

Reactienota zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan
Tankstation Giethoorn Zuid

Afdeling: Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Auteur : Joost Huizing
Datum: 31 mei 2016
Versie: 1.0

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Overzicht zienswijzen.....	3
3	Ontvankelijkheid	3
4	Beantwoording van de zienswijzen.....	3
4.1	Indiener 1	3
4.2	Indiener 2.....	8
4.3	Indiener 3.....	12
4.4	Indiener 4.....	20

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Tankstation Giethoorn Zuid' heeft met ingang van 2 december 2015 zes weken ter inzage gelegen (tot en met 13 januari 2016). Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Van een en ander is vooraf een openbare kennisgeving gedaan op de wettelijk voorgeschreven en in de gemeente gebruikelijke wijze.

Er zijn vier zienswijzen ingediend. In deze reactienota is de inhoud van de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

De indieners van de zienswijzen worden schriftelijk geïnformeerd over de te volgen procedure. Bij de besluitvorming in de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan wordt tevens over de zienswijzen besloten. De reactienota wordt dan de indieners van een zienswijze toegezonden.

2 Overzicht zienswijzen

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen ingediend:

Nr.	Naam	Adres	Datum brief	Datum ontvangst
1.	[REDACTED]	[REDACTED]	8 januari 2016	11 januari 2016
2.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	10 januari 2016	12 januari 2016
3.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	11 januari 2016	12 januari 2016
4.	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	13 januari 2015	13 januari 2016

3 Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend. De zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk.

4 Beantwoording van de zienswijzen

4.1 Indiener 1

Door appellant is de inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan bij de zienswijze gevoegd. In de zienswijze wordt ook gerefereerd aan de inspraakreactie. Hoewel door appellant niet expliciet benoemd, wordt de inspraakreactie daarmee geacht onderdeel uit te maken van de zienswijze. In voorliggende reactienota worden de opmerkingen uit de inspraakreactie dan ook voorzien van een gemeentelijke reactie.

4.1.1 Verkeersintensiteit

Ter hoogte van de beoogde locatie van het tankstation is de verkeersintensiteit nu al aanzienlijk hoger dan op de huidige locatie. Dit komt door de aanwezigheid van onder meer fietsers en voetgangers en daarnaast verschillende toeristische en recreatieve voorzieningen in de directe omgeving. Door de komst van het tankstation wordt die intensiteit alleen maar groter. De ontwikkeling draagt niet bij aan een vlotte doorstroming van het verkeer. De beoogde locatie is daarmee beslist niet veiliger dan de huidige locatie.

Reactie

Door de provincie Overijssel zijn de afgelopen jaren verkeerstellingen uitgevoerd op verschillende locaties in Giethoorn. Een constante daarin is dat de verkeersintensiteit van motorvoertuigen (werkdagen) ter hoogte van de nieuwe locatie circa 20% lager ligt dan ter hoogte van de bestaande locatie. Ter hoogte van de nieuwe locatie gaat het om circa 3.900 motorvoertuigen (werkdag). Hoewel een tankstation een verkeersaantrekkende werking heeft, leidt dit naar mening van de gemeente niet tot een onevenredige toename ten opzichte van de bestaande intensiteiten.

Op beide locaties geldt een maximale snelheid van 50 km/u. Ter plaatse van de nieuwe locatie worden die afgedwongen door verkeersremmende maatregelen in de vorm van een knik en versmalling in de weg.

Ter hoogte van zowel de oude als de nieuwe locatie ligt een vrijliggend fietspad ten oosten van de Beulakerweg. Op de huidige locatie moeten aankomende en vertrekkende klanten van het tankstation het fietspad kruisen. Doordat de nieuwe locatie zich ten westen van de Beulakerweg bevindt, vindt er straks geen vermenging meer plaats van autoverkeer van en naar het tankstation en fietsers of voetgangers. Naar mening van de gemeente is er daarmee sprake van een verbetering van de verkeerssituatie.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.2 Kanaal

Het kanaal ter hoogte van het plangebied wordt intensief bevaren door plezierjachten en vrachtschepen. Het water is hierdoor onrustig en constant in beweging. Tanken vanaf het water is daardoor op deze locatie niet veilig. Enerzijds door de kans op aanvaringen bij het manoeuvreren om aan te leggen bij het tankstation. Anderzijds door het risico op het morsen van brandstof bij het tanken. Dit laatste leidt tot stankoverlast en vervuiling, waardoor bijvoorbeeld zwemmen in het kanaal niet meer mogelijk is.

Reactie

De veiligheid op het water is door de provincie beoordeeld en geeft volgens haar geen aanleiding om te verwachten dat er zich meer ongevallen zullen voordoen. De gemeente sluit zich bij die beoordeling aan. Bij het tanken vanaf het water gaat het niet om zelfbediening, maar om een bemand tankstation. De techniek van het tanken voorkomt dat er verlies van brandstof optreedt en dat brandstof in het water terecht komt. Daarbij speelt het golvende water naar mening van de gemeente geen rol.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.3 Privacy en overlast

Appellant verwacht door de ontwikkeling zowel aan de water- als de wegzijde overlast. Het plan leidt tot een inbreuk op de privacy doordat boten die wachten om te tanken ongevraagd zullen aanleggen aan het perceel van appellant. De overlast aan de wegzijde neemt toe door wegzijdend en afremmend verkeer van en naar het tankstation, gedurende 24 uur per dag.

Reactie

Onderdeel van de ontwikkeling is om de bestaande aanlegsteiger in het plangebied te verlengen. Hiermee worden de aanlegmogelijkheden voor boten vergroot. Bij de inrichting van de nieuwe locatie wordt door het aanbrengen van hekken en beplanting voorkomen dat direct omwonenden last krijgen van wachtenden op een tankbeurt. De waterzijde van het perceel van appellant bevindt zich op circa 70 meter van het toekomstige tankstation. Gezien deze afstand en de eerdergenoemde inrichtingsmaatregelen en extra aanlegmogelijkheden, leidt het plan naar verwachting niet tot onevenredig overlast aan de waterzijde.

Dit geldt ook voor de wegzijde. Uit het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan is uitgevoerd, blijkt dat ter hoogte van de woning die het dichtst bij het plangebied ligt reeds voldaan wordt aan de wettelijke geluids- en grenswaarden. De woning van appellant ligt ruim 25 meter verder van het plangebied dan de dichtstbijzijnde woning. Er is daarom geen reden om aan te nemen dat ter plaatse van de woning van appellant sprake zal zijn van onevenredige overlast als gevolg van optrekkend en afremmend verkeer.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.4 Externe veiligheid

Appellant is van mening dat het tankstation niet op de beoogde kleine afstand van de bebouwde kom mag worden gebouwd. Dit met betrekking tot de opslag van gevaarlijke stoffen en risico's op brand- en ontploffingsgevaar.

Reactie

Het tankstation is een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg. Voor zo'n tankstation geldt een richtafstand van 30 meter van de grens van de bedrijfsbestemming tot de gevel van de dichtstbijzijnde gevoelige functies (als woningen). De in- en uitrit van het tankstation bevindt zich op een afstand van ruim 25 meter van de dichtstbijzijnde woning; het eigenlijke tankstation op een afstand van meer dan 35 meter. De opslagtanks voor brandstof worden ondergronds aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de afstanden, milieueisen en veiligheidseisen voor realisatie van een tankstation.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.5 Noodzaak

De noodzaak voor nog een tankstation in Giethoorn ontbreekt. In de omgeving zijn er al voldoende aanwezig.

Reactie

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief voor de verplaatsing van een bestaand tankstation aan de Beulakerweg 131b naar de geplande locatie in Giethoorn Zuid. Naar aanleiding van het initiatief is door de gemeente een afweging gemaakt, waarvan de conclusie was dat het tankstation op de nieuwe locatie ruimtelijk inpasbaar is.

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit verder uitgewerkt. Het tankstation op de oude locatie wordt na de verplaatsing afgebroken. Van het realiseren van een extra tankstation is dus geen sprake.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.6 Calamiteiten

Een beschutte kom buiten de bebouwde kom is een veiligere plek voor een tankstation aan het water dan de beoogde. Bij een calamiteit kan deze worden afgesloten waarmee verspreiding van vervuiling van het oppervlaktewater wordt voorkomen. Appellant noemt als voorbeelden de loswal in Steenwijk op het Groot Verlaat en de passantenhaven. Overigens is het algemeen belang niet gediend met een tankstation aan het water in Giethoorn daar er al één aanwezig is.

Reactie

De opmerking komt inhoudelijk overeen met opmerking 4.1.2, opmerking 4.1.4 en opmerking 4.1.5. Voor de reactie wordt daarom verwezen naar de reacties op die opmerkingen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.7 Reactie op voorontwerp

De gemeente heeft een slechte en eenzijdige reactie gegeven op de inspraakreactie van appellant op het voorontwerp bestemmingsplan. Er wordt gesuggereerd dat de nieuwe locatie veiliger is dan de huidige. Nergens blijkt echter uit dat er sprake is van een wezenlijke verbetering.

Reactie

Getracht is de inspraakreactie zo zorgvuldig mogelijk te beantwoorden. Zo ook deze zienswijze. Omdat andere zienswijzen inhoudelijk ingaan op vergelijkbare zaken, wordt korthedshalve verwezen naar de betreffende gemeentelijke reacties. Gelet op deze specifieke zienswijze wordt onder meer verwezen naar de reacties behorende bij opmerkingen 4.1.1 en 4.3.7.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.8 Welstand

De verplaatsing staat haaks op de Welstandsnota, waarbij duidelijk is gekozen om alle industriële activiteiten te concentreren rond de Nering.

Reactie

De Welstandsnota bevat beleidsregels waarin onder andere criteria zijn opgenomen die worden toegepast bij de beoordeling of het uiterlijk en de plaatsing van een bouwwerk voldoet aan redelijke eisen van welstand. Het vormt geen beleidskader voor het al dan niet concentreren van activiteiten op een bepaalde locatie. In het door appellant aangehaalde kader is de Welstandsnota dan ook niet relevant.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.9 Recreatie en horeca

Op de inrichtingsschets in de toelichting is een picknickplaats weergegeven. Hiermee worden horeca- of recreatieve voorzieningen mogelijk gemaakt.

Reactie

Op de inrichtingsschets in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is geen picknickplaats opgenomen. De regels voor de bedrijfsbestemming laten geen horeca- of recreatieve voorzieningen toe. De gemeente kan de opmerking van appellant dan ook niet plaatsen.

Wel is het zo dat in de bestemming Groen (onder 5.1.1c) recreatief medegebruik is aangegeven. Gelet op de zienswijze en het belang dat daarmee gediend is, wordt artikel 5.1.1 onder c geschrapt uit de planregels. Ook artikel 5.2.1 wordt om die reden aangepast.

Conclusie

De opmerking leidt tot genoemde wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.10 Draagvlak

Vanuit de bevolking is er geen draagvlak voor de verplaatsing. Dit blijkt uit de vele handtekeningen die met zienswijze 2 zijn meegeleverd. Het plan tast de leefbaarheid aan.

Reactie

Initiatiefnemer heeft in meerdere gesprekken de planvorming afgestemd met direct betrokkenen. Vervolgens is het voorontwerpbestemmingsplan formeel voor inspraak aangeboden hetgeen geleid heeft tot vier inspraakreacties. Daarbij heeft de gemeente kennisgenomen van de bijgevoegde namen- en adressenlijst. Op basis van deze gegevens kan echter niet geconstateerd worden dat het plan de leefbaarheid aangetast.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.1.11 Fossiele brandstof

De verplaatsing is niet passend, omdat het gebruik van fossiele brandstoffen op zijn retour is. In de toekomst worden benzine en diesel niet meer als brandstof voor auto's gebruikt.

Reactie

Uit cijfers van het CBS (Statline) blijkt inderdaad dat de markt voor motorbrandstoffen de afgelopen vijf jaar gedaald is. Het aandeel auto's dat niet op benzine, diesel of lpg rijdt ligt momenteel echter niet hoger dan 2 procent (bronnen: CBS, Bovag, Rai).

De initiatiefnemer heeft ten behoeve van de verplaatsing een bedrijfsplan opgesteld. De conclusie daarvan is dat het initiatief economisch haalbaar is. Het is naar mening van de gemeente vervolgens aan de ondernemer om in te spelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2 Indiener 2

4.2.1 Parkeren

Het bestemmingsplan leidt er toe dat gasten niet veilig aan boord kunnen komen van het schip van appellant, omdat er geen parkeergelegenheid is. Dit betekent dat auto's in de berm of op het fietspad moeten parkeren en inzittenden een drukke weg moeten oversteken. Hier zijn ook mensen bij die slecht ter been zijn, in een rolstoel zitten of per brancard vervoerd worden. Touringcars (maximaal vier tegelijk) moeten op de Beulakerweg hun passagiers uit laten stappen.

Appellant verzorgt ook de laatste vaart naar het crematorium in Meppel. Het bestemmingsplan leidt ertoe dat lijkwagens in de berm moeten parkeren en dat de lijkkasten de Beulakerweg over moeten steken.

Het gebrek aan veiligheid en parkeergelegenheid geldt ook voor de leveranciers van appellant. Goederen kunnen daardoor niet op een verantwoorde manier worden aan- en afgevoerd. Voor appellant zelf is het noodzakelijk om zo dicht mogelijk bij het schip te kunnen parkeren.

Reactie

De nieuwe locatie van het tankstation was eigendom van de provincie Overijssel. Deze gronden zijn in de bestaande situatie reeds deels verhard. Hierdoor was er een beperkte parkeergelegenheid en de mogelijkheid goederen te laden en lossen. Aan dit informele gebruik door appellant kunnen naar mening van de gemeente geen blijvende rechten worden ontleend. Het is het met name een verantwoordelijkheid van een ondernemer zelf om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid en mogelijkheden om te laden en lossen. Die parkeergelegenheid bevindt zich ook op dit moment al ten oosten van de Beulakerweg. Om de bereikbaarheid van het schip van appellant te vergroten, is er door de provincie een tegelpad aangelegd.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.2 Verkoop plangebied

Voor het voortbestaan van het bedrijf van appellant zijn parkeergelegenheid, opslagruimte en kantoorruimte van levensbelang. De VVV-ark werd daarom al geruime tijd door appellant gehuurd. Appellant vraagt zich dan ook af waarom hij niet is benaderd voor de aankoop van het openbare parkeerterrein waarop het pad begint om bij de ligplaats van appellant te komen. Hoewel appellant het grootste belang heeft bij de parkeergelegenheid is het verkocht aan een derde partij. Het verdwijnen van de parkeergelegenheid betekent het einde van de onderneming van appellant.

Reactie

Zoals bij de reactie op opmerking 4.2.1 is aangegeven waren de gronden van de nieuwe locatie van het tankstation eigendom van de provincie. De eventuele onderhuur van de VVV-ark door appellant maakte niet dat het bestaande gebruik van de gronden daarmee verzekerd was. Dat de provincie er voor heeft gekozen om met de initiatiefnemer in onderhandeling te gaan over de verkoop van de gronden is een provinciale afweging, en niet een gemeentelijke, geweest. Naar mening van de gemeente valt dit buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Zie verder de reactie op opmerking 4.2.1.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.3 Planschade

Indien appellant parkeergelegenheid moet gaan huren dan levert dit een schadepost op die verhaald zal worden op de provincie Overijssel en/of de gemeente Steenwijkerland. Dit geldt ook voor overige planschade als gevolg van het plan. Het bestemmingsplan heeft ernstige nadelige gevolgen voor het bedrijf van appellant.

Reactie

Indien appellant van mening is dat het bestemmingsplan leidt tot planschade, dan staat het hem vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bij de gemeente een aanvraag tot tegemoetkoming daarin in te dienen. Zie verder de reactie op opmerking 4.2.1.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.4 Overeenkomst met initiatiefnemer plan

Appellant geeft bij voorbaat aan dat er geen overeenkomst gesloten zal worden met de initiatiefnemer van het plan betreffende het gebruik van het plangebied om bij de onderneming van appellant te komen.

Reactie

Dit betreft naar mening van de gemeente een zaak tussen appellant en initiatiefnemer. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.5 Kanaal

Appellant verwacht bij het wegvaren en afmeren van het schip ernstige hinder te gaan ondervinden van plezierjachten die tanken en keren bij het nieuwe tankstation. Het kanaal is hier op zijn smalst en het water onrustig. Naast de jachten passeren er grote binnenvaartschepen. Bij mooi weer is het kanaal ter hoogte van het plangebied een veiligheidsknelpunt.

Reactie

De gronden die tussen de ligplaats van appellant en de nieuwe locatie van het plangebied liggen zijn eigendom van de provincie Overijssel. De initiatiefnemer heeft toestemming van de provincie om deze gronden als overloop te gebruiken wanneer schepen even moeten wachten op hun tankbeurt. De opmerking komt voor het overige inhoudelijk overeen met opmerking 4.1.2 en opmerking 4.1.3. Voor de reactie wordt daarom verwezen naar de reacties op deze opmerkingen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.6 Natuur en vervuiling

Het nieuwe natuurgebied tussen Bodelaake en de Beulaker ligt in de nabijheid van het tankstation. Appellant verwacht vervuiling door lekkende ondergrondse tanks, door tankende plezierjachten op het onder opmerking 4.2.5 genoemde onrustige water en/of door ongelukken.

Reactie

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de effecten van de ontwikkeling op flora en fauna en beschermde gebieden onderzocht. De conclusie van het onderzoek is dat voor de verschillende onderzochte aspecten onevenredige negatieve effecten uitgesloten kunnen worden. De brandstoftanks worden ondergronds gesitueerd, waarbij voldaan dient te worden aan alle milieu-regels. De bodem van het tankstation wordt voorzien van een lekdichte vloer. Er is daarom geen reden om aan te nemen dat de ontwikkeling leidt tot vervuiling. Zie verder reactie op opmerking 4.1.2.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.7 Externe veiligheid

Het tankstation dient op een afstand van minimaal 30 meter van woningen te liggen. Appellant vraagt zich af welke afstanden gelden ten aanzien van de ligplaats van zijn schip. Dit mede gezien de aanwezigheid van maximaal 200 gasten in de leeftijd van 0 tot 100 jaar.

Reactie

Het tankstation is een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg. Voor zo'n tankstation geldt een richtafstand van 30 meter van de grens van de bedrijfsbestemming tot de gevel van de

dichtstbijzijnde gevoelige functies (als woningen). De richtafstanden tot de ligplaats van het schip wijken niet af van die tot woningen. In de toekomstige situatie bedraagt de afstand van het plangebied tot de ligplaats minimaal 30 meter.

De afstand van de ondergrondse tanks en de pompen bedraagt minstens 50 meter. De opslagtanks voor brandstof worden ondergronds aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de afstanden, milieueisen en veiligheidseisen voor de realisatie van een tankstation.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.8 Verkeersintensiteit

Ter hoogte van het plangebied bevinden nu reeds zich de afslag naar Giethoorn Zuid, de toegangsweg voor een ander bedrijf en een fietspad. Een tankstation heeft een grote verkeersaantrekkende werking. In de toekomstige situatie komen daar de onder opmerking 4.2.1 aangehaalde zaken bij. Het plan leidt daarmee tot een verkeers- en veiligheidsknelpunt.

Reactie

De opmerking komt inhoudelijk overeen met opmerking 4.1.1 en 4.3.7. Voor de reactie wordt daarom verwezen naar de reacties op beide opmerkingen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.9 Spreiding tankstations

Appellant is van mening dat het beter is voor het watertoerisme in de kop van Overijssel om voorzieningen als tankstations aan het water te spreiden in plaats van te concentreren. In voorliggend geval verdient het de voorkeur om een, eerste, tankstation aan het water te realiseren in Blokzijl in plaats van een tweede in Giethoorn.

Reactie

De opmerking komt inhoudelijk overeen met opmerking 4.1.5. Voor de reactie wordt daarom verwezen naar de reactie op die opmerking.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.10 Handtekeningen omwonenden

Appellant heeft een lijst bijgevoegd met handtekeningen van 43 omwonenden die ook tegen het bestemmingsplan zijn.

Reactie

De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.2.11 Beleid en hoeveelheid tankstations

Het beleid in Nederland is al jarenlang dat pompstations op bedrijventerreinen worden geplaatst. Met dit plan gebeurt het omgekeerde. Daarnaast verdwijnt volgens de organisatie voor zelfstandige pomphouders (Beta) de komende jaren waarschijnlijk de helft van de tankstations in Nederland. Met dit plan komt er in Giethoorn echter een tankstation bij.

Reactie

In tegenstelling tot wat appellant beweert, is het geen staand beleid dat pompstations op bedrijventerreinen worden geplaatst. Bij een locatieonderzoek voor een tankstation wordt een brede afweging gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met onder meer externe veiligheid (bijvoorbeeld wel of geen lpg), milieufactoren en ruimtelijke ordening. Het initiatief betreft in dit geval geen nieuw-vestiging, maar een verplaatsing van een bestaand tankstation zonder lpg.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3 Indiener 3

4.3.1 Concurrentie

Appellant heeft een tankstation voor weg- en waterverkeer op circa een kilometer van de beoogde locatie van het te verplaatsen tankstation. Het nieuwe tankstation wil dus hetzelfde gaan doen als appellant al jaren doet. In dat licht wordt gewezen op de ernstig nadelige financiële gevolgen voor de bedrijfsvoering en vrees voor een voldoende blijvend levensvatbare bedrijfsvoering.

Het moet er waarschijnlijk maar voor worden gehouden dat financiële en economische motieven de hoofdmoot zijn en juist deze ten grondslag liggen aan de wens van initiatiefnemer om tussen weg en water nu zelf ook een tankstation te vestigen. Dat initiatiefnemer daarmee rechtstreeks 'in het vaarwater' komt van de bedrijfsvoering van appellant en diens belangen daarmee schaadt, lijkt initiatiefnemer niet te deren.

Het wel of niet verlenen van medewerking door de gemeente aan het op korte afstand van elkaar aan dezelfde weg en hetzelfde water vestigen van een nieuw tankstation is echter wel iets waar de gemeente bij haar afweging aandacht aan moet geven en van welke afweging en standpunt zij daarbij dan gemotiveerd en toetsbaar blijkt van moet geven.

Reactie

Bestemmingsplannen en de Wet ruimtelijke ordening strekken er niet toe om bedrijven tegen de vestiging van concurrerende bedrijven in hun verzorgingsgebied te beschermen.

Concurrentieverhoudingen vormen bij een planologische belangenafweging in beginsel geen in aanmerking te nemen belang, tenzij zich een duurzame ontwrichting van het voorzieningenpatroon zal voordoen die niet door dwingende redenen wordt gerechtvaardigd. Van dat laatste is naar mening van de gemeente in dit geval geen sprake. Ook het gegeven dat appellant gedurende een aantal jaren zijn bedrijfslocatie te koop heeft aangeboden, is voor met name de ruimtelijke afweging niet van belang.

Het plangebied is gelegen op een afstand van 1.100 meter van het tankstation van appellant en in de directe nabijheid van recreatiepark Bodelaek. Qua locatie is het planvoornemen getoetst door met name gemeente, waterschap en provincie met als gevolg dat het planvoorstel door deze instanties is onderschreven.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.2 Planinitiatief

Om het initiatief mogelijk te maken dient met allerhande regelgeving rekening te worden gehouden en er dient juridisch, procedureel, planologisch alsook feitelijk nogal wat gebeuren om het plan mogelijk te maken. Toch wil initiatiefnemer een plaats tussen weg en water. De gemeente (b)lijkt desondanks bereid om aan initiatief volledige medewerking te geven. De toelichting van het bestemmingsplan probeert ook alle punten glad te strijken.

Reactie

Bij (vrijwel) elke ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met allerhande regelgeving en werkzaamheden. Dit feit op zich is dan ook geen aanleiding om een initiatief niet toe te staan. Ook dient onderbouwd te worden dat het plan onder meer juridisch, planologisch en feitelijk haalbaar is. In onderhavig geval blijkt uit het bestemmingsplan, de bijbehorende onderzoeken en de resultaten van inspraak en vooroverleg dat dit het geval is. Voor de gemeente is dit dan ook reden om medewerking te verlenen. De suggestie van het bewust gladstrijken van zaken werpt de gemeente verre van zich.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.3 Goede ruimtelijke ordening

Appellant is van mening dat objectief gezien het plan niet voldoet aan het in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen wettelijk vereiste van een 'goede ruimtelijke ordening'. De gemeente zou een zorgvuldige verstrekkende belangenafweging moeten nastreven en maken en naast de strikte toets of iets planologisch inpasbaar is of kan worden ook breder moeten afwegen of naast het mogelijk zijn of mogelijk gemaakt worden het ook nodig en gewenst is om - op die op meerdere fronten gevoelige locatie - aan zo'n initiatief mee te werken.

Reactie

Naar aanleiding van het verzoek is door de gemeente een brede afweging gemaakt met name in het collegebesluit van 22 juli 2014. Met name de volgende zaken zijn voor de nieuwe locatie gewogen:

- de bestemming staat reeds bebouwing toe;
- infrastructuur is aanwezig (inclusief verharding voor aan- en uitrijstroken en leidingwerk);
- dit ruime perceel sluit aan op woongebied;
- afstand tankstation en eerstvolgende woning is circa 45 meter, terwijl dit op de huidige locatie milieutechnisch gezien een aandachtspunt is;
- zichtrelatie met maximaal 1 woning;

- het perceel is gelegen binnen bebouwde kom aan een doorgaande weg;
- het perceel is gelegen aan een belangrijke vaarroute;
- is gelegen op ruime afstand voor de brug vanaf Beulakerwilde;
- is gelegen tussen 2 wegversmallingen/verkeersremmers
- betreft overzichtelijke locatie en tracé voor wegverkeer;
- betreft overzichtelijke locatie en tracé voor vaarverkeer;
- er is geen bodemvervuiling aanwezig.

Bij deze toetsing is geconstateerd dat het tankstation op de nieuwe locatie ruimtelijk inpasbaar is. Om te voorkomen dat er een tankstation gesaneerd wordt en waarbij verplaatsing een optie blijft waardoor het voorzieningenniveau van recreatief Giethoorn niet wordt aangetast, is besloten de wijzigingsprocedure te starten. In die tijd speelde mee dat het tankstation Beulakerweg 137 al enkele jaren te koop stond.

Nut en noodzaak is in het bestemmingsplan aangegeven waarbij dit tevens verder is aangeduid in deze reactienota onder met name 4.3.6 en 4.3.7. De gemeente kan zich dan ook niet vinden in de opmerking dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening. Wel geeft de opmerking aanleiding tot aanpassing van het ontwerpplan door bovenstaande op te nemen in de plantoelichting.

Conclusie

De opmerking leidt tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.4 Ladder duurzame verstedelijking

De wettelijk in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven toets aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' ontbreekt. Appellant betwijfelt of het plan wel de toets aan de Ladder kan doorstaan en is van mening dat het al stopt bij trede/vraag 1.

Trede 1 bepaalt de ruimtevrage (kwantitatief én kwalitatief) waar elders in de regio niet in is voorzien. Die vrage is gelijk aan de behoefte minus het aanbod. Als die vrage in beeld is, kan beoordeeld worden of een voorgenomen ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Als dat niet zo is, stopt het hier. Naar de mening van cliënte is er geen (dan wel een volstrekt onvoldoende) actuele regionale behoefte. Het aanbod dat appellant van brandstof aan het water biedt dekt de vrage. Maar zelfs al zou onverhoopt kunnen worden aangetoond en blijken dat aan trede 1 wordt voldaan, dan is appellant van mening dat het dan dient te stoppen bij trede 2, aangezien hier andere knelpunten zichtbaar worden. Bij trede 2 speelt naast de vrage naar de kwantiteit van het aanbod (de beschikbare ruimte) ook de kwaliteit daarvan een rol, waarbij van groot belang is de financiële haalbaarheid. Dat een ruimte beschikbaar is wil dan nog niet automatisch zeggen dat het wenselijk is om die locatie ook te ontwikkelen. Hoezeer de initiatiefnemer ook iets wil, het bestuursorgaan moet dit objectief toetsen. Verder dient de vrage gesteld worden of er gelet op alle omstandigheden, naast de investering om tot realisering van de ontwikkeling te komen, er daarna eigenlijk wel voldoende verdien capaciteit te realiseren is. Cliënte is van mening dat al deze aspecten en knelpunten er toe lelden dat de toets aan trede/ vrage 2 niet kan worden doorstaan en het plan ook om die reden niet door kan gaan.

Reactie

Voor het bepalen van de regionale behoefte is er gekeken naar het aantal brugpassages in Giethoorn Noord en Giethoorn Zuid. Op basis van tellingen van de provincie bedraagt het aantal vaarbewegingen bij opening van de bruggen hier de afgelopen jaren circa 14.000 per jaar. Daarnaast zijn er vaarbewegingen van boten die onder de brug doorvaren zonder dat deze geopend hoeft te worden. Op basis van ervaringscijfers van de provincie gaat dit om respectievelijk circa 20-25% (Giethoorn Zuid) en circa 40-50% (Giethoorn Noord) extra vaarbewegingen bovenop het eerder genoemde aantal van 14.000. Daarnaast is park Bodelaake in ontwikkeling, waar in totaal 191 recreatiewoningen en 50 reguliere woningen zijn gerealiseerd. Al deze woningen hebben direct toegang tot vaarwater. Dit plan is inmiddels voor de helft ingevuld en vordert gestaag. Tenslotte is er naar mening van de gemeente nog steeds sprake van een stijging van de recreatieve watersport in Giethoorn. Op grond van het voorgaande kan gesteld worden dat er sprake is van een toename van de vraag naar brandstof en een voldoende regionale behoefte.

De systematiek waar in deze zienswijze naar wordt verwezen, gaat uit van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In dit plan is echter aan de orde een verplaatsing van een bestaand tankstation binnen dezelfde bebouwde kom naar een locatie waarop qua bestemming in dit planontwerp minder bebouwing wordt gedacht dan de huidige bestemming toelaat. Ook is er geen toename van infrastructuur om reden dat op dit perceel gebruik wordt gemaakt van bestaand infrastructuur. Voor zover er al sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt deze binnen bestaand stedelijk gebied opgevangen. Door de initiatiefnemer is een financiële onderbouwing van zijn plannen opgesteld, waaruit de haalbaarheid van het plan blijkt.

Het plan is in overeenstemming met de Ladder voor duurzame verstedelijking. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt het voorgaande verwerkt.

Conclusie

De opmerking leidt tot genoemde wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.5 Onvoldoende argumenten

Appellant is van mening dat de argumenten die worden aangedragen voor het creëren van politiek draagvlak en voor het planologisch doorvoeren van dit bestemmingsplan onvoldoende valide onderbouwing vormen voor vaststelling van een dergelijk plan en enkele daarvan ook oneigenlijk, gezocht, (deels) onjuist of suggestief zijn. De toelichting in zijn geheel goed lezende moet worden geconstateerd dat alleen de verkeerssituatie en vervanging van brandstoftanks worden aangevoerd als redenen en onderbouwing voor het planinitiatief. Als wens en gepland bijkomend voordeel voor initiatiefnemer geldt hierbij dat het in de nieuwe situatie ook mogelijk zal zijn om waterverkeer van brandstof te voorzien.

Reactie

Zie reactie op opmerking 4.3.2 en 4.3.3.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.6 Brandstoftanks

Met betrekking tot de tanks merkt appellant op dat het feit dat een bedrijf tanks heeft die op den duur vervangen moeten worden een normaal te verwachten en in te calculeren bedrijfsrisico is en dat dit geen planologisch argument kan zijn om tot een nieuw bestemmingsplan te komen en geen bedrijfs-economisch argument is om een bedrijf deels te gaan afbreken en te verplaatsen.

Reactie

In de plantoelichting is ingegaan op nut en noodzaak van het planvoornemen. Het gegeven dat er tanks gesaneerd moesten worden, heeft voor initiatiefnemer mede aanleiding gegeven tot heroverweging van zijn bedrijfsvoering. Aspecten als efficiency, veiligheid, locatieproblemen, afstand tanks t.o.v. belendende woningen, extra afzetmogelijkheden e.d. hebben initiatiefnemer doen besluiten de gemeente betreffend planologisch verzoek te doen.

De gemeente heeft dit in breder kader beoordeeld. Daarbij wordt erkend dat het huidige tankstation direct nabij (bedrijfs)woningen staat, hetgeen milieutechnisch gezien een knelpunt is. De nieuwe locatie betekent ook op basis van het vorenstaande wel degelijk een ruimtelijke verbetering die een planologische keuze als gemaakt rechtvaardigt.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.7 Verkeersveiligheid en -intensiteit

Met betrekking tot de veiligheid bestrijdt appellant de niet nader onderbouwde stelling dat de situatie bij het huidige tankstation onveilig zou zijn. Deze stelling kan niet worden gestoeld op de ongeval-registratie, sterker nog daaruit blijkt niet van een onveilige situatie. Op een [site met openbare veiligheidsgegevens](#), is te zien dat er geen ongevallen ter plaatse van het bestaande tankstation zijn gebeurd in de laatste acht jaar (1-1-2007 t/m 31-12-2014).

Daarnaast is appellant van mening dat - zelfs als zou blijken dat dit toch zo zou zijn - die situatie niet onveiliger is dan op de nieuwe locatie. Daarbij is het ook ongeloofwaardig dat initiatiefnemer die omstandigheid als leidend ervaart om zijn huidige bebouwing deels af te breken en zich elders te gaan vestigen. Daarnaast blijft het bestaande autobedrijf gehandhaafd zodat er ter plaatse van het tankstation geen wijziging is. Te verwachten is dat de autoactiviteiten zullen worden uitgebreid op het vrijvallende deel van het terrein.

Op diverse punten in de reactienota inspraak wordt gesproken over de intensiteiten op een werkdag (20% lager bij de VVV-locatie dan bij de bestaande locatie). Appellant neemt aan dat men hiermee het jaargemiddelde voor een werkdag in 2014 of 2015 bedoelt. Het jaargemiddelde is voor Giethoorn echter niet van belang. In de zomermaanden juli en augustus is het veel drukker en is volgens appellant goed mogelijk dat de intensiteiten tussen de bestaande en de VVV-locatie meer gelijkwaardig zijn of dat het zelfs drukker is bij de VVV-locatie.

De intensiteit op de doorgaande weg is niet van belang, maar het aantal conflictbewegingen wél. De reden die de gemeente aangeeft om mee te werken, op te vatten als een argument die de gemeente gebruikt om haar medewerking te verdedigen, is verkeersveiligheid. Hoeveel verkeer er dan recht-door rijdt, is niet van belang. Het gaat om het aantal conflicterende verkeersbewegingen.

Op de huidige locatie is dat alleen maar tussen auto's van en naar het tankstation en fietsers en voetgangers op het fietspad. Het aantal bewegingen naar het tankstation is beperkt evenals de intensiteit op het fietspad (eigenlijk alleen in de zomerperiode fietsers, daarbuiten beperkt). De kans op een conflicterende verkeersbeweging is dus ook beperkt.

Daarnaast is de situatie langs de hele Beulakerweg niet anders: veel bedrijfsuitritten, zijwegen en woningontsluitingen waar autoverkeer het fietspad kruist. Bij de VVV-locatie is dit veel complexer en zijn er meer conflicterende bewegingen. Voor het inrijden van het tankstation is dit beperkt, het gaat om het uitrijden. Hier komt verkeer samen van het tankstation, de provinciale weg, de Frensensteeg, de bedrijfsuitrit van Smit en een langs de Beulakerweg aanwezig informatiepunt. De conflictbelasting hiervan is veel groter dan bij de huidige locatie en de gevaarstelling dus ook hoger.

Reactie

In de plantoelichting wordt ingegaan op de specifieke gegevens van beide locaties. Feit is dat bij de huidige locatie een zwaarwegend belang wordt toegekend aan de doorkruising van het fietspad door aan- en wegrijdend motorverkeer. Toename van recreatief- en schoolgaand fietsverkeer spelen daarbij eveneens een rol. Temeer als er sprake is van een tijdelijke verkeersdrukte in verband met de nabij gelegen brug. De gemeente treedt niet in de bedrijfseconomische keuze van initiatiefnemer en heeft het planologische verzoek beoordeeld als aangegeven in het ontwerp bestemmingsplan.

De gemeente stemt niet met de visie dat op de huidige locatie minder conflictsituaties zouden zijn dan op de nieuwe locatie. De specifieke locatiegegevens als hiervoor genoemd doen zich op de nieuwe locatie niet voor. De uitrijtsituatie van de nieuwe locatie is overzichtelijk en valt binnen 50-km zone waarbij aan twee zijden van de locatie verkeersremmende voorzieningen zijn aangebracht in de vorm van een knik en versmalling in de weg.

De Frensensteeg betreft een zijweg die alleen gebruikt wordt door aanwonenden en is verboden voor algemeen autoverkeer. Daardoor is het aantal conflictsituaties als aangegeven beperkt.

Gemeente overweegt het aangeduide informatiebord te verwijderen nu het beroepsmatig gemotoriseerd verkeer zich tegenwoordig bedient van andere oriënteringsmiddelen. Hiervoor zal; contact worden gezocht met de wegbeheerder (provincie Overijssel).

In het kader van afstemming en wettelijk vooroverleg heeft zowel het waterschap Drents Overijsselse Delta (voormalig Reest en Wieden) als de provincie Overijssel (met name vanuit de rol als adviseur Verkeersveiligheid en Beheer) geoordeeld dat 'het bestemmingsplan past in hun ruimtelijke beleid' en hebben aan het planontwerp hun fiat gegeven.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.8 Vraag naar brandstof

De gemeente maakt nut en noodzaak niet duidelijk. De omvang van watersportverkeer van appellant is ongeveer 300.000 liter per jaar (en wegverkeer 200.000 liter per jaar). Er zijn ook jaren waarin de 500.000 liter niet wordt gehaald. Dit is al te weinig voor één tankstation, laat staan voor twee.

De investering voor initiatiefnemer is al onrendabel, maar na realisatie zal de situatie voor beide partijen economisch onrendabel worden en dat kan niet de bedoeling zijn.

Ook is er sprake van een dalende trend in de brandstofverkoop. Al weer enige tijd geleden wordt van overheidswege verplicht opgelegd om alle verhuurboten met buitenboordmotor en op brandstof te

vervangen door elektrische motoren. Nu komt daar nog bij dat men ook alle grotere rondvaartboten (± 45 personen) van elektrische motoren worden voorzien en wordt daarvoor de nodige subsidie voor vrijgemaakt. Daar komt dan ook nog bij dat er sprake is van een (toenemende) vergrijzing.

Ook de Hiswa constateert een afname van het watersportverkeer. Al deze ontwikkelingen hebben al de nodige impact gehad c.q. gaan die er nog bij krijgen op de teruglopende vraag naar brandstof voor waterverkeer.

Wat betreft wegverkeer: de verwachting van de provincie is dat de intensiteit op de provinciale weg zal dalen en algemeen wordt erkend dat Nederland al teveel tankstations heeft voor een gezonde markt.

Reactie

Zowel het bestemmingsplan, de inspraaknota en deze reactienota gaan in op de nut en noodzaak van het planontwerp. Ook de reacties onder 4.3.6 en 4.3.7 geven aan dat met name de veiligheid een belangrijk aspect is bij de besluitvorming.

Een bestemmingsplan regelt geen concurrentieverhouding of economische ruimte. De gemeente treedt niet in de specifieke bedrijfseconomische afweging van initiatiefnemer. Zaken als prijsstelling, tankcomfort e.d. zijn daarbij irrelevant.

Daar waar economische behoefte wordt gezien in toename van de recreatieve sector met name in Giethoorn, wordt dit wel in de praktijk gestaafd door de ontwikkeling van bijvoorbeeld het direct nabij gelegen recreatiepark Bodelaake. In die zin verwijzen wij naar onze reactie onder 4.3.3.

Inderdaad is er lokaal sprake van een beperkte toename van elektrisch varen; echter toeristisch watersportverkeer maakt hier als 'gastverkeer' nagenoeg geen gebruik van.

Ten aanzien wegverkeer wordt opgemerkt dat in dit planontwerp geen sprake is van een nieuw tankstation maar van verplaatsing van een bestaand tankstation.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.9 Wijze van exploitatie

Voor het tanken van boten moet worden uitgegaan van een bemand station. Dit is in de reactienota inspraak wel genoemd, maar staat nergens in het ontwerpplan. Daarnaast is onduidelijk hoe het station voor wegverkeer geëxploiteerd gaat worden: bemand, automaat met beperkte openstelling of automaat met 24h openstelling. Voor de verschillende situaties gelden verschillende eisen ten aanzien van aanliggende bebouwing, brandbeveiliging en dergelijke. Hier wordt in het ontwerpplan niet op ingegaan.

Voor het vullen van de voorraadtank wordt een opstelstrook ingericht voor de tankwagen. Door deze aanpassing is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierdoor gelden er de oude, strengere geluidseisen voor de aanliggende woningen. Deze berekening is niet gemaakt door het geluidsbureau. Onduidelijk in het ontwerp is waar deze strook moet komen. Als dit het verhardingsvlak aan de zuidzijde is, is onduidelijk hoe de tankauto hier moet komen (rijcurven - hoogte luifel - kan dat?). Als dit langs de provinciale weg komt, is aan de noordzijde de enige plek waar dit kan. Dit ligt direct na de slinger / snelheidsremmer in de provinciale weg. Deze locatie is niet veilig. Auto's zijn hier aan het sturen en hoeven maar iets verkeerd te sturen om dan tegen de tankauto aan te rijden.

Reactie

Het bestemmingsplan geeft planologische mogelijkheden aan met betrekking tot de functie en de bebouwing op de gronden binnen het plangebied. In dit geval wordt een tankstation mogelijk gemaakt, maar regelt niet of het tankstation al dan niet bemensd wordt. Als hier vanuit wet-of regelgeving eisen aan worden gesteld, zal de initiatiefnemer hieraan voldoen.

Opgemerkt wordt dat aan de scheepvaart alleen brandstof wordt geleverd wanneer het tankstation bemensd is (tot acht uur 's avonds). Voor auto's is er een 24 uurs service door middel van een betaal-paal. Het initiatief voldoet aan de eisen voor deze opzet.

De opstelstrook voor de tankwagen wordt als aangegeven in het bestemmingsplan op het perceel van het tankstation zelf gerealiseerd. Dit vindt niet plaats op of aan de Beulakerweg. Van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is naar mening van de gemeente dan ook geen sprake. Het perceel wordt zodanig ingericht dat het lossen op een veilige en verantwoorde manier plaatsvindt.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.10 Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met een grote verkeersaantrekkende werking.

Reactie

Voor het berekenen van de geluidbelasting op de omgeving is het van belang om uit te gaan van een bedrijfssituatie die alle activiteiten op het terrein van een inrichting in ogenschouw neemt. Voor die representatieve bedrijfssituatie is uitgegaan van 140 auto's/bestelwagens, 80 boten, één vrachtwagen (lossen brandstof) en één bestelwagen (bevoorrading shop) per dag. De gemeente ziet dan ook niet waarom er geen rekening zou zijn gehouden met de verkeersaantrekkende werking van het initiatief.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.11 Natuurtoets

Het lijkt erop dat men uitgaat van veel te hoge prognoses voor de brandstofomzet van beide bestaande tankstations. De verplaatsing van het tankstation zal naar verwachting niet leiden tot extra brandstofverkoop in Giethoorn. Voor de watersport is er geen extra omzet en voor het autoverkeer ook niet.

Appellant vraagt zich verder af waar de aantallen auto's en boten in de natuurtoets op gebaseerd zijn. Het lijkt erop dat men de al vervallen VVV-locatie meeneemt. Het lijkt appellant in dat geval niet correct dat deze wordt meegenomen omdat deze al enkele jaren is vervallen. Men gebruikt dus een verkeerde referentiesituatie. Appellant wil verder weten waarop men de afname van het aantal klanten van hem baseert. Dit (b)lijkt niet onderbouwd en volstrekt onduidelijk.

Reactie

In het kader van de Natuurtoets is uitgegaan van de mogelijkheden van de huidige bestemming. Het watertappunt en toiletvoorziening zijn zaken die mogelijk worden gehandhaafd. Ook factoren als

toename recreatief verkeer en toename van het recreatief gebruik van park Bodelaeye direct nabij het plangebied spelen een rol.

Qua natuurtoets is het van belang te berekenen of en met name wanneer er sprake kan zijn van significante effecten. Duidelijk is aangegeven dat er bij de gehanteerde aantallen geen sprake is van deze situatie.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.3.12 Meerwaarde

Als soort conclusie wordt gesteld dat het plan en de wijzigingen die dat mogelijk maakt een maatschappelijke meerwaarde zou hebben. Zo staat er geschreven dat: "De verplaatsing van het tankstation betekent een verbetering ten aanzien van de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie. Derhalve mag aangenomen worden dat tegen het planvoornemen geen overwegende planologische bezwaren bestaan."

Zoals hiervoor al aangegeven bestrijdt appellant de stelling dat de verplaatsing de verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de huidige locatie verbetert. Daarbij - en dat is belangrijk - ziet deze stelling alleen op de huidige locatie. Daarmee is nog niets gezegd over de grote veranderingen en gevolgen die de verplaatsing veroorzaakt op de locatie waar naartoe de verplaatsing gaat, de nieuwe locatie. De kort door de bocht conclusie, want zo moet het door het gebruik van het woord 'derhalve' worden begrepen, dat gelet op de eerste zin het plan de toets der kritiek zou kunnen doorstaan, is dan ook zeer naïef te noemen maar is daarnaast ook inhoudelijk, juridisch en planologisch volstrekt onjuist. Het is een particulier initiatief en enkel en alleen ingegeven om tegemoet te komen aan de wens van een initiatiefnemer (commercieel bedrijf) om naast een al bestaand autobedrijf met tankstation voor wegverkeer een nieuwe bedrijfslocatie (tankstation) te mogen vestigen om zo naast wegverkeer ook waterverkeer van brandstof te voorzien, en dat terwijl op zeer korte afstand en nota bene aan diezelfde weg en water al een bedrijf gevestigd dat ook nog eens in de volledige vraag voorziet.

Reactie

Deze passage is in de plantoelichting opgenomen onder het kopje '8.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid'. Beknopt is in die paragraaf ingegaan op planologische gegevens van de nieuwe locatie, waarna deze specifieke zin volgt. Omdat de zin uit dat context wordt geplaatst, geeft naar mening van de gemeente appellant het woord "derhalve" teveel gewicht.

De door appellant geciteerde zin had wellicht anders geformuleerd kunnen worden. Dit doet echter niets af van het feit dat in het bestemmingsplan uitvoerig is onderbouwd dat er sprake is van een verantwoorde ontwikkeling. Zie verder reactie op opmerking 4.3.1, 4.3.2 en 4.3.3.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4 Indiener 4

4.4.1 Verkeersveiligheid

Appellant is van mening dat er niet wordt aangetoond dat er op de huidige locatie sprake is van een zodanig verkeersonveilige situatie dat een verplaatsing gerechtvaardigd is. Als argument daarvoor

wordt aangevoerd dat de huidige locatie zich aan dezelfde weg bevindt als de toekomstige locatie. Daarnaast wordt aangevoerd dat de beoogde locatie een veel hogere verkeersintensiteit kent dan de huidige locatie. Dit komt met name door het toerisme en het samenhangende autoverkeer. Enkel het feit dat op de huidige locatie een fietspad moet worden gekruist, is geen redengevend en beslissend argument voor verplaatsing. Dit geldt namelijk voor alle bedrijven die op het bedrijventerrein rond de huidige locatie zijn gevestigd.

Reactie

In de plantoelichting wordt ingegaan op de specifieke gegevens van beide locaties. Feit is dat een zwaarwegend belang wordt toegekend aan de doorkruising van het fietspad door aan- en weggrijpend motorverkeer. Toename van recreatief- en schoolgaand fietsverkeer spelen daarbij eveneens een rol. Temeer als er sprake is van een tijdelijke verkeersdrukte in verband met de nabij gelegen brug.

In vergelijking met belendende bedrijven en woningen heeft het tankstation een niet vergelijkbare verkeersaantrekkende werking.

In onze reactie bij punt 4.1.1 is ingegaan op de provinciale verkeerstellingen. Aangegeven wordt dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de nieuwe locatie 20% lager ligt dan ter hoogte van de bestaande locatie. De stelling van appellant dat dit juist andersom zou zijn, wordt door de gemeente niet onderschreven.

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft de provincie positief gereageerd op het planontwerp. Daarbij zijn ook de belangen gewogen vanuit de provinciale beheerstaak voor het plaatselijke vaar-en wegverkeer.

Dat volgens appellant sprake is van toerisme en samenhangend autoverkeer wordt niet ontkend, maar deze opmerkingen worden niet gezien als een steekhoudende onderbouwing van aangegeven stelling.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.2 Brandstoftanks

Appellant is van mening dat er niet wordt aangetoond dat er op de huidige locatie sprake is van een noodzaak tot vervanging van de ondergrondse brandstoftanks. Daarnaast wordt niet aangetoond waarom verplaatsing van het tankstation beter zou zijn dan vervanging van de bestaande tanks.

Reactie

De gemeente heeft voldoende zicht op deze noodzaak tot vervanging. Het gegeven dat er tanks gesaneerd moesten worden, heeft voor initiatiefnemer mede aanleiding gegeven tot heroverweging van zijn bedrijfsvoering. Aspecten als efficiency, veiligheid, locatieproblemen, beperkte afstand tanks t.o.v. belendende woning, extra afzetmogelijkheden e.d. hebben initiatiefnemer doen besluiten de gemeente betreffend planologisch verzoek te doen.

De gemeente heeft in breder kader met dit verzoek ingestemd. Niet wordt ingezien waarom dit onterecht zou zijn.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.3 Planschade

In de toelichting wordt gesteld dat tussen de gemeente en de initiatiefnemer een exploitatie-overeenkomst en een planschadeovereenkomst is gesloten. Deze overeenkomsten zaten niet bij de ter inzage gelegde stukken. Appellant betwijfelen of deze overeenkomsten bestaan. Appellanten geven aan dat initiatiefnemer hen mondeling te kennen heeft gegeven niet bereid te zijn hen planschade uit te willen keren. Appellanten zullen zich dan ook mogelijk rechtstreeks tot de gemeente moeten wenden voor het verhalen van schade. Naar mening van appellant moet de gemeenteraad niet willen meewerken aan vaststelling van een bestemmingsplan waarbij de initiatiefnemer het standpunt inneemt geen schade uit te willen keren.

Reactie

Tussen gemeente en initiatiefnemer is, zoals in het bestemmingsplan beschreven, een exploitatie-overeenkomst en een planschadeovereenkomst gesloten. Het is niet verplicht deze overeenkomsten bij het bestemmingsplan ter inzage te leggen.

Indien appellant van mening is dat het bestemmingsplan leidt tot planschade, dan staat het hem altijd vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een aanvraag tot tegemoetkoming daarin in te dienen. Dit dient hoe dan ook bij de gemeente te gebeuren. Dit is zo vastgelegd in de gemeentelijke 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in schade ex artikel 6.1 Wro'. Wat de initiatiefnemer al dan niet mondeling tegen appellant heeft gezegd, is in zoverre niet relevant, omdat het planschadeverhaal schriftelijk is vastgelegd. De gemeente ontgaat wat de relatie is van de persoonlijke mening van initiatiefnemer tot het al dan niet vaststellen van een bestemmingsplan.

Conclusie

De opmerking leidt niet wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.4 Financiën gemeente

In de toelichting wordt gesteld dat er voor de gemeente geen kosten zijn verbonden aan het plan. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat de gemeente de kosten die initiatiefnemer heeft gemaakt ten behoeve van zijn plannen in Giethoorn-Noord voor haar rekening heeft genomen. Naar verluidt gaat het hier om een bedrag van meer dan € 20.000,00. Naar mening van appellant is deze vorm van steun onoorbaar. Appellant vraagt zich dan ook af of voorliggend plan wel een volledig particulier initiatief is.

Reactie

Voor zover relevant wordt opgemerkt dat bij elke planwijziging met aanvragers financiële afspraken worden gemaakt. De stelling dat gemeente in een ander plankader kosten voor haar rekening heeft genomen, wordt ontkend.

Benadrukt wordt ten aanzien van de thans betreffende planwijziging dat het hier wel degelijk een particulier initiatief betreft.

Conclusie

De opmerking leidt niet wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.5 Financiële uitvoerbaarheid

In het bestemmingsplan wordt op geen enkele wijze aangetoond welke investeringen initiatiefnemer moet doen en in hoeverre de plannen überhaupt financieel uitvoerbaar zijn.

Reactie

De gemeente heeft in het kader van de (positieve) besluitvorming kennis genomen van het bedrijfsplan. Het is voor de ruimtelijke afweging voor derden o.i. niet noodzakelijk dat men beschikt voor de betreffende bedrijfsgegevens. VA

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.6 Omgevingskwaliteit

De verantwoording in de toelichting van de maatschappelijke uitvoerbaarheid raakt kant noch wal. Een tankstation hoort nu eenmaal meer thuis op een bedrijventerrein dan in een woonomgeving. Appellant voert daarbij aan dat niet anders kan worden geconcludeerd dan dat ook de gemeente van mening is dat een tankstation een negatieve invloed heeft op de omgevingskwaliteit. Anders zou immers niet geschreven zijn dat verplaatsing een verbetering is. Een verbetering op de ene locatie betekent automatisch een verslechtering op de andere locatie. De verplaatsing leidt tot een onevenredige en blijvende aantasting van het karakter van het zuidelijke deel van Giethoorn. Medewerking verlenen aan het plan tast de posities aan van diverse betrokkenen ten faveure van die van één persoon. Die persoon wordt bovendien voor het overige niet benadeeld wanneer de bestaande situatie in stand blijft.

Reactie

Door de gemeente is in het bestemmingsplan niet als zodanig gesteld dat een tankstation op zich zelf een negatieve invloed heeft op de omgevingskwaliteit. De ruimtelijke situatie van de huidige- en van de nieuwe locatie is bijvoorbeeld ook verschillend (o.a. afstand t.o.v. belendende woning en openbare ruimte).

De bijbehorende redeneringen en conclusies van appellant kan de gemeente dan ook niet volgen.

De beoogde locatie is in de huidige situatie bestemd voor onder meer kantoordoeleinden en verkeer.

Die bestemmingen maken bebouwing en verharding mogelijk. In het bestemmingsplan en in de bijbehorende stukken is uitgebreid onderbouwd en onderzocht dat de ontwikkeling niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgeving.

Het initiatief is beoordeeld als alle andere verzoeken die bij de gemeente binnenkomen. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt naar de afkomst van de indieners. Gezien de aard van het plan is er naar mening van de gemeente geen sprake van onevenredige bevoordeling van een van de partijen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.7 Privacy, uitzicht en geluid

Het oprichten van een shop en een luifel maakt inbreuk op het uitzicht van appellanten. Daarnaast wordt er verlichting aangebracht die dag en nacht zal branden en in de woning van appellant valt.

Het tankstation kan dag en nacht worden gebruikt. Dit leidt tot een inbreuk op de privacy. Daarnaast is in de toelichting onvoldoende aandacht gegeven aan het aspect geluid.

Reactie

In de huidige situatie bevindt zich tussen het perceel van appellant en de toekomstige locatie van het tankstation een groensingel. Uit het bestemmingsplan met het bijbehorende inrichtingsplan blijkt dat die groensingel gehandhaafd blijft en waar mogelijk versterkt wordt. De afstand van de woning van appellant tot het bouwvlak van het tankstation bedraagt circa 50 meter. De bouwhoogte van het luifel en de shop bedragen respectievelijk maximaal 5 en 3,5 meter.

Enkel de noodzakelijke verlichting van het tankstation zal ook na acht uur 's avonds branden. Dit betreft een zuil met prijzen aan de wegkant op minimaal 45 meter van de woning van appellant. Om dit te borgen wordt in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd dat de zuil op minimaal 15 meter uit de zuidelijke grens van de bedrijfsbestemming dient te worden geplaatst.

De verlichting van het plafond van het luifel zal daarnaast naar beneden zijn gericht. Uit het lichtonderzoek dat deel uitmaakt van de natuurtoets blijkt dat met deze verlichting de eventueel optredende effecten opgaan in het bestaande gebruik en de reeds aanwezige verstoring.

Gezien de tussenliggende groensingel, de genoemde afstanden, de beperkte bouwhoogtes en de verdere inrichting, kan de gemeente zich niet vinden in de opmerking dat er sprake zou zijn van een onevenredige aantasting van uitzicht en privacy. Met betrekking tot uitzicht (in dit geval vanuit de keuken) geldt daarnaast dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht.

Initiatiefnemer heeft in drie gesprekken met appellant aangegeven bereid te zijn tot overleg t.a.v. onder meer het groenplan. Hier is/wordt geen gebruik van gemaakt.

Uit het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat ter hoogte van de woning van appellant voldaan wordt aan de wettelijke geluids- en grenswaarden. In de zienswijze is niet gemotiveerd onderbouwd waarom er onvoldoende aandacht aan het aspect geluid is gegeven. De gemeente kan de opmerking van appellant met betrekking tot geluid dan ook niet plaatsen.

Conclusie

De opmerking leidt tot genoemde wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.8 Ecologisch onderzoek

Er wordt gesproken over een ecologisch onderzoek. Dit onderzoek zit echter niet bij de ter inzage gelegde stukken. Appellanten betwisten dan ook dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden en betwisten de gestelde uitkomsten.

Reactie

Bij het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan is het plan op de website ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar gesteld. Op deze website is het bestemmingsplan inclusief alle uitgevoerde onderzoeken [gepubliceerd](#). Een papieren versie van het bestemmingsplan inclusief alle onderzoeken is ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Van appellant mag worden verwacht hier actief onderzoek naar te doen en zich hier van te vergewissen. De gemeente kan zich dan ook niet vinden in de opmerking dat het onderzoek niet ter inzage is gelegd.

In de zienswijze is niet gemotiveerd onderbouwd waarom de uitkomsten van het ecologisch onderzoek betwist worden. De gemeente kan de opmerking van appellant dan ook niet plaatsen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.9 Natura 2000

Vaststaat dat het perceel in een Natura 2000 gebied ligt. De Natuurbeschermingswet met daarin verwerkt de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn van toepassing. In tegenstelling tot wat de gemeente beweert bevindt het Habitatrichtlijngebied zich niet op 130 meter van de beoogde locatie, maar op circa 50 meter; namelijk direct aan de overzijde van het kanaal.

Reactie

Het plangebied bevindt zich inderdaad binnen de grenzen van Natura 2000 gebied De Wieden. Op grond van het [aanwijzingsbesluit](#) ligt het Habitatrichtlijngebied op circa 130 meter ten zuidwesten van het plangebied. De opmerking dat het op 50 meter ligt, kan de gemeente niet plaatsen.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

4.4.10 Akoestisch onderzoek

Er wordt gesproken over een akoestisch onderzoek. Dit onderzoek zit echter niet bij de ter inzage gelegde stukken. Appellanten betwisten dan ook dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden en betwisten de gestelde uitkomsten

Reactie

Zie reactie op opmerking 4.4.7 en 4.4.8.

Conclusie

De opmerking leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.