer gegevens zijn. Er is voor de economische haalbaarheid geen normering opgesteld gezien het feit dat iedere lokatie individueel bekeken moet worden. Wel wordt er per lokatie globaal een verwachting uitgesproken.

ad. a.

In de notitie "Benzineverkooppunten's Hertogenbosch" (1981) wordt het halen van een omzet van 2 à 3 miljoen liter per jaar als uitgangspunt genoemd.

De uitgave van het EIM * (1986) gaat uit van 2,5 miljoen liter per jaar. In een reactie van ESSO Nederland (1990) op de "Notitie Brandstofverkooppunten gemeente Oss", wordt een hoeveelheid van 3,0 miljoen liter genoemd.

De meest recente gegevens, uit contacten met een grote brandstofverkooporganisatie, gaan uit van een verkoop van 3 à 3,5 miljoen liter per jaar.

Uitgaande van een gemiddelde tankkans van 2%, een gemiddelde hoeveelheid per tankbeurt van 20 liter (bron: "Notitie brandstofverkooppunten gemeente Oss") en een omzet van 3,0 miljoen liter per jaar, betekent dit dat er 150.000 maal getankt moet worden. Hiervoor is het nodig dat er 7,5 miljoen auto's per jaar langs moeten komen. Omgerekend zijn dat er ruim 20.500 per dag.

De tankkans is groter dan 2% bij uitgaand verkeer en kleiner dan 2% bij inkomend verkeer.

ad. b.

De onder a. genoemde hoeveelheden brandstof zijn gebaseerd op een bedrijf, dat brandstofverkoop als hoofdactiviteit (vulstation) heeft. Deze hoeveelheid wijzigt op het moment dat er sprake is van brandstofverkoop als nevenactiviteit.

In de notitie brandstofverkooppunten gemeente Oss wordt voor een vulstation (hoofdactiviteit) uitgegaan van 2 tot 2,5 miljoen liter per jaar en voor een "neven"station (nevenactiviteit) van minimaal 700.000 liter per jaar.

* Economisch Instituut voor Midden- en Kleinbedrijf.

Meer recente gegevens, zie onder ad a., gaan voor een vulstation uit van 3 tot 3,5 miljoen liter per jaar. Dit is een stijging met ruim 30%. Voor een "neven"station zou dit betekenen, dat er minimaal 900.000 liter per jaar verkocht moet worden.

Uitgaande van dezelfde gegevens als onder ad a., 2% gemiddelde tankkans en 20 liter per tankbeurt, betekent dit, dat er 45.000 maal getankt moet worden. Hieruit volgt dat er 2,25 miljoen auto's per jaar langs moeten komen, omgerekend ruim 6.100 auto's per dag.

In het algemeen kan voor de gemeente Nuenen c.a. gesteld worden dat de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen zodanig zijn dat een bedrijf niet kan bestaan van alleen brandstofverkoop. Het uitoefenen van andere branchegebonden activiteiten zal voor ieder bedrijf noodzakelijk zijn.

ad. c.

Het aan twee zijden van de weg liggen van een brandstofverkoopspunt bevordert de toename in potentieel en als zodanig het inkomen. Hierbij dient echter opgemerkt te worden, dat tweezijdige verkooppunten een extra investering zijn en extra drukken op de exploitatiekosten (extra bemanning e.d.). Uitspraak van een grote brandstofverkooporganisatie met betrekking tot dit punt luidde, dat in steden tweezijdige verkooppunten niet rendabel kunnen functioneren.

ad. d.

De ligging van bestaande brandstofverkooppunten (zes!, dit is al meer dan het aantal dat als maximum gesteld kan worden) is aangegeven op de kaart lokatie-onderzoek brandstofverkooppunten (nr. 58-994-25-2). Een goede spreiding van verkooppunten betekent een te verwachten hoger potentieel per verkooppunt.

ad. e.

Des te dichter een brandstofverkoopspunt bij verkeersaantrekkende objecten ligt, des te groter is het te verwachten aantal klanten.

ad. f.

Des te groter het brandstofsoortenaanbod des te groter het te verwachten aantal klanten.

ad. g.

Veel klanten tanken een bepaald merk. Het wel of niet voeren van een bepaald merk kan gevolgen hebben voor de verkoop. Wellicht voelt men zich gebonden aan reeds aanwezige merken. In de EIM uitgave wordt gesteld, dat voor consumenten motor-brandstof een product vormt, waarvan men over het algemeen geen voorkeur heeft voor een bepaald merk. Men kiest een tankstation en niet een bepaald merk benzine. De ligging van een station is voor de consument in hoge mate bepalend voor de keuze van een benzinestation. Van de tien keer dat een automobilist tankt, komt deze zeven keer bij hetzelfde station.

3.1.2. Voor de gemeente.

Daar de gemeente de grond in de meeste gevallen in eerste instantie aankoopt of reeds in bezit heeft en vervolgens weer verkoopt is de economische haalbaarheid ook voor de gemeente van belang. Blijft een stuk grond, bedoeld als lokatie voor een brandstofverkooppunt en in eigendom van de gemeente, gedurende langere tijd ongebruikt liggen, dan drukt dit jaren lang negatief op de gemeentelijk begroting. Ook het eventueel verminderen van de mogelijkheden op nabijgelegen gemeente-eigendommen kan een nadeel zijn.

3.2. Ruimtelijke inpasbaarheid.

Voor de ruimtelijke inpasbaarheid is van belang:

- a. wat is de minimale afmeting van een brandstofverkooppunt?;
- b. hoe is het gesteld met de oriëntatiemogelijkheden?;
- c. wat zijn de inpassingsmogelijkheden in de bestaande situatie en hoe verhoudt de vestiging zich tot eventuele andere (geplande) ontwikkelingen?.

ad. a.

De minimale oppervlakte voor een brandstofverkooppunt bestaande uit 3 pompen zonder parkeergelegenheden maar met toilet- en wasvoorzieningen is 1500 tot 2000 m². De minimale diepte van een brandstofverkooppunt is 30 m (bron: notitie Benzineverkoop-punten 's Hertogenbosch en notitie brandstofverkooppunten gemeente Oss).

De minimale oppervlakte voor een brandstofverkooppunt met parkeergelegenheden en toilet- en wasvoorzieningen is 2300 tot 3000 m² (bron: Grote brandstofverkooporganisatie). Mogelijkhe-

den tot uitbreiding in latere omstandigheden spelen hierbij eveneens een rol.

Deze maten zijn exclusief in- en uitritten.

Lengte en breedte van in- en uitritten zijn afhankelijk van de wegcategorie en de daaraan gebonden snelheden.

Een in- of uitrit is ingedeeld in twee delen. Het schuine gedeelte, als je net van de weg af gaat c.q. net voordat je de weg oprijdt en een recht gedeelte. Lengte en breedte van de beide delen zijn voor de verschillende wegcategorieën verschillend. Hieronder worden gemiddelden genoemd:

Snelheid	Lengte (gemiddeld)	Breedte (gemiddeld)
100 km	135 m	3.00 m
80 km	100 m	2.85 m
60 km	70 m	2.65 m

De bovengenoemde maten gelden zowel voor inritten als voor uitritten. De benodigde totale lengte aan in- en uitrit wordt derhalve het dubbele.

ad. b.

Een brandstofverkoop punt is een publieks- (in dit geval een verkeers-) aantrekkende functie en vraagt om een opvallende situering langs een weg en een orientatie naar de weg toe.

ad. c.

In hoeverre kent een lokatie gezien vanuit de ruimtelijke structuur beperkingen voor situering van een brandstofverkoop punt en welke andere ontwikkelingen (kunnen) worden geblokkeerd c.q. geremd.

De verkeersaantrekkende aspecten van het verkoop punt mogen niet hinderlijk zijn voor de omgeving.

3.3. Milieutechnische inpasbaarheid.

De milieutechnische inpasbaarheid is met name afhankelijk van:

- a. het type brandstofverkoop punt (wel of geen LPG-verkoop);
- b. de hoeveelheid en het type bebouwing in de omgeving;
- c. de bodemkundige en hydrologische situatie ter plaatse.

ad. a.

In de "Integrale nota LPG" en het "Besluit LPG-tankstations Hinderwet" worden de volgende minimum afstandscriteria genoemd:

opstelplaats tankwagen/vulpunt	80 m
ondergrondse tank	40 m
afleverzuil	20 m

Deze afstanden gelden ten opzichte van een groot aantal stedelijke functies (zie bijlage).

Voor een brandstofverkooppunt zonder LPG gelden minder strenge afstandscriteria. In de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uitgegeven brochure "Bedrijven en Milieuzonering" wordt een minimum afstand van 30 m geadviseerd; deze afstand is te rekenen vanaf zowel het vulpunt, als de ontluchtingsleiding als de afleverzuil.

ad. b.

De afstandscriteria zoals die genoemd zijn onder ad. a. zijn van toepassing op een groot aantal stedelijke functies voornamelijk woon- en verblijfsfuncties. Onder verblijfsfuncties wordt in deze niet de werkplek verstaan. Het een en ander is nader aangegeven in de bijlage.

ad. c.

Aan brandstofverkooppunten wordt een groot aantal eisen gesteld met betrekking tot het vloeistofdicht en oliebestendig zijn van vloeren, bedrijfsriolering enz, het opvangen van afgewerkte olieprodukten enz. Deze eisen worden gesteld om bodem- en grondwaterverontreiniging bij brandstofverkooppunt tot een minimum te beperken.

Daarnaast is van belang in hoeverre de bodem ter plaatse geschikt is c.q. geschikt te maken is voor bebouwing als een brandstofverkooppunt met zijn specifieke eisen.

3.4. Verkeerskundige inpasbaarheid.

Deze is afhankelijk van:

- a. zijn goede toegangsmogelijkheden aanwezig of zijn deze te realiseren;
- b. afstandsnormen die door overheden gesteld worden voor afstanden tussen kruisingen en lokaties voor brandstofverkooppunten;
- c. kan de verkeersveiligheid ter plaatse gegarandeerd worden of blijven.

ad. a.

Een goede bereikbaarheid is voor een brandstofverkooppunt van groot belang.

ad. b.

De provincie Noord-Brabant hanteert als norm dat een brandstofverkooppunt minimaal 800 m uit een kruissing van provinciale wegen moet liggen.

De provincie Noord-Brabant hanteert als norm langs autosnelwegen, dat twee verkooppunten minimaal 10 km van elkaar verwijderd moeten liggen.

ad. c.

Het garanderen van de verkeersveiligheid rond een brandstofverkooppunt is van groot belang. Aspecten waarbij aan gedacht moet worden, zijn:

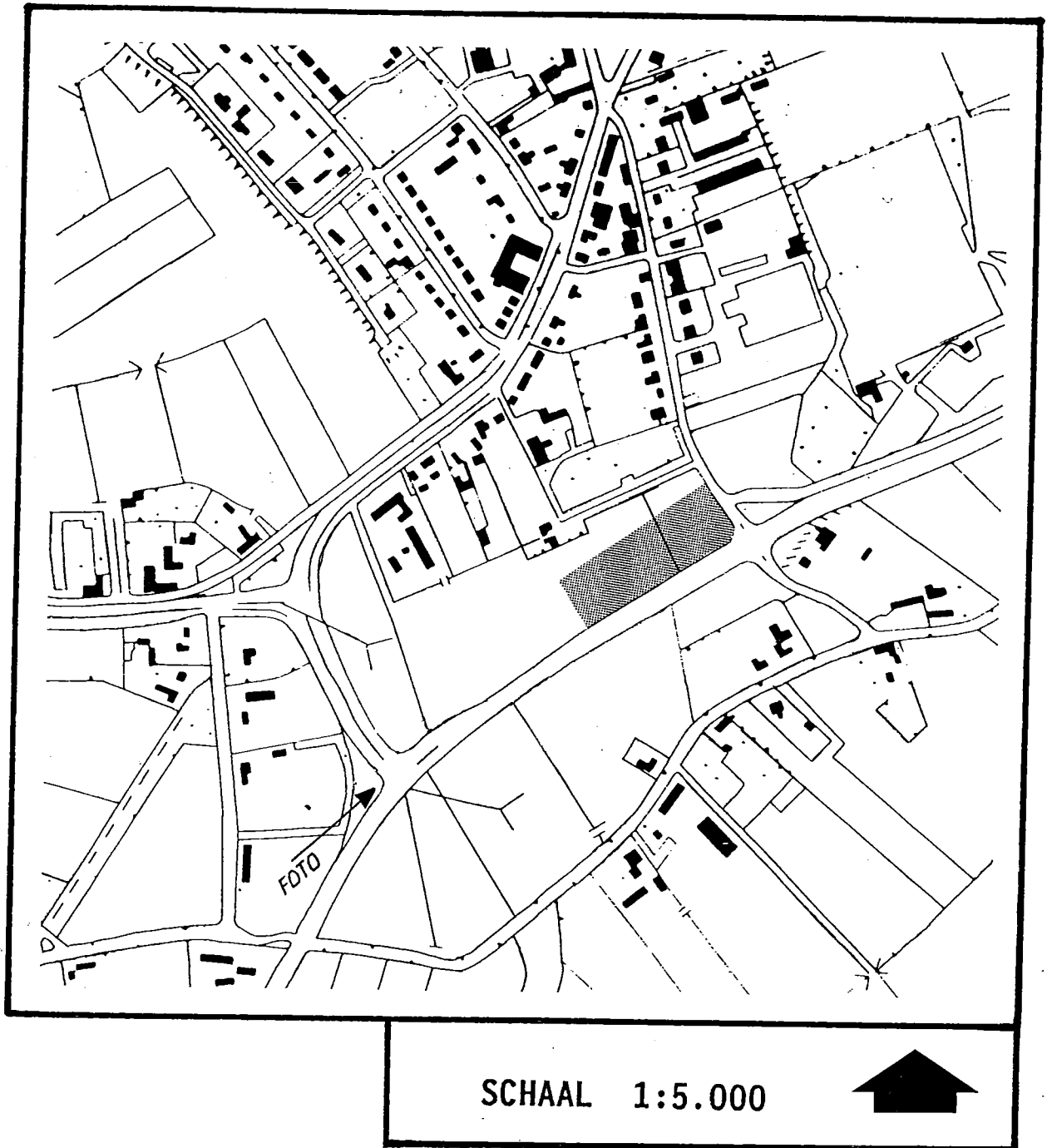
- niet op kruisingen of splitsingen van wegen;
- niet op plaatsen waar extra aandacht van de weggebruikers gevraagd wordt;
- niet nabij het hoogste punt van een helling;
- niet aan onvoldoende brede straten;
- niet op slecht zichtbare plaatsen c.q. in bochten.

In de Nuenense situatie moet hierbij mede gedacht worden aan het kruisen met fietspaden of het oversteken van verkeer uit de tegenovergelegen richting.

4. Geschiktheid lokaties.

In dit hoofdstuk worden de lokaties kort gekarakteriseerd en vervolgens beoordeeld op de hiervoor genoemde criteria.

- 4.1. Lokatie 1. Ten zuiden van Gerwen ter hoogte van de T-splitsing Smits van Oyenlaan en de Kerkakkers (in eerder stadium afgefallen i.v.m. afstandseis van 800 m die voor provinciale wegen geldt).





De economische haalbaarheid

In eerste instantie lijken de factoren gunstig (ongeveer 9.000 m.v.e). Door aansluiting bij het bedrijventerrein "kerkackers" zijn nevenactiviteiten (zoals garagebedrijf) mogelijk.

De ruimtelijke inpasbaarheid

Er is zowel qua oppervlakte als qua minimum breedte voldoende ruimte. Oriëntatie en inpassingsmogelijkheden zijn aanwezig. Ruimtelijke voorwaarde is dat aansluiting dient te ontstaan bij het aldaar geprojecteerde bedrijventerrein "Kerkackers" (door de provincie in eerste instantie ruimtelijk aanvaard).

De milieutechnische inpasbaarheid

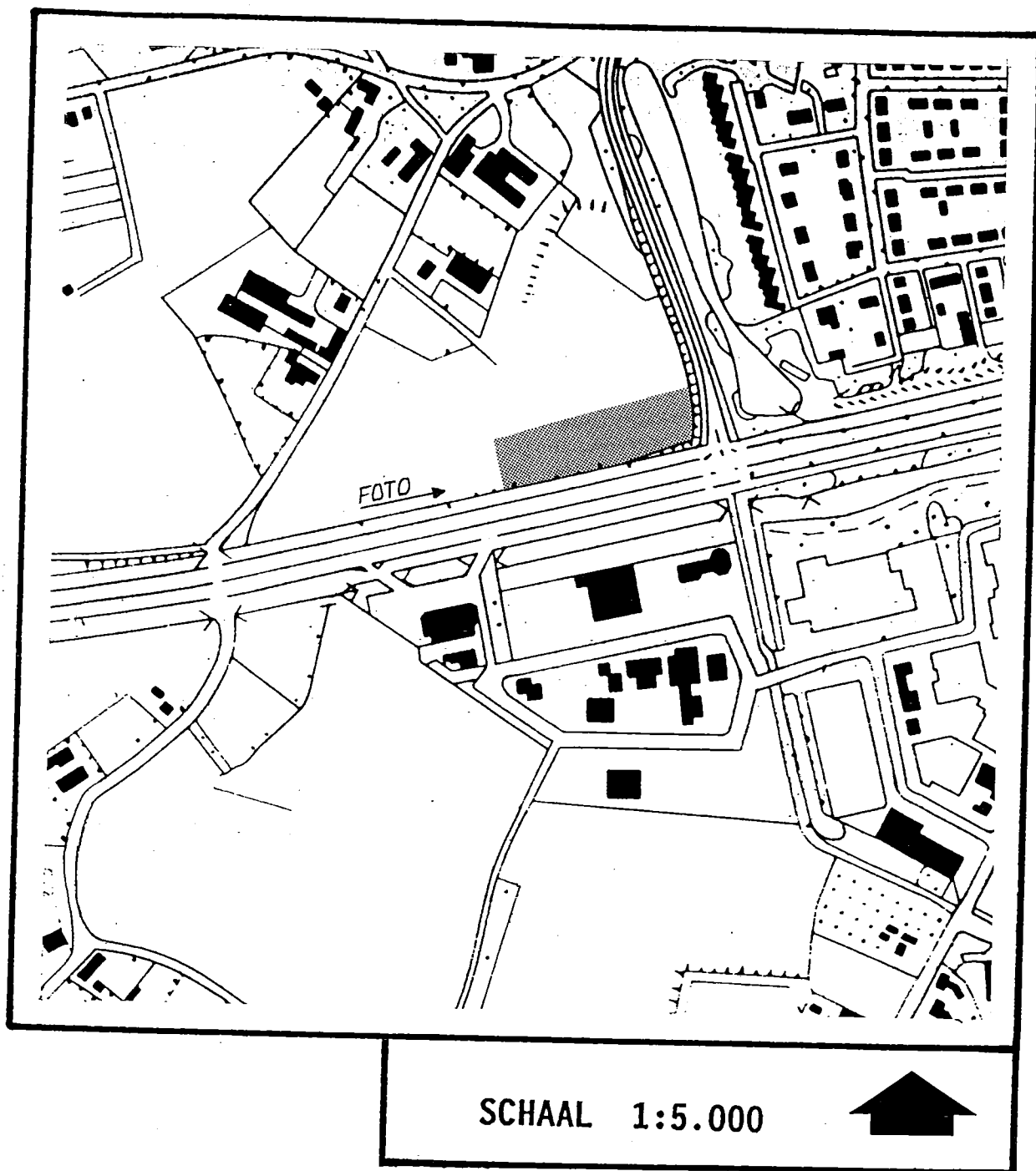
Er zijn voldoende mogelijkheden om het vulpunt zodanig te plaatsen dat de afstandseisen voor LPG niet worden overschreden.

Overwelving van een plaatselijk aanwezige sloot zal de waterafvoer moeten garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Realisering van toegangsmogelijkheden is mogelijk. Hierbij dient terdege rekening te worden gehouden met de kruispunten, waartussen de lokatie zich bevindt. Voorwaarde hierbij is wel dat de weg zijn status als provinciale weg verliest.

4.2. Lokatie 2. Ten noorden van de Europalaan tussen de
Dubbestraat en Panakkers.





De economische haalbaarheid

De factoren zijn gunstig. De etmaalintensiteit bedraagt globaal 15.000 m.v.e.

De ruimtelijke inpasbaarheid

Daar de ontwikkelingen van dit gebied nog onduidelijk zijn, is vestiging van een brandstofverkooppunt af te raden. De lokatie betekent tevens een verlegging van de lintbebouwing richting Eindhoven. Dit houdt een ongewenste dichtslibbing in.

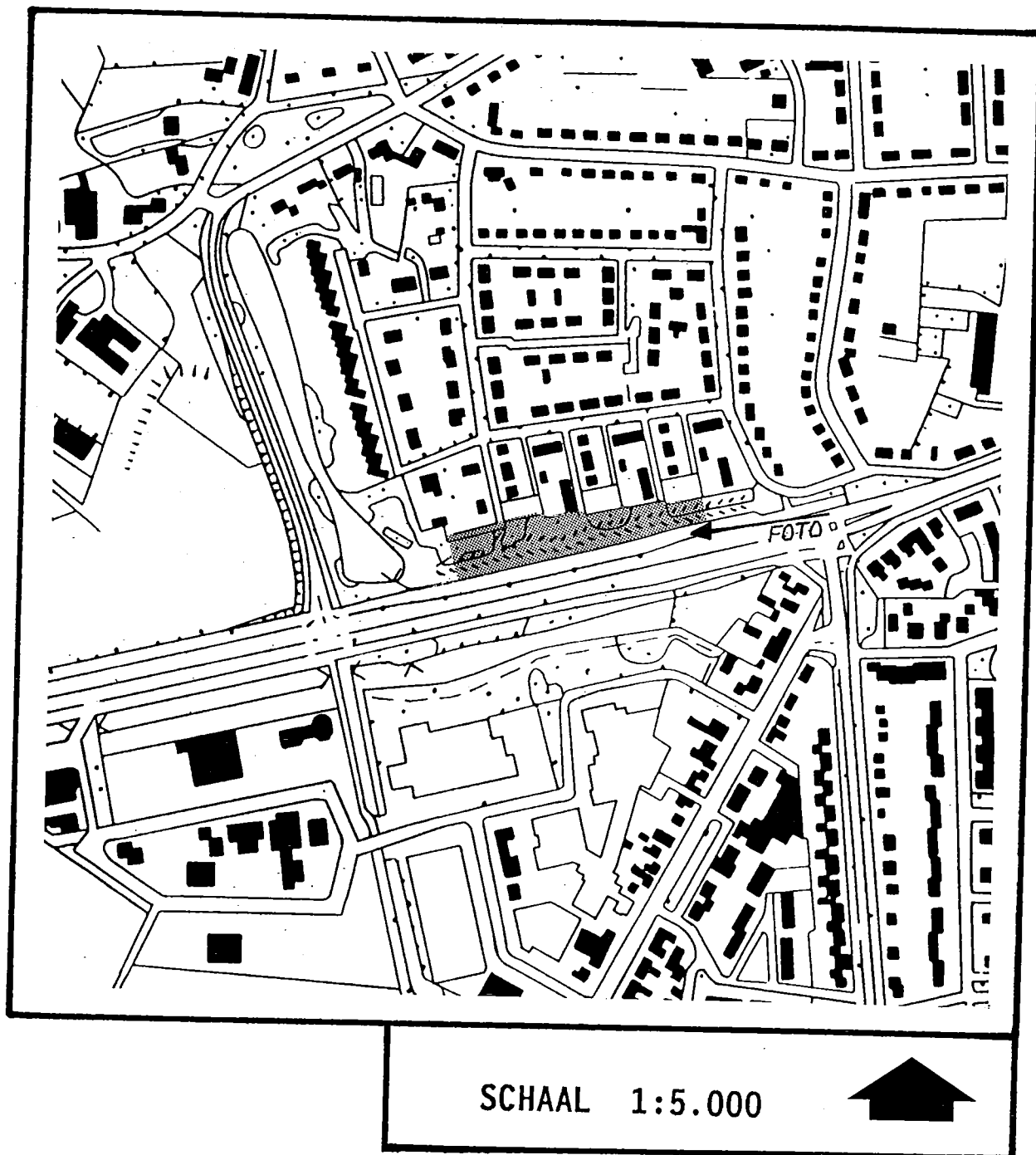
De milieutechnische inpasbaarheid

Mogelijkheden om een vulpunt zodanig te situeren dat de afstandseisen voor LPG niet worden overschreden zijn aanwezig. De aanwezige sloot zal overwelfd moeten worden om de waterafvoer te blijven garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Ligging van een brandstofverkooppunt zo dicht tegen de rotonde aan stuit op verkeerskundige problemen.

4.3. Lokatie 3. Ten noorden van de Europalaan tussen Panakkers en Geldropsedijk.



**De economische haalbaarheid**

Het voeren van nevenactiviteiten en het voeren van LPG is voor deze lokatie niet haalbaar. Dit betekent dat er vraagtekens geplaatst moeten worden bij de economische haalbaarheid.

De ruimtelijke inpasbaarheid

De aangegeven lokatie is erg smal, alhoewel de minimale vereiste breedtemaat voorhanden is. De oppervlakte is voldoende. De aanwezige geluidwal met beplanting vormt in de stedelijke structuur een belangrijk "groen" element. Verstedelijking van deze strook door vestiging van een brandstofverkooppunt doet sterk afbreuk aan dit element.

De milieutechnische inpasbaarheid

Gezien de geringe afstand tot de bebouwing zal verkoop van LPG niet mogelijk zijn. Uitoefening van andere branchgebonden activiteiten is naar alle waarschijnlijkheid vanuit milieuoogpunt eveneens onmogelijk.

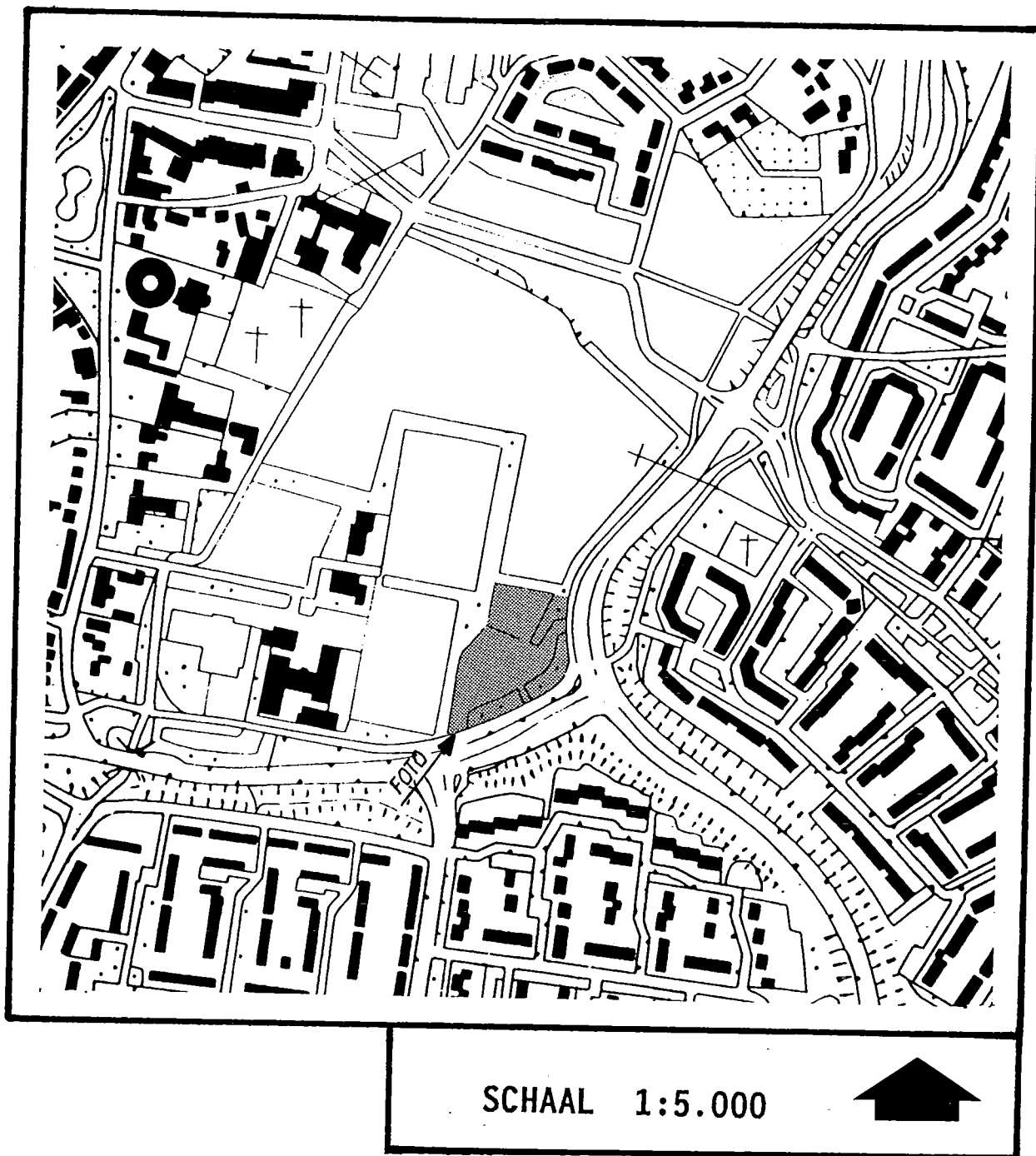
Om de waterafvoer ter plaatse te blijven garanderen moet de aanwezige sloot overwelfd worden.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Toegangsmogelijkheden zijn voldoende aanwezig. Kruising met een fietspad komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

4.4. Lokatie 4. Ten noorden van de hoek Europalaan-Smits van Oyenlaan.

4.4.1. Lokatie 4a. Het zuidelijk gedeelte.





De economische haalbaarheid

De ligging in de oksel van de twee drukste wegen van Nuenen (globaal 17.000 m.v.e.) is gunstig, wellicht zelfs met slechts beperkte nevenactiviteiten.

De ruimtelijke inpasbaarheid

Er is voldoende ruimte zowel qua oppervlakte als qua breedte aanwezig. Deze gaat echter ten koste van het sportpark "de Luistruik", terwijl de uitbreiding van het scholencomplex ten westen van de lokatie geblokkeerd wordt. De lokatie vormt een belangrijk onderdeel binnen de groenstructuur van Nuenen. Aantasting door situering van een stedelijk element is ongewenst.

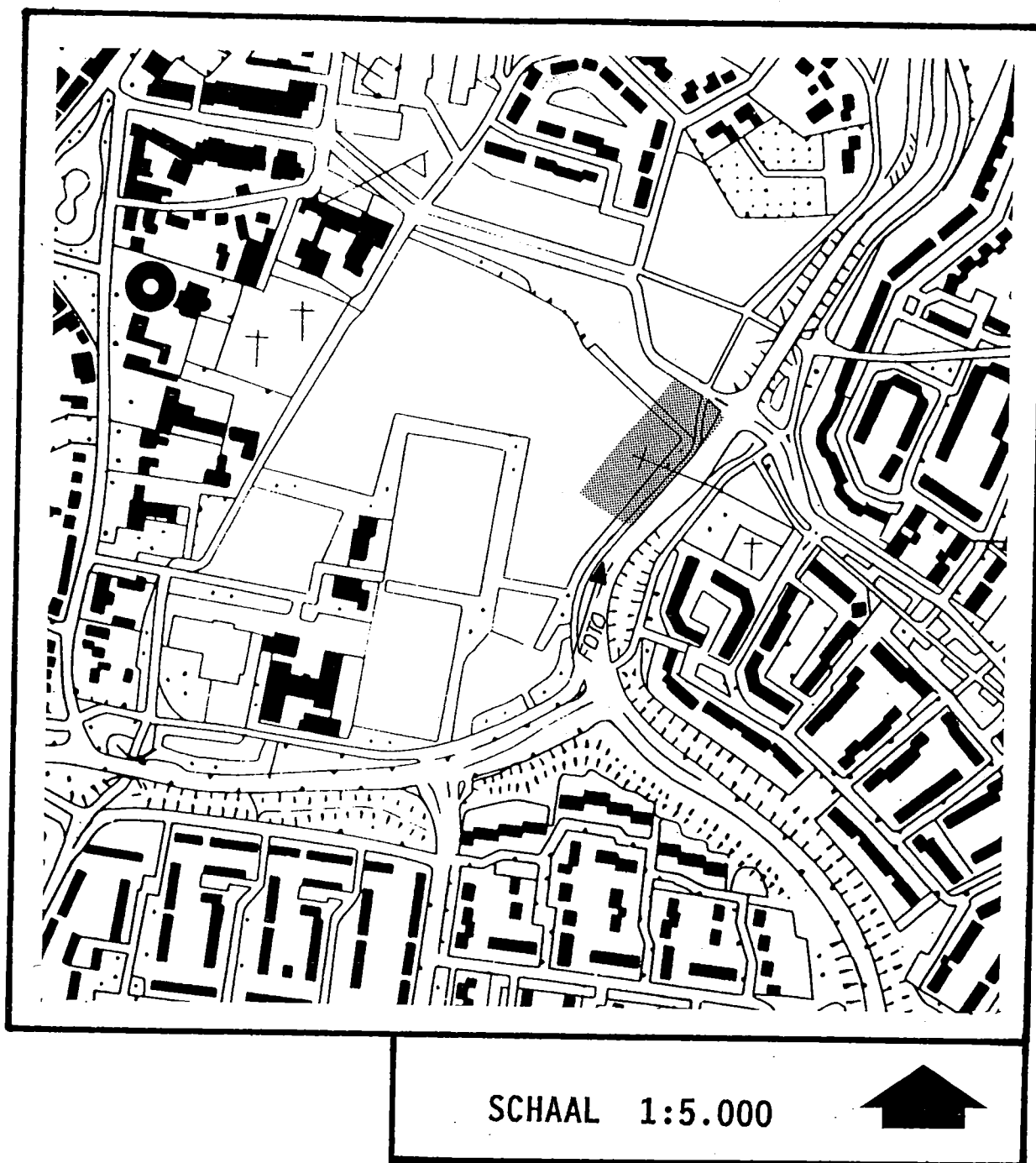
De milieutechnische inpasbaarheid

Mogelijkheden om het vulpunt zodanig te situeren dat de afstandseisen voor LPG niet overschreden worden zijn aanwezig. De ter plaatse aanwezige sloot moet overwelfd worden om de waterafvoer te garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

De ligging in de oksel van de Europalaan en de Smits van Oyenlaan en tevens ligging in de bocht van de Smits van Oyenlaan vormt een situatie waarbij een verkeersveilige oplossing uitermate moeilijk haalbaar is. Kruising van snelverkeer en fietsverkeer komt ter plaatse de verkeersveiligheid eveneens niet ten goede.

4.4.2. Lokatie 4b. Het noordelijk gedeelte.





De economische haalbaarheid

De ligging aan één van de drukste wegen van Nuenen (globaal 14.000 m.v.e.) is gunstig. Verkoop van LPG en vestiging van branchegebonden nevenactiviteiten houden een beperking in voor de geplande woningen en kantoren ten noorden van deze lokatie.

De ruimtelijke inpasbaarheid

De ruimte die aanwezig is gaat ten koste van het sportpark "de Luistruik". Qua oppervlakte en breedte voldoet deze lokatie. Evenals lokatie 3a vormt deze lokatie een belangrijk onderdeel binnen de groenstructuur van Nuenen. Aantasting door situering van een stedelijk element strekt hier eveneens niet tot de aanbeveling.

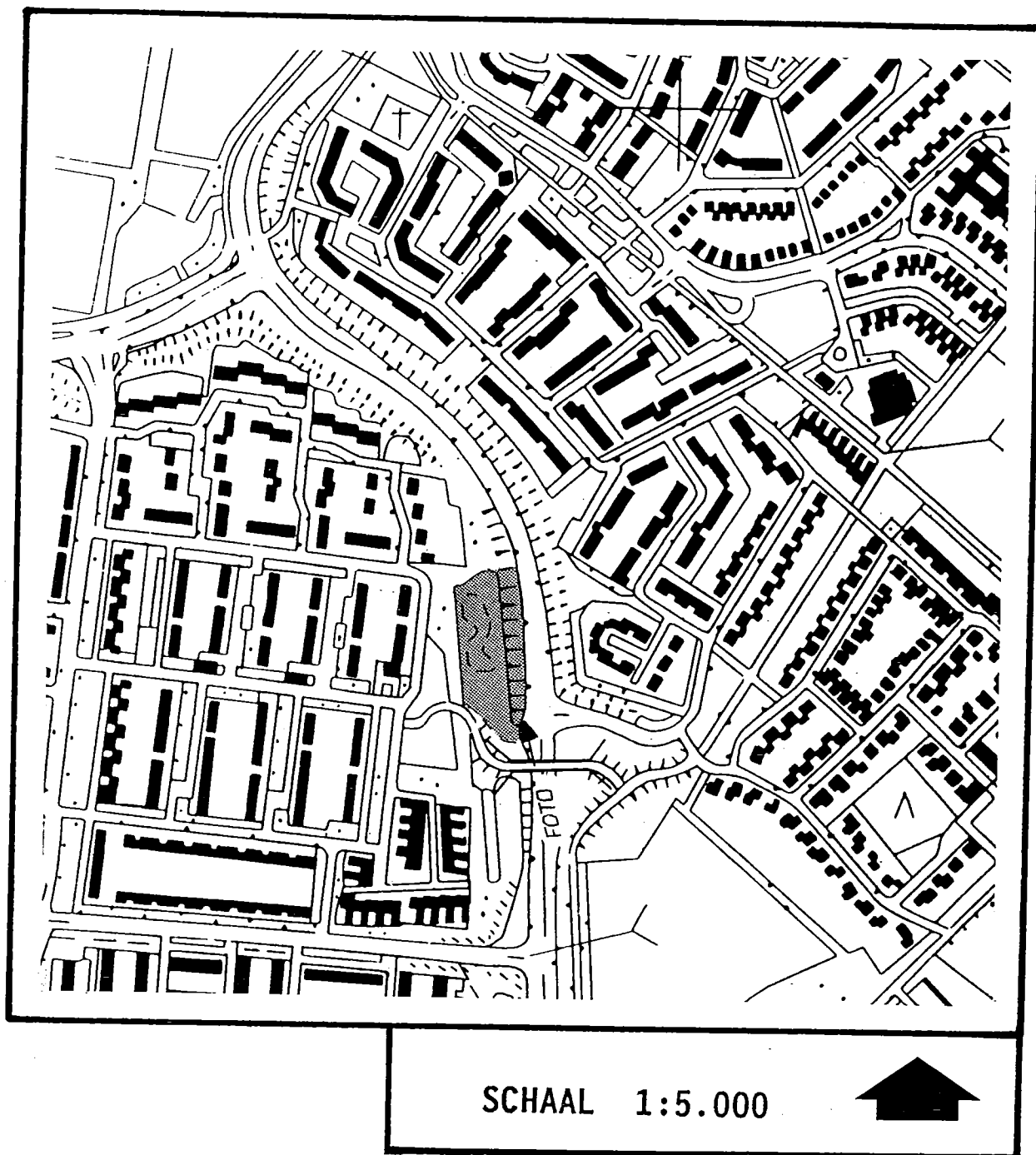
De milieutechnische inpasbaarheid

Mogelijkheden om het vulpunt zodanig te situeren dat de afstandseisen voor LPG niet overschreden worden zijn aanwezig. Een ter plaatse aanwezige sloot zal overwelfd moeten worden om de waterafvoer te garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

De ligging in de bocht van de Smits van Oyenlaan net voorbij de top van een helling vormt een situatie waarbij haalbaarheid van een verkeersveilige oplossing moeilijk is. Kruising met fietspaden speelt in deze situatie eveneens een nadelige rol.

4.5. Lokatie 5. Ten zuiden van de hoek Europalaan-Smits van Oyenlaan.





De economische haalbaarheid

De ligging aan één van de drukste (ongeveer 15.000 m.v.e.), uitgaande routes van Nuenen is gunstig. Nevenactiviteiten zijn in beperkte mate mogelijk.

De ruimtelijke inpasbaarheid

Voor de aangegeven lokatie, die qua oppervlakte en breedte voldoende is, lijkt nog geen duidelijke functie binnen de stedelijke structuur te bestaan. Het huidige gebruik is speel- en crossterrein. Het toevoegen van een stedelijke functie aan deze ruimte, gekoppeld aan het stedelijk element van de fiets- en voetgangersbrug is goed denkbaar.

De milieutechnische inpasbaarheid

Het is binnen de lokatie mogelijk het vulpunt zo te situeren dat de afstandseisen voor LPG niet overschreden worden.

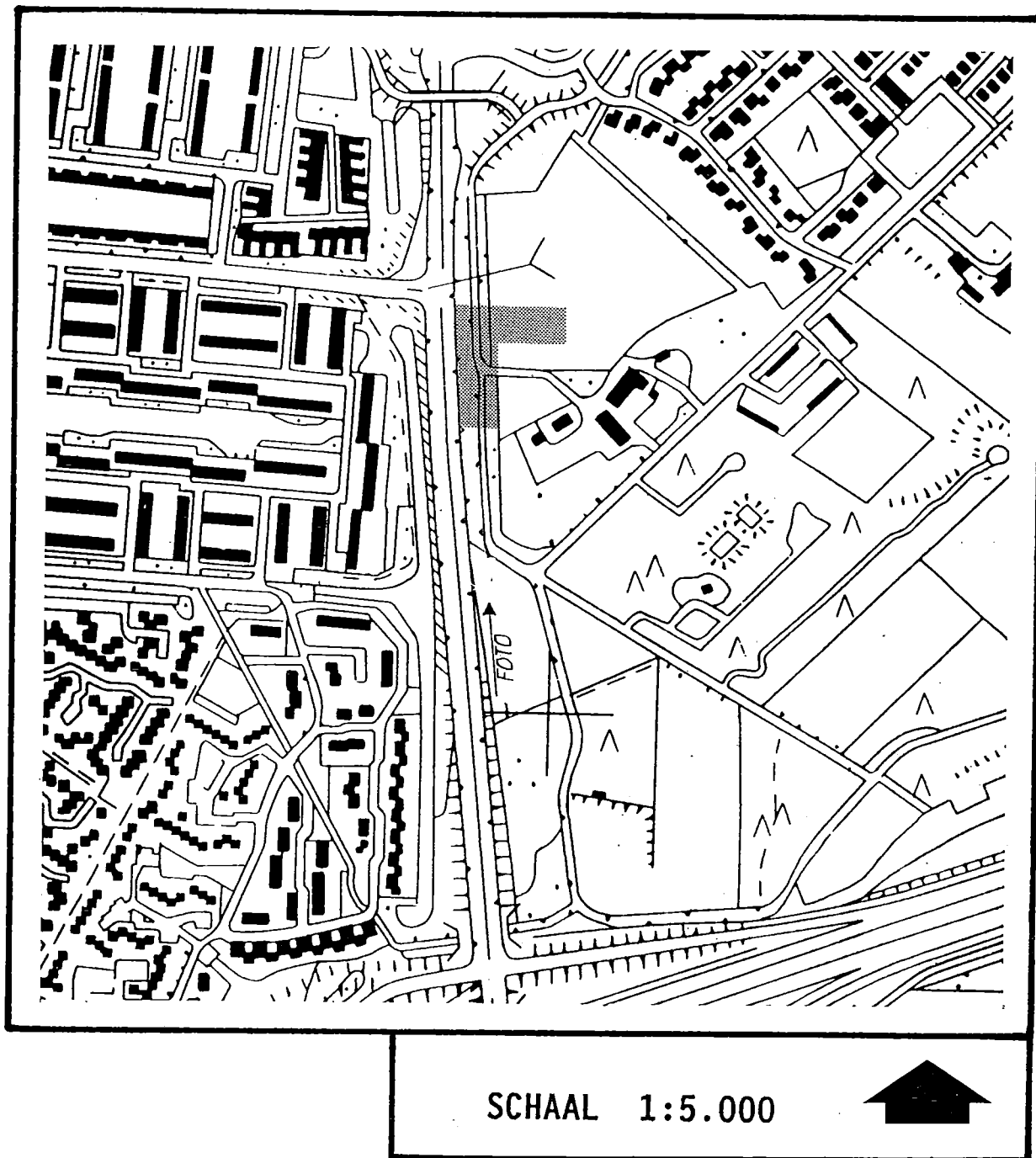
De waterafvoer in de aanwezige sloot dient door overwelling ervan gegarandeerd te blijven.

Situering van een brandstofverkooppunt betekent, dat de geluidwal verschoven wordt naar een verder van de weg gelegen punt. De gevolgen hiervan voor de geluidsintensiteiten (gevelbelastingen) nabij de woningen dienen nader onderzocht te worden.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Toegangsmogelijkheden zijn voldoende aanwezig. De verkeersveiligheid kan op eenvoudige wijze gegarandeerd blijven.

- 4.6. Lokatie 6. Ten noorden de autosnelweg Eindhoven-Helmond (S-22), ter hoogte van de kruising tussen de Smits van Oyenlaan en de Klamperlaan.





De economische haalbaarheid

Ligging aan de Smits van Oyenlaan en aan een nog te realiseren ontsluitingsweg voor Nuenen-oost via de Oude Landen biedt perspectieven. Bij het niet realiseren van een ontsluitingsweg voor Nuenen-oost via dit gebied zijn de economische randvoorwaarden minder gunstig.

De ruimtelijke inpasbaarheid

Tussen de Smits van Oyenlaan en de Dreve Velderkens is niet voldoende breedte aanwezig. Qua oppervlakte voldoet de lokatie.

De functie van brandstofverkooppunt zou goed passen in de geplande toekomstige stedenbouwkundige structuur voor dit gebied. Aanpassing van de wegenstructuur verbetert de mogelijkheden voor situering van een brandstofverkooppunt.

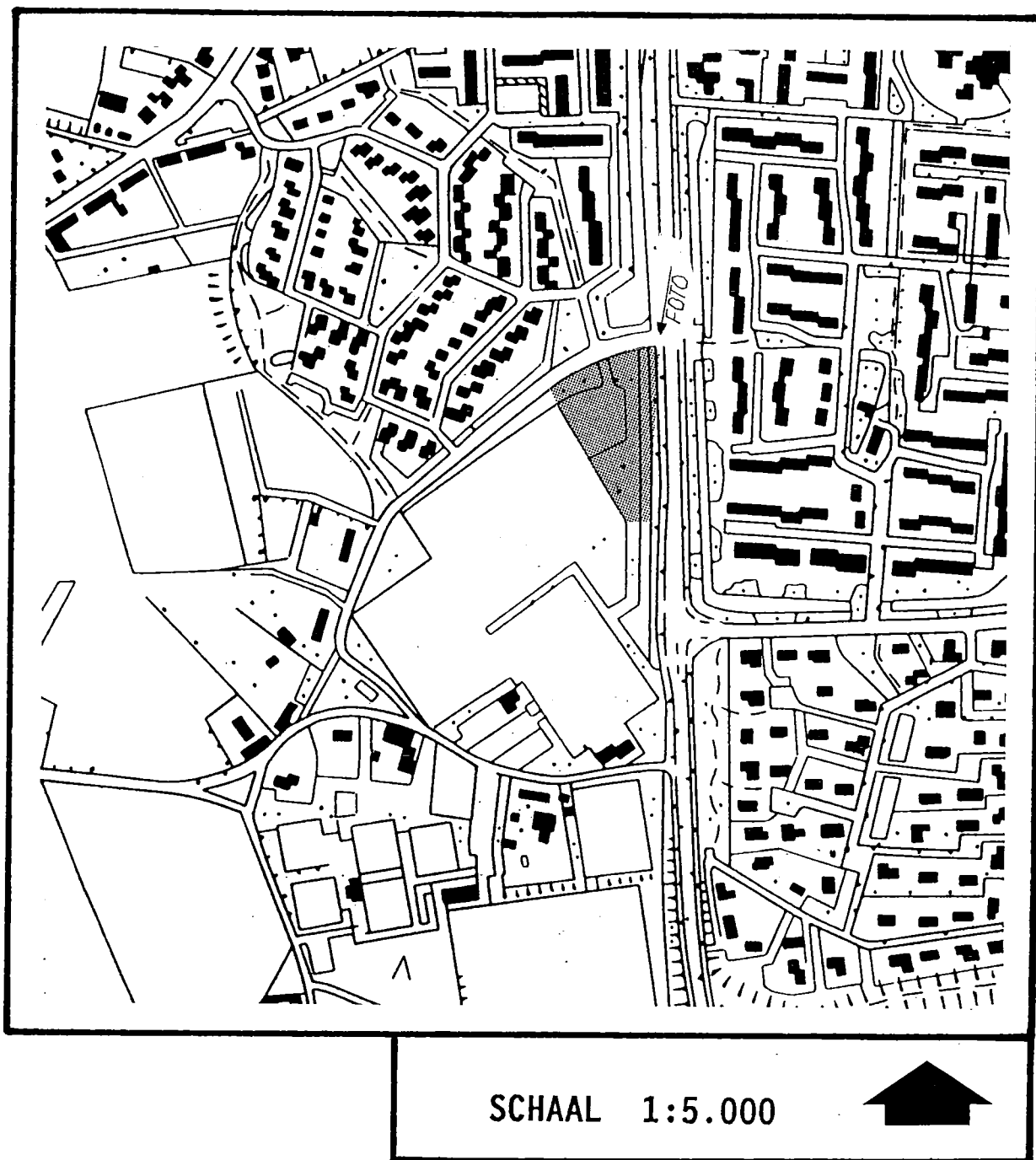
De milieutechnische inpasbaarheid

Afstandseisen voor LPG worden niet overschreden. De ter plaatse aanwezige sloot zal overwelfd moeten worden om de waterafvoer te blijven garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

De huidige situatie voldoet niet aan de uitgangspunten voor een goede verkeerskundige inpasbaarheid. Wijzigingen om de inpasbaarheid te verbeteren, denk aan verschuiving of gedeeltelijke opheffing van de Dreve Velderkens, lijken zeker bij een integrale herziening van het gebied, wel mogelijk.

4.7. Lokatie 7. Hoek Geldropsedijk en Wettenseind ten noorden
van sportpark Wettenseind.





De economische haalbaarheid

Gezien de verkeersintensiteiten is het zeer twijfelachtig of het een rendabele lokatie kan zijn. Dit is mede afhankelijk van de nevenactiviteiten van een bedrijf.

De ruimtelijke inpasbaarheid

De lokatie beslaat voldoende oppervlakte. De breedtemaat is eveneens voldoende. De orientatierichting is geen probleem. Plaatsing van een brandstofverkooppunt betekent een inbreuk op de groene zone langs de Geldropse Dijk, die een overgang vormt naar het buitengebied. Ruimtelijk gezien is dit niet wenselijk.

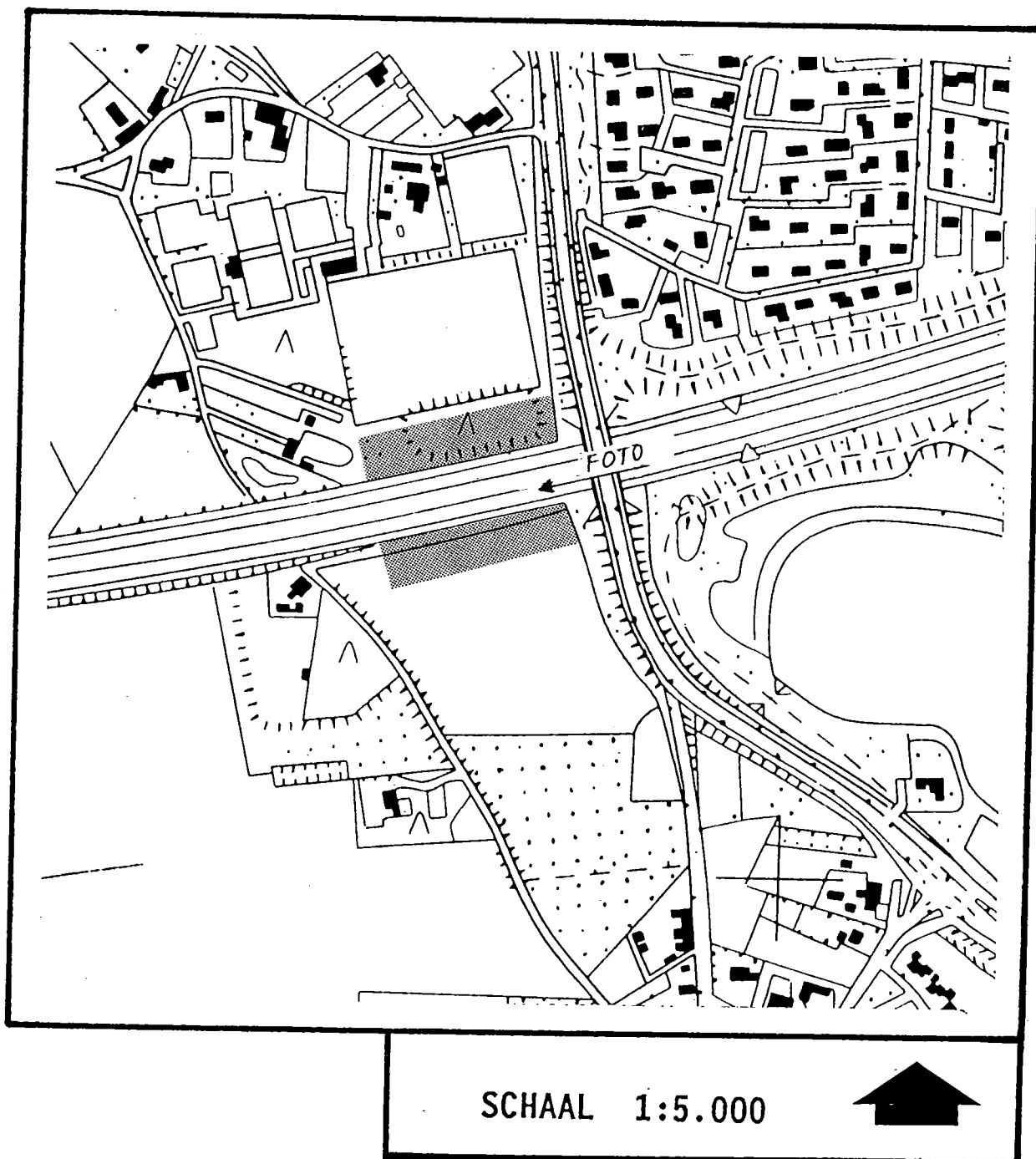
De milieutechnische inpasbaarheid

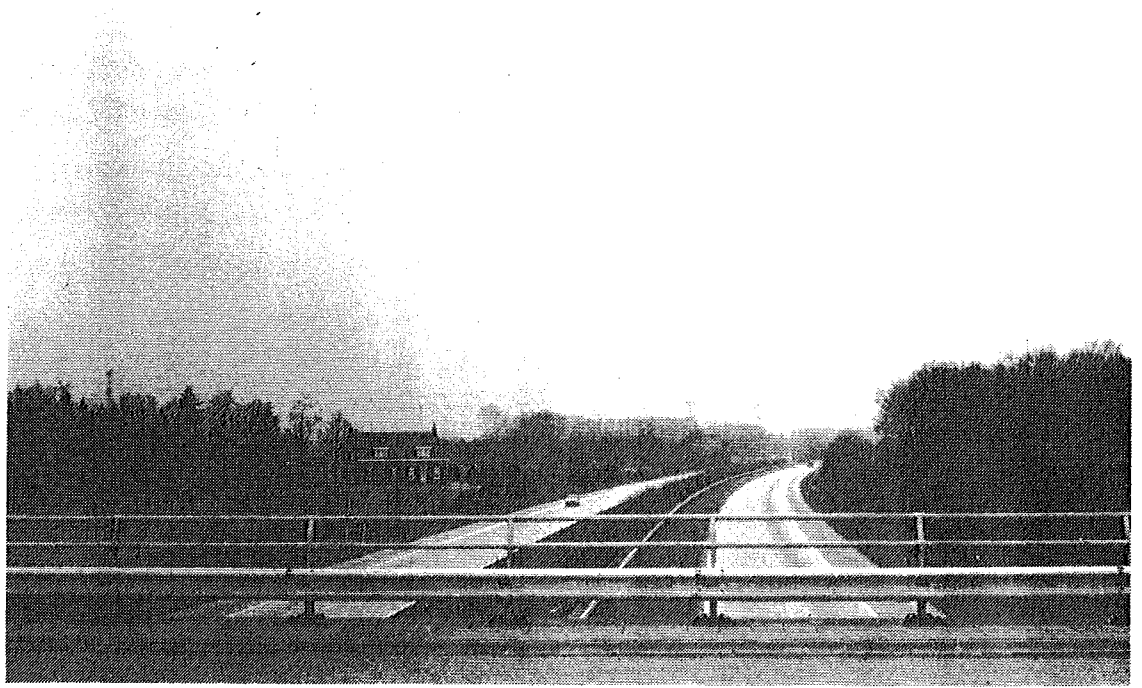
Situering van het vulpunt op een zodanige plaats dat de afstandseisen voor LPG niet overschreden worden is mogelijk. De waterbergende functie van de aanwezige waterpartijen zal gegarandeerd moeten blijven. De waterpartij zal overwelfd moeten worden. Dit houdt een grote kostenpost in.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Gezien de ligging dicht bij een kruispunt is het de vraag of de benodigde lengte voor op- en afritten gehaald kan worden.

- 4.8. Lokatie 8. Aan de autosnelweg Eindhoven-Helmond (S-22) ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising met de Geldropsedijk.





De economische haalbaarheid

De factoren zijn gunstig.

De ruimtelijke inpasbaarheid

De lokatie is qua oppervlakte voldoende. De breedtemaat is ook geen probleem. Oriëntatiemogelijkheden zijn ruimschoots aanwezig.

De milieutechnische inpasbaarheid

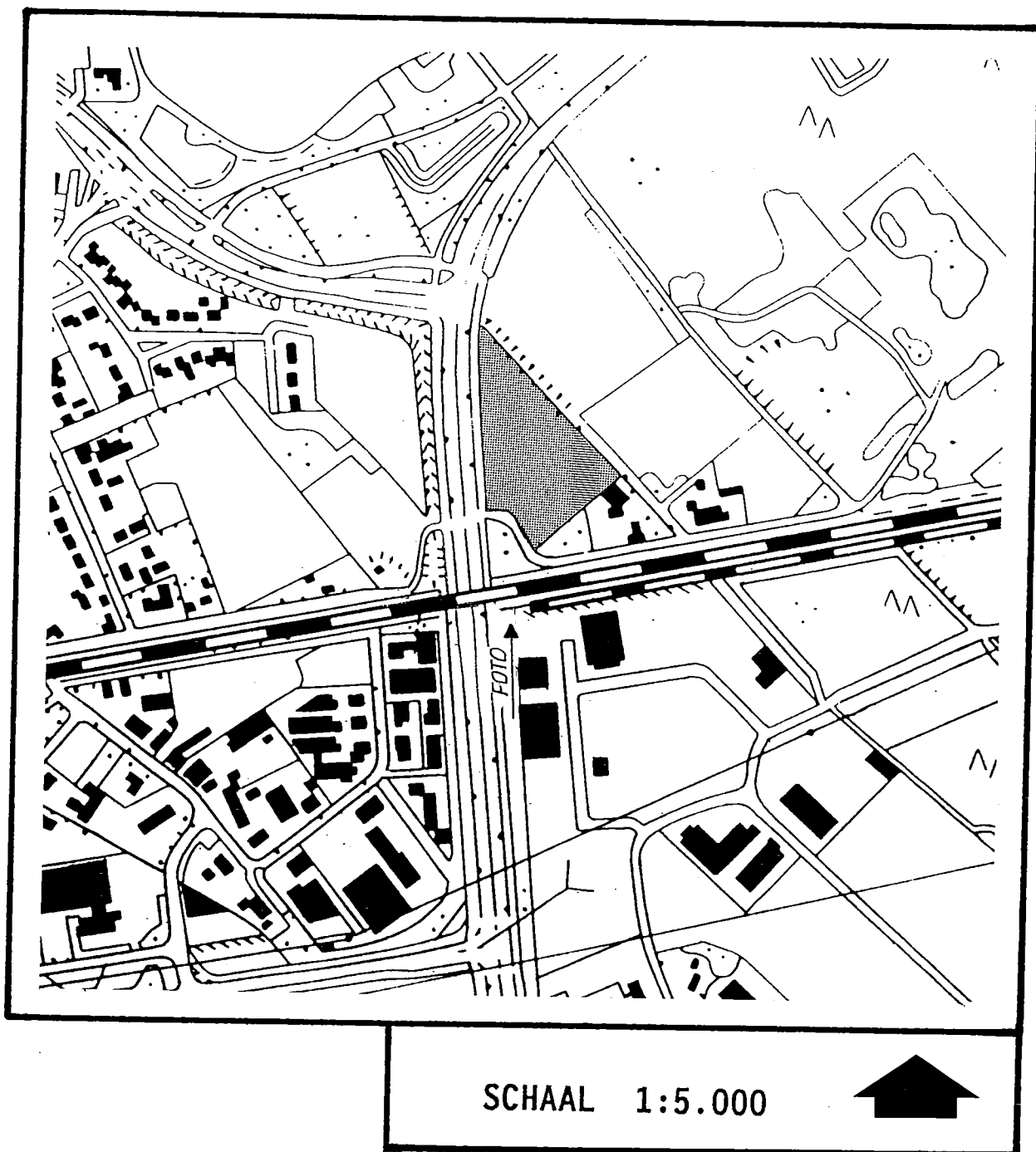
Het vulpunt kan zodanig gesitueerd worden dat de afstandseisen voor LPG niet overschreden worden.

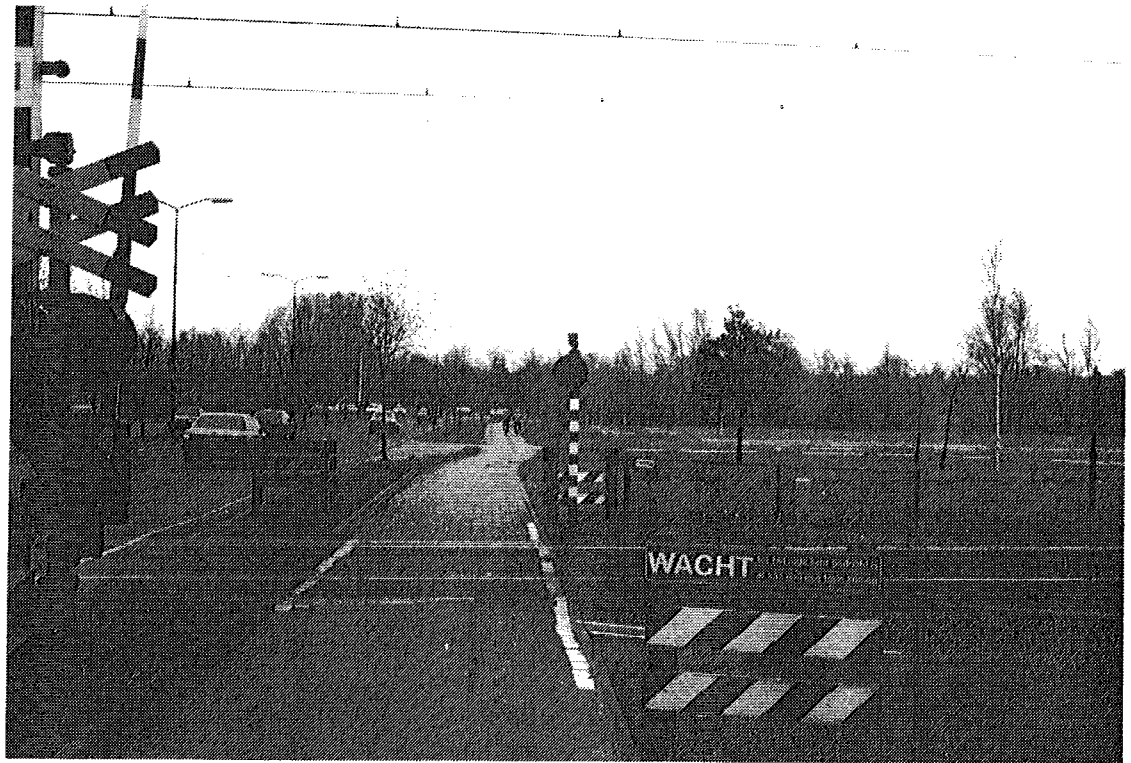
De verkeerskundige inpasbaarheid

De 10 km norm die de provincie als minimale afstand hanteert tussen twee brandstofverkooppunten wordt door de ligging van een tweezijdig brandstofverkooppunt aan de S-22 in Helmond (6 km verder) niet overschreden.

Vestiging van een brandstofverkooppunt net voorbij de brug waarover de Geldropsedijk loopt geeft een onaanvaardbare onoverzichtelijke situatie.

4.9. Lokatie 9. Ten noord-oosten van de kruising spoorlijn
Eindhoven-Helmond en de Collse Hoefdijk.





De economische haalbaarheid

Dit lijkt in eerste instantie geen probleem. Nevenactiviteiten kunnen worden gekoppeld aan het terrein ten zuiden van de spoorlijn. Opgemerkt dient te worden dat bij vestiging van een brandstofverkooppunt op de toegekende lokatie op bedrijventerrein Eeneind (zie kaart 58-994-25-2) de voorkeur gegeven moet worden aan de lokatie op het bedrijventerrein. De economische haalbaarheid van lokatie 9 zal dan in twijfel getrokken moeten worden.

De ruimtelijke inpasbaarheid

De lokatie biedt voldoende ruimte qua oppervlakte en breedte. Mogelijkheden voor oriëntatie en inpassing zijn aanwezig. Er wordt een gebied aangesproken dat thans nog geheel vrij is van bedrijfsontwikkeling en onderdeel uitmaakt van een grotere buffer.

De milieutechnische inpasbaarheid

Er wordt geen van de genoemde eisen overschreden. Een ter plaatse aanwezige sloot zal overwelfd moeten worden om de waterafvoer te garanderen.

De verkeerskundige inpasbaarheid

Het realiseren van toegangsmogelijkheden is mogelijk, hierbij zal rekening gehouden moeten worden met de kruising met een fietspad. De spoorwegovergang kan inrijden belemmeren.

5. Conclusies en aanbevelingen.

Als lokaties die zonder meer geschikt zijn voor vestiging van een brandstofverkooppunt komen in aanmerking de lokaties 1, 5 en 9. Bij lokatie 5 zal wel nader onderzoek m.b.t. verplaatsing van de geluidwal moeten plaatsvinden.

Voor lokatie 9 geldt dat verder onderzoek naar de economische en de ruimtelijke factoren plaats moet vinden.

Bij realisering van een ontsluiting van Nuenen-oost via de Oude Landen met aansluiting op de Smits van Oyenlaan vormt lokatie 6 een reële mogelijkheid. Is dit niet het geval dan is de geschiktheid van lokatie 6 beperkt.

De lokaties 2, 3, 4a, 4b, 7 en 8 zijn, op grond van ruimtelijke, verkeerskundige en milieutechnische factoren, niet geschikt voor vestiging van een brandstofverkooppunt.

Met betrekking tot lokatie 8 zijn eind 1989 begin 1990 zijn stappen ondernomen om in het kader van de realisering van het Centrumplan, het garagebedrijf en brandstofverkooppunt van automobielbedrijf De Rooij Nuenen b.v. te verplaatsen. Voor hervestiging van het brandstofverkooppunt werd de tweezijdige lokatie langs de provinciale weg Eindhoven-Helmond (S-22), ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising met de Geldropsedijk door de gemeente geschikt geacht.

De provincie Noord-Brabant heeft een bouwvergunning geweigerd op grond van het feit, dat tussen deze lokatie en een eveneens dubbelzijdige, in Helmond langs dezelfde weg, gevestigd brandstofverkooppunt een afstand van slechts 6 km aanwezig is in plaats van de verplichtte afstand van 10 km. Daarnaast vond de provincie het onaanvaardbaar dat de vluchtstrook ter plaatse van het viaduct Geldropsedijk over de S-22 een dubbelfunctie kreeg in de vorm van in- en uitvoegstroken voor het brandstofverkooppunt.

Verdergaand onderzoek met tot betrekking de mogelijkheden voor de lokaties 1, 5, 6 en 9 strekt tot de aanbeveling.

- * bestaande brandstofverkooppunten
- 3 mogelijke lokaties
- bestaande lokatie, tot op heden geen vestiging brandstofverkooppunt



BIJLAGEN

- LITERATUURVERWIJZING
- UITREKSEL MILIEUTECHNISCHE
EISEN

LITERATUURVERWIJZING

1. ANWB Verkeersmemorandum nr. 17
Verkooppunten voor motorbrandstoffen
's-Gravenhage, 1969.
2. Benzinestations
Economisch Instituut voor Midden- en Kleinbedrijf (E.I.M.)
Zoetermeer, september 1986.
3. Notitie Benzineverkooppunten 's-Hertogenbosch
Gemeentewerken 's-Hertogenbosch
's-Hertogenbosch, november 1981.
4. Notitie Brandstofverkooppunten Oss
Sector Stad gemeente Oss
Oss, januari 1989.

Tankstations zonder LPG

De inrichtingseisen zijn vervat in en gebaseerd op de richtlijn 9-1 van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR 9-1); de nader uitwerkingen zijn opgenomen in het 'Besluit herstelrichtingen voor motorvoertuigen Hinderwet' en in hoofdstuk V van het 'Handboek Milieuvergunningen' (voorheen 'Handboek Hinderwet').

In het vierde kwartaal 1991 zal naar alle waarschijnlijkheid het 'Besluit tankstations voor het wegverkeer Hinderwet' worden afgekondigd. Het besluit is evenwel nog niet in concept bekend gemaakt, zodat nog niets bekend omtrent de inhoud.

Afstandscriteria zijn aangegeven voor de navolgende onderdelen:

tanks: 0,75 m tussen de tank en de muur van een gebouw, onderlinge afstand tussen tanks, 1/3 van de diameter van de grootste tank doch tenminste 0,50 m.

Binnen 7,5 m van de tank mag geen beplanting aanwezig zijn.

ontluchttingsleidingen: 5 m boven het maaiveld, doch niet in de directe omgeving van ramen, schoorstenen, etc..

vulpunt: geen afstanden genoemd; het vulpunt moet beveiligd zijn tegen aanrijdingen noch op andere wijze gevaar opleveren voor de omgeving.

afleverzuil: minimaal 1 m van de tank.

In de uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten wordt geadviseerd om voor benzineservicestations zonder LPG een minimale afstand van 30 m aan te houden; (deze afstand is te rekenen vanaf zowel het vulpunt, als de ontluchttingsleiding, als de afleverzuil).

Tankstations met LPG

In de hiervoor genoemde uitgave wordt een minimale afstand van 100 m geadviseerd, deze afstandsmaat is gebaseerd op de circulaire 'Sanering bestaande LPG-stations' van april 1985.

Inmiddels hebben echter de 'Integrale nota LPG' en het 'Besluit LPG-tankstations Hinderwet' het licht gezien.

Op basis van beide laatstgenoemde uitgaven zijn de navolgende afstandscriteria te hanteren:

<u>opstelplaats tankwagen/vulpunt:</u>	80 m
<u>ondergrondse tank:</u>	40 m
<u>afleverzuil:</u>	20 m.

Deze afstanden gelden ten opzichte van:

Woonbebouwing: waaronder wordt verstaan, bebouwing bestemd voor permanente bewoning. Er worden drie groepen onderscheiden:

*woonwijk;

*flatgebouwen;

*incidentele bebouwing.

Woonwijk: hieronder wordt verstaan, naast elkaar staande woningen die voornamelijk een onderlinge afstand hebben van minder dan 10 m.

Flatgebouwen: hieronder worden verstaan gebouwen met meer dan 3 bovengrondse woonlagen.

Incidentele bebouwing: hieronder worden verstaan vrijstaande woningen verspreid over een groot gebied en lintbebouwing.

Bijzondere objecten categorie II: hieronder worden verstaan:

* bejaardenhuizen, verpleeginrichtingen, zoals ziekenhuizen en sanatoria;

* scholen en winkelcentra;

* hotels en kantoorgebouwen voor meer dan 50 personen;

* objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals computer- en telefooncentrales, gebouwen met vluchtleidingsapparatuur;

* objecten die door secundaire effecten een verhoogd risico met zich brengen, zoals bovengrondse installaties en opslagtanks voor brandbare, explosieve en/of giftige stoffen;

* recreatieterreinen, bestemd voor langdurig verblijf van personen gedurende een gedeelte van het jaar, zoals campings en volkstuinen.