

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan

Schaarbroekerweg 72

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Schaarbroekerweg 72" heeft gedurende zes weken van 30 januari 2013 tot en met 12 maart 2013 ter inzage gelegen, na voorafgaande publicatie op de Gemeentepagina in de Trompetter, de Staatscourant en op www.roermond.nl. Gedurende de periode van terinzagelegging was het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de websites www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl en via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid gehad een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Er is gedurende de termijn van terinzagelegging 1 zienswijze ontvangen.

Zienswijze

Bij fax van 11 maart 2013, ontvangen 11 maart 2013 en tevens bij brief van 11 maart 2013, ontvangen 13 maart 2013, heeft de heer G.J.A. van Dinter zienswijze ingediend namens:

- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Engelen Beheer BV, gevestigd en kantoorhoudende te Roermond;
- Total Nederland NV en Servauto Nederland BV, beiden gevestigd en kantoorhoudende te Den Haag;
- mr. G.J.A. van Dinter (als zaakwaarnemer) van nog nader te noemen belanghebbenden.

Inspreker is in de gelegenheid gesteld om aan te geven wie de nader te noemen belanghebbenden zijn. Hij heeft echter niet nader aangegeven wie dit zijn. Bij deze standpuntbepaling wordt er dan ook van uitgegaan dat de zienswijze is ingediend namens de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Engelen Beheer BV en Total Nederland NV en Servauto Nederland BV.

In de zienswijze geeft inspreker aan de zienswijze nog nader aan te vullen met o.a. een contra expertise van Postmenbalm.

Inspreker heeft hiertoe de gelegenheid gekregen, maar heeft hier binnen de gestelde termijn geen gebruik van gemaakt.

Bij brief van 8 mei 2013 is aan inspreker aangegeven dat het standpunt ten aanzien van zijn zienswijze zal worden gebaseerd op de binnen de termijn ingediende stukken.

De zienswijze wordt hierna samengevat weergegeven. Dat betekent niet dat de onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden genoemd niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijze wordt in zijn geheel beoordeeld. Daarna wordt een inhoudelijke reactie gegeven.

Weerlegging zienswijze en standpuntbepaling college van B&W

- Zienswijze inzake projectbesluit

Inspreker geeft aan dat hij de zienswijzen inzake het projectbesluit die zijn opgenomen als bijlage 2 en 3 bij onderhavige zienswijze als woordelijk herhaald en ingelast wenst te beschouwen evenals de brief d.d. 24 september 2010 van Postmenbalm.

Standpunt:

De zienswijze van inspreker is in het kader van het projectbesluit ten behoeve van het Mobility Park Roermond destijds voorzien van een standpunt. Verwezen wordt naar de standpuntbepaling van 13 juli 2010. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Aantal pompen

Inspreker geeft aan dat het aantal te realiseren pompen onduidelijk is.

Standpunt:

Onderhavig plan betreft conform het gestelde op pagina 6 van de toelichting een tankstation met 4 pompen zonder LPG. Met de vier pompen worden ook 4 opstelplaatsen bedoeld. De relevante onderzoeken zijn hier ook op gebaseerd. De afbeelding op pagina 6 is enkel opgenomen om de ruimtelijke opzet weer te geven en niet de exacte invulling, vandaar dat er ook staat opgenomen dat de afbeelding "indicatief" is. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Exploitatie

Inspreker betwist dat Rijmar het tankstation gaat exploiteren, het tankstation zou verkocht zijn aan Shell Nederland NV en de gronden van de wasstraat aan de Brouwers Group te Heerlen teneinde een Starwash te realiseren en te exploiteren.

Standpunt:

In het kader van onderhavige bestemmingsplanprocedure is ruimtelijk gezien niet relevant wie het tankstation en de wasstraat gaat exploiteren. In de zogenaamde realiseringsovereenkomst, hetgeen een privaatrechtelijke overeenkomst betreft die is gesloten tussen verzoeker (Rijmar BV) en de gemeente, is opgenomen dat het verzoeker verboden is het exploitatiegebied of een gedeelte daarvan voor verdere realisering aan derden te verkopen en/of zijn contractpositie over te dragen, zonder toestemming van de gemeente en zonder de noodzakelijke waarborgen te treffen voor de uitvoering van de overeenkomst. Indien verzoeker dus voornemens is het exploitatiegebied of een gedeelte daarvan voor verdere realisering aan derden te verkopen en/of zijn contractpositie over te dragen, heeft hij privaatrechtelijke toestemming van de gemeente nodig. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Status onderzoeken

Aangegeven wordt dat het ontwerpbestemmingsplan vergezeld gaat van gedateerde niet actuele toelichtingen waardoor niet voldaan is aan het bepaalde in artikel 3.1.6 Bro. Inspreker geeft aan de toelichting niet te duiden is als een toelichting als bedoeld in artikel 3.1.6 Bro omdat die voortbouwen op gedateerde gegevens, onvolledig zijn, uitgaan van verkeerde gegevens, onderling in strijd met elkaar zijn en geen sprake is van een inzichtelijke en overzichtelijke presentatie. De onderzoeken moeten overgedaan worden.

Standpunt:

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan het gestelde in artikel 3.1.6 Bro. Wij zien geen aanleiding om de onderzoeken die ten grondslag liggen aan onderhavig plan aan te passen dan wel nieuw onderzoek te doen. De uitgevoerde onderzoeken zijn waar nodig geactualiseerd zodat de motivering om het bestemmingsplan vast te stellen voldoende is.

Overigens wordt niet aangegeven welke gegevens niet actueel of onvolledig zijn behoudens met betrekking tot de punten die in het navolgende staan opgenomen. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Exploitatieovereenkomst

Inspreker geeft aan dat er slechts een samenvatting van de exploitatieovereenkomst bij het dossier is opgenomen. Verzocht wordt om openbaarmaking.

Standpunt:

Op basis van artikel 6.2.12 van het Besluit ruimtelijke ordening bestaat de verplichting om de zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst ter inzage te leggen. Aan deze verplichting is in casu voldaan.

Inspreker heeft in het kader van zijn Wob-verzoek een afschrift ontvangen van de gehele overeenkomst bij brief van 15 maart 2013. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Gemeentelijk beleid

Inspreker geeft aan dat er sprake zou zijn van strijd met het gemeentelijk beleid zijnde:

- de "Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten gemeente Roermond".

Aangegeven wordt dat sinds 2001 de verwachting wordt gewekt dat in de omgeving van de huidige tankstations (Texaco en Total) geen tankstations meer worden gevestigd. Als verplaatsingslocatie voor Rijmar wordt sinds 2001 de Keulsebaan West of de Oosttangent aangegeven.

Inspreker geeft aan dat er geen sprake is van een verplaatsing van Rijmar doch van een vestiging van een "nieuw" Shell tankstation. Een tankstation dient gevestigd te worden op een bedrijventerrein niet zijnde een concentratiegebied voor perifere detailhandel. Er is geen sprake van een optimale en veilige toegankelijke ontsluiting bij voorkeur van twee richtingen bereikbaar. Er is geen sprake van een zichtlocatie. In het geheel is er geen sprake van gelijkmatige geografische verspreiding van motorbrandstofpunten.

- de "Visie op de Noordelijke en Oostelijke Stadsrand".

Aangegeven wordt dat nimmer sprake is geweest van vestiging van een tankstation, evenmin als ondersteunend daaraan. Aan een PDV locatie is niet de (noodzakelijke) realisering van ondersteunende voorzieningen in de vorm van een tankstation verbonden. In planologisch opzicht ondersteunt een tankstation in het geheel niet de PDV. Een wasstraat met wasboxen en stofzuigerplaatsen nog minder.

- "Strategische visie Roermond 2020"

Er wordt geen extra werkgelegenheid gecreëerd en/of de stad beter bereikbaar wordt.

Standpunt ten aanzien van "Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten gemeente Roermond":

Een van de uitgangspunten van dit beleid is om te streven naar verplaatsing van motorbrandstofverkooppunten uit de woonwijken. Met voorliggend plan wordt juist voldaan aan het genoemde streven uit de Beleidsnota, de vestiging van het tankstation betreft immers een verplaatsing van het tankstation van Rijmar aan de Spoorlaan Noord. Zoals reeds aangegeven is het ruimtelijk niet relevant wie het tankstation gaat exploiteren.

In het hierboven genoemde beleid wordt enkel en alleen aangegeven dat vestiging van een motorbrandstofverkoop punt aan of bij de Keulsebaan of Oosttangent tot de mogelijkheden behoort.

Hiermee wordt niet aangegeven dat dit de enige locatie is waar eventueel een motorbrandstofverkooppunt kan worden gevestigd.

Uit de voorwaarden die worden gesteld aan een vestigingslocatie in onderhavig beleid vloeit voort dat een motorbrandstofverkooppunt niet in of aan een woonwijk moet zijn gelegen en bij voorkeur moet worden gevestigd op een bedrijventerrein. Onderhavige locatie voldoet hieraan. Er is geen sprake van vestiging in of aan een woonwijk en de vestiging maakt onderdeel uit van bedrijventerrein Broekhin II. Er is sprake van een optimale en veilig toegankelijke ontsluiting in casu. Het tankstation is bereikbaar vanaf de noord- en zuidzijde van de Sint Wirosingel. Onderhavige locatie betreft een zichtlocatie, de locatie is zowel waarneembaar vanaf de Sint Wirosingel als vanaf de N280.

In onderhavig beleid wordt als voorwaarde gesteld het *streven* naar gelijkmatige spreiding van motorbrandstofverkooppunten. Gezien de grootschalige detailhandelsvestigingen aan de Sint Wirosingel, de grote bezoekersaantallen en de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking is juist sprake van een spreiding, die is immers afgestemd op het gebied waar de meeste vraag is.

Wij hebben dan ook geconcludeerd dat onderhavig plan voldoet aan de genoemde beleidsnota.

Standpunt ten aanzien van “Visie op de Noordelijke en Oostelijke Stadsrand”:

In deze visie zijn de gronden aangewezen als locatie voor grootschalige en perifere detailhandelsvestigingen. Het gebied is ook als zodanig in gebruik. Naast de genoemde detailhandelsvestigingen zijn er ook ondersteunende voorzieningen gerealiseerd, zoals horecagelegenheden. Onderhavig plan ondersteunt eveneens de reeds gevestigde detailhandel. Het is juist dat in genoemd beleid niet de (noodzakelijke) realisering van ondersteunende voorzieningen in de vorm van een tankstation uitdrukkelijk wordt genoemd. Dit wil echter niet zeggen dat onderhavige ontwikkeling niet kan worden gerealiseerd. Juist door de toevoeging van ondersteunende functies wordt de aantrekkelijkheid van het gebied vergroot en worden de bezoekers van de aanwezige detailhandel gefaciliteerd. Wij zijn van mening dat ruimtelijk planologisch gezien onderhavige locatie geschikt is.

Standpunt ten aanzien van de “Strategische visie 2020”:

Deze visie betreft een visie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Roermond. Onderhavig plan is niet strijdig met de doelen zoals gesteld worden in de visie. Het betreft zoals reeds eerder is aangegeven een verplaatsing.

De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Provinciaal beleid

Aangegeven wordt dat er sprake is van strijd met het provinciaal beleid, zijnde:

- het “Provinciaal omgevingsplan Limburg”.

Aangegeven wordt dat onjuist noch onderbouwd is dat onderhavig project wordt gerealiseerd op een stedelijk dienstenterrein. Aan een stedelijk dienstenterrein is niet de (noodzakelijke) realisering van ondersteunende voorzieningen in de vorm van een tankstation verbonden. Ook ontbreekt een motivering waarom een tankstation/wasstraat als ondersteunende dienst moet worden geduid in het kader van het POL. Het POL doelt in ieder geval uitdrukkelijk niet bij de definiëring van ondersteunende dienst een tankstation of wasstraat.

- het "Limburgs Kwaliteitsmenu"

Aangegeven wordt dat het tankstation/wasstraat niet in overeenstemming is met het Limburgs Kwaliteitsmenu en dat er geen sprake is van een extra kwaliteitsbijdrage aan de ruimtelijke ontwikkeling.

Standpunt ten aanzien van "Provinciaal omgevingsplan Limburg":

Het plangebied is gelegen binnen het POL-perspectief P8 Stedelijke ontwikkelingszone op een stedelijk dienstenterrein. Dat het een stedelijk dienstenterrein betreft is per brief van 30 juni 2009 door de provincie aangegeven in het kader van de ontwikkeling van het Outdoor Center, dat gelegen is naast het Retailpark. Uit de brief van de provincie kan worden afgeleid dat de gronden van het Retailpark (inclusief voorliggend terrein) en het Outdoor Center samen gezien kunnen worden als een stedelijk dienstenterrein.

Onderhavig gebied ligt binnen het perspectief P8. De gebieden gelegen binnen perspectief P8 kunnen ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. De gehele stadsrandzone vormt een dergelijke stadsuitbreiding. Als sprake is van nieuwe rode ontwikkelingen in de stedelijke ontwikkelingszones, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden. Met het oog op de bereikbaarheid komen daar voor werklocaties en winkelgebieden vooral plekken nabij stadsentrees, verkeers- en openbaar vervoerknooppunten en aansluitingen op transportassen in aanmerking. Het voorliggende plan ligt nabij vervoerknooppunten. Juist vanwege deze ligging past een motorbrandstofpunt op deze locatie.

Het is juist dat in genoemd beleid niet de (noodzakelijke) realisering van ondersteunende voorzieningen in de vorm van een tankstation uitdrukkelijk wordt genoemd. Dit wil echter niet zeggen dat onderhavige ontwikkeling er niet kan worden gerealiseerd. De onderdelen van onderhavig plan ondersteunen juist de reeds gevestigde detailhandel en de daarmee samenhangende bezoekers. Er is dus geen sprake van strijd met het provinciaal beleid. De provincie heeft dit bij brief d.d. 23 juni 2010 bevestigd. Bij brief ingekomen op 21 december 2013 heeft de provincie in het kader van het zogenaamde vooroverleg aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Tevens heeft de provincie bij brief d.d. 31 januari 2013 aangegeven dat zij thans geen aanleiding zien om ten aanzien van het plan een zienswijze in te dienen.

Standpunt ten aanzien van "Limburgs Kwaliteitsmenu":

Uit het "Limburgs kwaliteitsmenu" volgt dat de gemeente op basis van dit provinciale beleid een eigen gemeentelijke kwaliteitsmenu maakt. Zo heeft de raad van de gemeente Roermond op 16 februari 2012 de "Structuurvisie Kwaliteitsbijdrage gemeente Roermond" vastgesteld.

In deze visie en in het provinciale Limburg Kwaliteitsmenu wordt aangegeven dat voor perspectief 8, gelegen binnen de begrenzing stedelijke dynamiek slechts de in hoofdstuk 4 opgenomen modules voor kwaliteitsbijdrage gelden voor agrarische nieuwvesting en uitbreiding, glastuinbouw en nieuwe landgoederen. Een kwaliteitsbijdrage is in casu dus niet aan de orde.

De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Brancheadviescommissie

Inspreker geeft aan dat een advies van de Brancheadviescommissie ontbreekt en dat daardoor sprake is van onvoldoende afweging van de betrokken belangen.

Standpunt:

De Brancheadviescommissie (Bac) is destijds bij het projectbesluit ten behoeve van het Mobility Park om advies gevraagd aangezien er sprake was van een shop, zijnde detailhandel, bij het tankstation. De adviescommissie wordt alleen om advies gevraagd indien er sprake is van een detailhandelsontwikkeling. De Bac heeft bij het projectbesluit positief geadviseerd. Aangezien de shop geen onderdeel meer uitmaakt van het plan en er geen sprake meer is van detailhandel is de Bac niet opnieuw om een advies gevraagd. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Distributieplanologisch onderzoek

Insprekers bestrijden dat uit het DPO blijkt dat de locatie een voldoende volumepotentieel kent en goede groeipotenties. Verwezen wordt naar bijlage 4 (contraexpertise PostmenbBalm 2010) van de zienswijzen. Aangegeven wordt dat er geen sprake is van een eigen verzorgingsgebied. Er is geen sprake van een goede bereikbaarheid.

Sprake is van een planologische en ruimtelijk onaanvaardbare concentratie van tankstations. Spreiding ziet op de geografische situatie en niet op een verkeersaantrekkende werking. Met verzorgingsgebied wordt niet bedoeld een specifieke doelgroep van bij voortduring (van samenstelling) wisselende aantallen bezoekers.

Aangegeven wordt dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening gelet op de te hoge concentraties tankstations binnen een te beperkt gebied.

Standpunt:

Als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen een distributieplanologisch onderzoek van januari 2013, de contra-expertise dateert echter uit september 2010. Het betreft dus geen actuele contra-expertise op het recente onderzoek. Desalniettemin zal onderstaande worden ingegaan op de genoemde punten.

In de contra-expertise van Postmenbalm (2010) wordt gesproken over toegenomen afvloeiing van motorbrandstoffen o.a. als gevolg van de aanleg A73 (punt 1). Postmenbalm gaat hierin volledig voorbij aan de enorme toename van het volumepotentieel als gevolg van onder andere de realisatie van het Designer Outlet en het Retailpark met jaarlijks miljoenen bezoekers. Bovendien betreft het een verplaatsing van het tankstation Spoorlaan Noord.

Ook de stelling dat volume wegvloeit naar de tankstations aan de A73 is zeer discutabel. Immers, tankstations langs rijkswegen zijn doorgaans duurder geprijsd ten opzichte van tankstations buiten het snelwegennet. Bovendien is het niet aannemelijk dat het verzorgingsgebied van Roermond gaat tanken langs de snelweg nu de A73 er ligt. Hier tankt doorgaans alleen passantenverkeer.

Verder is het prijsverschil tussen Nederland en Duitsland een momentopname. Jarenlang is de diesel in Nederland goedkoper geweest met als gevolg dat veel Duits volume werd getankt in Nederland. Op dit moment is Duitsland gunstiger om te tanken, maar ook dit kan bij gewijzigd beleid zo weer omslaan. Prijsconcurrentie is bovendien geen ruimtelijk argument om geen tankstation toe te staan.

De eis van een eigen verzorgingsgebied wordt niet gesteld in de "Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten gemeente Roermond". Desondanks kan gesteld worden dat de specifieke doelgroep "bezoekers Retailpark/ Outdoor Center/ Mobility Park" wel degelijk een "eigen" verzorgingsgebied voor onderhavige ontwikkeling betreft. Bezoekers zijn afkomstig uit Roermond, de regio en de grensstreek. Genoemde beleidsnota stelt ten aanzien van spreiding het volgende: "streven naar een gelijkmatige spreiding van mbv's". Ten aanzien van de eis van gelijkmatige spreiding geldt dat gezien de grootschalige detailhandelsvestigingen aan de Sint Wirosingel, de grote bezoekersaantallen en de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking juist sprake is van een spreiding, die is afgestemd op het gebied waar de meeste vraag is. Bovendien sluit deze

locatie aan op het streven om tankstations te weren uit woonwijken. Ons inziens is er geen sprake van een planologische en ruimtelijke onaanvaardbare concentratie van tankstations.

Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen (o.a. uitspraak van 9 januari 2013, 201113107/1/R3) bestaat er in het kader van een goede ruimtelijke ordening geen aanleiding om concurrentieverhoudingen te reguleren dan wel de marktpositie van gevestigde bedrijven te beschermen. Slechts wanneer zich een ernstige verstoring van het in het verzorgingsgebied aanwezige voorzieningenpatroon in de desbetreffende sector zal voordoen, zodanig dat sprake is van een in planologisch opzicht onaanvaardbare situatie, kunnen marktsituaties relevant zijn. In deze uitspraak wordt aangegeven dat als er een aanbodoverschot dreigt, hetgeen in casu zelfs niet eens het geval is, dit onvoldoende is om aan te nemen dat een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau zal optreden.

De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Bodem

Inspreker geeft aan dat het bodemonderzoek niet meer actueel is en dat dit opnieuw moet worden uitgevoerd. Ook wordt aangegeven dat er wijzigingen en bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Diverse NEN-normen zijn niet in acht genomen en de daarop betrekking hebbende milieunormen. Ten oosten van onderhavig perceel is ernstige bodemverontreiniging geconstateerd waarmee in het verouderd rapport geen relatie wordt gelegd.

Standpunt:

Het verkennend bodemonderzoek van oktober 2007 dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen is nog steeds representatief voor de huidige bodemkwaliteit. De wettelijke kaders zoals het Besluit bodemkwaliteit, maar ook de Wet bodembescherming, stellen geen maximale geldigheidstermijn aan een bodemonderzoek. Ook de Nota bodembeheer van juli 2011 geeft geen termijn aan.

Uit beoordeling van onderzoeksgegevens enerzijds en anderzijds toezicht op de activiteiten op en nabij de locatie is vast komen staan dat er geen sprake is van bodembedreigende activiteiten, die van invloed kunnen zijn op de aanwezige bodemkwaliteit. De zienswijze geeft aanleiding de toelichting op het bestemmingsplan op dit punt aan te vullen.

De bodemkwaliteit ter plaatse en in de directe omgeving van onderhavige locatie voldoet aan de achtergrondwaarde. De opslag van vrijkomende grond bij bouwactiviteiten in de directe omgeving, heeft hierdoor geen invloed gehad op de kwaliteit van onderhavige locatie.

Een sterke verontreiniging oostelijk van de locatie is omstreeks november 2007 gesaneerd, waartoe bij Provincie Limburg een BUS-melding is ingediend ten behoeve van het aanbrengen van een leeflaag/halfverhardingslaag. Door de aard (PAK-verontreiniging) is er geen sprake van verspreiding naar de omgeving en kan om deze reden geen invloed hebben (gehad) op onderhavige locatie.

Onderhavige, braakliggende locatie, is voorzien van een halfverhardingslaag met een laagdikte van ca. 0,30 m. Het aangebrachte granulaat, een bouwstof als bedoeld in het Besluit bodemkwaliteit, voldoet aan het gestelde in het Besluit bodemkwaliteit. Het terrein wordt gebruikt als parkeerplaats voor auto's bij grote drukte op het Retailpark. Er zijn geen hierbij onregelmatigheden bekend.

Het in 2007 uitgevoerde bodemonderzoek voldoet aan de eisen van de NEN 5740. Hieraan voorafgaand is een vooronderzoek uitgevoerd overeenkomstig de toen geldende norm NVN 5725. De verwijzing in de zienswijze naar de betreffende normdocumenten zijn deels niet relevant omdat verwezen wordt naar normen voor waterbodem. Het betreft hier echter landbodem (NEN 5717 en

NEN 5720). Voor wat betreft de andere genoemde NEN normen, geldt dat hieraan wordt voldaan door het onderzoek in 2007 (NEN 5725 inzake Vooronderzoek en NEN 5744 inzake grondwateronderzoek).

De aangehaalde normdocumenten zijn weliswaar van een latere datum, maar dat doet niets af aan de werkwijze en dus de bodemkwaliteit, zoals die is vastgelegd in voornoemde onderzoek van 2007.

De conclusie is dat sinds de uitvoering van het onderzoek in 2007 geen activiteiten zijn uitgevoerd die de kwaliteit van de bodem hebben beïnvloed.

De resultaten van dit onderzoek zijn dus nog steeds representatief voor de aanwezige bodemkwaliteit thans. Een nieuw bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

De zienswijze leidt op dit onderdeel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (aanpassing 1).

- Geluid

Aangegeven wordt dat de overgelegde geluidsonderzoeken van 2007 en 2010 onvoldoende zijn en dat er een nieuw geactualiseerd geluidsonderzoek moet plaatsvinden gelet op de toename van de verkeersintensiteit.

Standpunt:

Voor het aspect geluid gelden dezelfde dB(A)-waarden als in 2010, zodat op grond hiervan geen gewijzigd onderzoek nodig is. In onderhavig bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting op de meest belaste woning 25 dB(A) bedraagt in 2007 en na een herziening in 2010 bedraagt deze 30 dB(A). Omdat de betreffende woning een geluidbelasting ten gevolge van de A73 heeft van meer dan 55 dB(A), mag de geluidbelasting ten gevolge van onderhavige ontwikkeling op de Schaarbroekerweg 72, 45 dB(A) bedragen (55 dB(A) (verkeerslawaaai) minus 10 dB(A)). Gezien de eerdere onderzoeken zouden er dan maximaal 115.000 autobewegingen per etmaal mogen plaatsvinden. Uit de verkeerskundige onderbouwing van september 2012 die als bijlage bij de toelichting is opgenomen volgt dat de verkeersproductie per etmaal van een gemiddelde werkdag 1441 bewegingen betreft. Aangezien dit een fractie betreft van het genoemde maximale aantal van 115.000, is zonder geactualiseerd akoestisch onderzoek te onderbouwen dat de conclusie (men voldoet aan de voorkeursgrenswaarden van 45 dB(A) bij de woning) nog steeds geldt. Een actualisatie van het akoestisch onderzoek is in casu dan ook niet noodzakelijk. De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

- Luchtkwaliteit

Inspreker geeft aan dat ten aanzien van luchtkwaliteit nieuw onderzoek moet plaatsvinden en verwijst hierbij naar wisselende voertuigbewegingen die worden gehanteerd. Er is geen rekening gehouden met de verkeersbewegingen als gevolgen van het Outdoor Center. Onjuist is dat er slechts sprake is van twee vervoerbewegingen van middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Ook wordt aangegeven dat een berekening van de effecten met de NIBM rekentool versie juni 2011 niet zijn bijgevoegd.

De actuele situatie voor wat betreft de lokale luchtkwaliteit door de realisatie van het onderhavig plan is correct beschouwd in de memo's van 28 januari 2010 en van 22 juni 2012. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de memo van 28 januari 2010 de bijdrage van het verkeer is berekend met de NIBM rekentool van augustus 2009. De berekening met de actuele versie van de rekentool (versie juni 2011) levert een lagere bijdrage op. De berekening met de NIBM rekentool versie juni 2011 zal in de toelichting worden opgenomen.

De actuele invulling van het plan levert geen overschrijdingen op van de grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. Op basis van de actuele achtergrondconcentraties zoals weergegeven op de grootschalige concentratie en depositiekaarten van het RIVM voor 2012 blijkt dat de achtergrondconcentraties voor NO₂ (26,7 ug/m³) en PM₁₀ (22,4 ug/m³) dermate laag zijn dat de voertuigbewegingen ten gevolge van onderhavig plan geen probleem opleveren voor de lokale luchtkwaliteit.

In de memo van 22 juni 2012 worden de verkeerscijfers gebruikt uit de verkeerskundige onderbouwing van september 2012. In dit verkeersonderzoek wordt ten aanzien van het aantal vrachtverkeerbewegingen aangegeven dat dit 1 à 2 vrachtwagens per dag zullen betreffen. In de memo inzake luchtkwaliteit van 22 juni 2012 wordt ook uitgegaan van 1 à 2 vrachtwagens per dag. Inspreker geeft niet aan waarom dit niet juist zou zijn.

De bijdrage van de verkeersbewegingen van het Outdoor Center zijn opgenomen in de achtergrondconcentraties.

De zienswijze leidt op dit onderdeel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (aanpassing 2).

- Externe veiligheid

Met betrekking tot dit aspect wordt aangegeven dat niet volstaan kan worden met de actualisatie. Onvoldoende zijn gemotiveerd het plaatsgebonden risico's en de groepsrisico's. Door de verkeerskundige situatie zou de bereikbaarheid volstrekt onvoldoende zijn voor hulpdiensten in geval van calamiteiten. Ingeval van calamiteiten (op spitsdagen) ontstaat een volstrekt onaanvaardbaar groepsrisico en lokaal gebonden risico. In geval van overslaande brand vanuit het tankstation naar omgeving mede in relatie tot de volstrekt onvoldoende verkeerskundige situatie zal onvermijdelijk leiden tot een (letale) ramp. Ook zijn onvoldoende afgewogen de toxische effecten van bijvoorbeeld een brand in relatie tot de personendichtheid ter plaatse.

Standpunt:

De memo "Externe veiligheid onderzoek externe veiligheid", van november 2012 is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan ter visie gelegd. In deze memo wordt de actuele situatie beschreven. Het tankstation valt zelf niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen en kent dus geen plaatsgebonden risicocontour. Het plangebied ligt ook niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van een andere inrichting, vervoersas of buisleiding. Er heeft wel een verantwoording plaatsgevonden in verband met het groepsrisico van de N280, A73 en diverse spoorlijnen. Door de ontwikkeling van het plangebied zal er geen of slechts een geringe toename van de omvang van het groepsrisico plaatsvinden. Er is dan ook geoordeeld dat het vanuit externe veiligheidsoogpunt verantwoord wordt geacht om onderhavig plan te realiseren. Daarbij is in overweging genomen dat het gebied voor hulpdiensten via 2 zijden benaderbaar (via Sint Wirosingel en Schaarbroekerweg) is. Derhalve is er voldoende bereikbaarheid.

Tussen het Retailpark/KFC en het tankstation is enige afstand. Er is derhalve niet direct sprake van een overslaande brand. Bovendien zullen de hulpdiensten zich richten op het voorkomen van brandoverslag.

In bovengenoemde memo is aangegeven dat het tankstation voorzien zal worden van een calamiteitenplan. In dit calamiteitenplan zal verwerkt worden hoe bezoekers van het tankstation geïnstrueerd moeten worden hoe te handelen bij een calamiteit. De zienswijze leidt op dit onderdeel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (aanpassing 3).

- Verkeer en infrastructuur

Aangegeven wordt dat ten aanzien van het aspect verkeer en infrastructuur het voortdurende afwijkende gebruik van cijfers, uitgangspunten en aannames opvalt en inspreker verwijst hierbij naar de uitgevoerde verkeersonderzoeken.

- In 2010 zou het verkeer net verwerkt kunnen worden. Voorts ontstaan vanuit het noorden lange wachtrijen. De verkeerslichten het verkeer van en naar Broekhin II niet verwerkt krijgen en in beide richtingen op de Wirosingel problemen ontstaan, het verkeer loopt volledig vast.

- De conclusies van de simulatie van 5 maart 2010 wijken af van de toelichting (p.17) van de verkeerskundige onderbouwing (2012).

- Het verkeer op de St. Wirosingel, Schaarbroekerweg en het gehele Retailpark loopt volledig vast: de Schaarbroekerweg is te smal en er ontstaat opstopping bij de rechtsafbuiger naar Broekhin II. De piekmomenten geven dit feitelijk ook aan.

- Alle in 2006 voorgestelde maatregelen zijn niet uitgevoerd. In weekenden en op piekmomenten wordt met behulp van verkeersregelaars getracht het verkeer van en naar het Retailpark/ Broekhin II te begeleiden. De gemeente slaagt daar niet in.

- Inspreker geeft aan dat er een volledig nieuw onderzoek plaats moet vinden naar de verkeerskundige situatie. Er dienen opnieuw simulaties te worden gedaan op basis van actuele verkeerstellingen. De huidige verkeerskundige onderbouwing is volstrekt onvoldoende en derhalve is sprake van een onvoldoende motivering.

Standpunt:

Bij nieuwe onderzoeken worden nieuwe, geactualiseerde, verkeerscijfers gebruikt. Vandaar dat verkeerscijfers bij verschillende onderzoeken mogelijk kunnen afwijken. Dit wordt gedaan om de onderzoeken actueel te houden. In 2010 heeft een verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden in verband met het Mobility Park zoals dat destijds bedacht was. Dat plan wijkt af van het huidige plan en daarmee kunnen enkele verkeerscijfers afwijken. In de verkeerskundige onderbouwing van september 2012 zijn de juiste verkeerscijfers gebruikt. De uiteindelijke conclusies zijn hierop gebaseerd. Onduidelijk is overigens welke cijfers en uitgangspunten indiener in zijn zienswijze bedoelt. De uitgangspunten die voor de verkeersgegevens van het tankstation zijn gebruikt zijn in beide rapporten (2010 en 2012) gelijk. Daarnaast zijn in 2012 tellingen uitgevoerd die zijn verwerkt in de huidige rapportage.

- DHV heeft in 2009 een simulatie gemaakt voor de ontsluiting van Broekhin II. Zondagmiddag is het drukste piek uur (790 mvt/u) blijkt uit tellingen (2009). Geconcludeerd wordt dat de 133 mvt/u van het Mobility Park hierbij verwerkt kunnen worden. De simulatie laat ook zien dat de verkeerslichten op de St. Wirosingel dit verkeer goed kunnen verwerken. De verkeerslichten kunnen met een betere afstelling in toekomst al het verkeer van en naar het Mobility Park en het Retailpark verwerken. In maart 2010 is de simulatie geactualiseerd naar aanleiding van verkeerstellingen in 2009.

De conclusie van de simulatie uit 2010 is hetzelfde als die van de verkeerskundig onderbouwing ten behoeve van het bestemmingsplan. Deze luidt dat het verkeer op de in- en uitgang van het Mobility Park nog net verwerkt kan worden in de zondagmiddagpiek.

- Tijdens piekmomenten ontstaan redelijk lange wachtrijen op de St. Wirosingel. Dit betreft op het kruispunt St. Wirosingel – verbindingsweg N280 de rechtsafer vanuit het noorden. Om de verwachte groei op deze rechtsafer op te vangen gaat de gemeente Roermond samen met de provincie een extra toerit naar de N280 aanleggen. De verkeerslichten krijgen het verkeer op dit kruispunt met de aanleg van deze toerit weer verwerkt. Het kruispunt St. Wirosingel – Schaarbroekerweg kan met verbeterde instellingen ook in de toekomst het verkeer van en naar het Retailpark en het Mobility Park verwerken. Dit blijkt onder andere uit de verkeerssimulatie van 2010. Opgemerkt moet worden dat ook zonder onderhavig plan aanvullende verkeersmaatregelen in de toekomst noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen verwerken. Maatregelen hiervoor liggen zoals aangegeven reeds in de planning. In het laatste verkeersonderzoek uit 2012 en de toelichting van het bestemmingsplan zal dit worden aangevuld. Door deze aanpassing is dit onderzoek gedateerd op juli 2013.

- Onduidelijk is wat wordt bedoeld met in 2006 voorgenomen maatregelen. Tijdens piekmomenten wordt de ingang van het Retailpark verplaatst naar de oostzijde van het terrein. Met behulp van verkeersregelaars wordt het verkeer naar de oostelijke toegang geleid. Deze situatie komt overeen met de verkeerssituatie uit de verkeerssimulatie 2010. Hierdoor blijft doorstroming voor verkeer op de Schaarbroekerweg gegarandeerd.
- De verkeerskundige onderbouwing is gebaseerd op actuele inzichten en verkeerstellingen (2012). De onderbouwing motiveert in voldoende mate waarom het plan verkeerskundig gezien aanvaardbaar is.

De zienswijze leidt op dit onderdeel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan inzake de te nemen verkeersmaatregelen (aanpassing 4).

- Regels

Inspreker geeft aan dat in artikel 6 (strijdig gebruik) de vestiging van LPG verkooppunten en detailhandel/een shop als strijdig gebruik moet worden opgenomen.

Standpunt:

Onderhavig bestemmingsplan maakt het niet mogelijk om LPG te verkopen dan wel een shop te realiseren. Zie hiervoor artikel 3.1 onder a. De zienswijze geeft aanleiding dit, ter bevestiging, alsnog in artikel 6, als zijnde strijdig gebruik op te nemen.

Aangegeven wordt dat inspreker zich niet kan verenigen met het in artikel 7 onder a genoemde afwijkingspercentage met ten hoogste 15 %, dit zou 10 % moeten zijn. Verder wordt aangegeven dat zend- en ontvangstmasten bij het strijdig gebruik moeten worden opgenomen in artikel 6.

Standpunt:

Het afwijken van de maatvoering met een omgevingsvergunning met ten hoogste 15% is ons inziens een reëel percentage en dit wordt standaard opgenomen in de Roermondse bestemmingsplannen. Wij zien niet in waarom dit naar 10% moet worden teruggebracht. Inspreker geeft hiervoor ook geen motivatie. Bovendien geldt volgens artikel 7.2 dat een vergunning slechts mag worden verleend indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken. Tevens kan het bevoegd gezag bij verlening van de omgevingsvergunning voorwaarden stellen teneinde een ruimtelijk verantwoorde plaatsing van bouwwerken ten opzichte van de omgeving te waarborgen. Ook zien wij niet in waarom het oprichten van zend- en ontvangstmasten bij strijdig gebruik zou moeten worden opgenomen. Inspreker geeft ook hier geen motivatie. Bovendien gelden ook bij deze afwijkingsbevoegdheid de voorwaarden uit artikel 7.2.

De zienswijze leidt op dit onderdeel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft het strijdig gebruik (aanpassing 5).

Overzicht aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp

De zienswijze leidt tot enkele aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals in het voorgaande is toegelicht. Onderstaand worden de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijze en de ambtshalve aanpassing weergegeven, waarbij ondergeschikte ambtshalve aanpassingen niet worden genoemd.

1. In de toelichting ten aanzien van het aspect bodem, paragraaf 4.1.1 is opgenomen dat uit de beoordeling van onderzoeksgegevens enerzijds en anderzijds toezicht op de activiteiten op en nabij de locatie is vast komen staan dat er geen sprake is van bodembedreigende activiteiten, die van invloed kunnen zijn op de aanwezige bodemkwaliteit.
2. In de toelichting ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit, paragraaf 4.1.3 is de berekening van de NIMB rekentool opgenomen.
3. Als bijlage bij de toelichting is het document “Verantwoording externe veiligheid behorende bij het bestemmingsplan “Schaarbroekerweg 72” opgenomen.
4. In de “Verkeerskundige onderbouwing Tankstation Rijmar, DHV, Juli 2013” en in de toelichting ten aanzien van het aspect verkeer en infrastructuur, paragraaf 4.6, is opgenomen dat ook zonder het Mobility Park aanvullende verkeersmaatregelen in de toekomst noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen verwerken. Maatregelen hiervoor liggen reeds in de planning.
5. In de regels is in artikel 6 toegevoegd dat de verkoop van LPG en detailhandel worden aangemerkt als strijdig gebruik.
6. Daarnaast is ambtshalve de toelichting aangepast, paragraaf 6.2.2 is aangevuld met een beschrijving van de zienswijzenprocedure.