

Gemeente Goeree-Overflakkee

Ruimtelijke onderbouwing voor oprichten van een duurzaam tankstation met alternatieve brandstoffen en aanvullende voorzieningen, alsmede een wegrestaurant aan de Tonisseweg 3, Oude-Tonge



Artist impression plangebied.

IDN NL.IMRO.1924.LGBtankstN215tnw1-OV30

Status	Datum	Opmerkingen
Concept	28 mei 2013	5e versie
Ontwerp	15 juli 2014	4 ^e versie
Vastgesteld	17 juli 2015	1 ^e versie

IntROview B.V.
Sterrenlaan 24
2743 LS Waddinxveen
www.introview.nl

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Reikwijdte en opzet planologische afwijkingsprocedure	4
1.4.1 Goede ruimtelijke onderbouwing	4
1.5 Leeswijzer	5
2. BELEIDSKADER	6
2.1 Rijksbeleid	6
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)	6
2.1.2 AMvB Ruimte (2011)	6
2.2 Provinciaal beleid	7
2.2.1 Visie op Zuid-Holland	7
2.2.2 Verordening Ruimte	8
2.3 Regionaal beleid	9
2.3.1 Regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee	9
2.3.2 Klimaatbeleid 2009-2012	9
2.3.3 Energiebeleid (2010)	10
2.4 Gemeentelijk beleid	10
2.4.1 Toekomstvisie Oostflakkee	10
2.5 Conclusie	11
3. PLANBESCHRIJVING	12
3.1 Historie, bestaande situatie plangebied en omgeving	12
3.2 Nieuwe situatie	12
3.3 Verkeer en parkeren	17
4. MILIEU EN OVERIGE ASPECTEN	19
4.1 Milieu	19
4.1.1 Milieuzonering	19
4.1.2 Geluid	21
4.1.3 Bodem	22
4.1.4 Luchtkwaliteit	23
4.1.5 Externe veiligheid	24
4.2 Watertoets	29
4.3 Archeologie	31
4.4 Flora- en fauna	32
4.4.1 Quick scan flora- en faunatoets	32
4.5 Overige realiserings- en uitvoeringsaspecten	34
4.5.1 Kabels en leidingen	34
5. BEOORDELING PROJECT	35
5.1 Algemeen	35
5.2 Boordeling verzoek aan gemeentelijk en regionaal beleid	35
5.3 Toetsing provinciale beleidsregels	35
5.4 Conclusie	35
6. UITVOERBAARHEID EN RESULTATEN OVERLEG	36
6.1 Economische uitvoerbaarheid	36
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
6.3 Resultaten overleg ex artikel 5.1.1 Bro	36
BIJLAGEN	37

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Greenpoint Holland-Zeeland is voornemens een onbemand BP tankstation met bijbehorende voorzieningen op te richten aan de Tonisseweg 3 in Oude-Tonge. Uit marktonderzoek is gebleken dat vestiging van een nieuw tankstation zeer gunstig is gelegen aan een belangrijk verkeersknooppunt op Goeree-Overflakkee. Met de ontwikkeling van het regionale bedrijvenpark Oostflakkee zal de locatie in de nabije toekomst aan potentie alleen maar kunnen toenemen. Naast een tankstation wordt er een wasplaats gerealiseerd. Het oprichten van een bijbehorend wegrestaurant voorziet in de groeiende behoefte voor verkeerspassanten om ook een rustpauze in te lassen en de inwendige mens te voorzien.

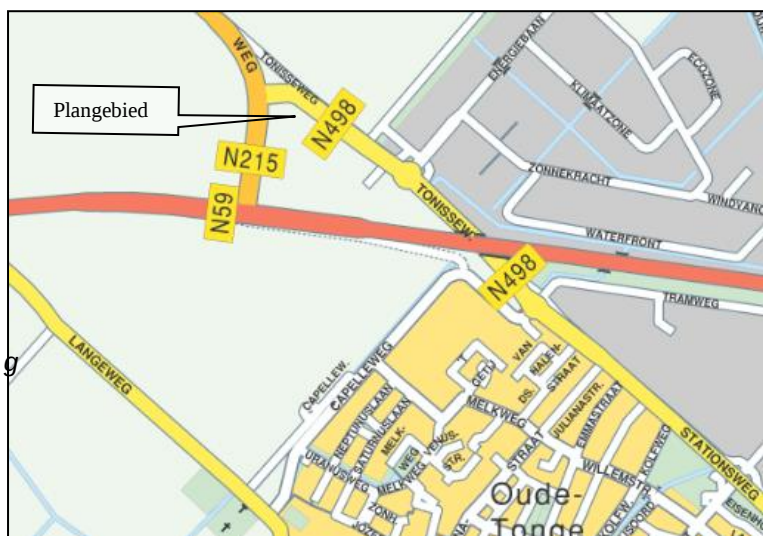
Het tankstation zal tevens duurzame motorbrandstoffen verkopen, zoals LNG, CNG en een waterstofvulpunt. Ook worden twee elektrische oplaadpunten voor elektrische en hybride auto's geplaatst. Met deze ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de uitvoering van de ambities uit het regionale beleid en de toekomstvisie Oostflakkee om duurzame brandstoffen te stimuleren.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan “Landelijk Gebied”, waarin de planlocatie is bestemd voor “Agrarische doeleinden”. De gevraagde nieuwbouwontwikkelingen zijn niet in overeenstemming met het bestemmingsplan, omdat er geen bebouwing is toegestaan. Voorts is het gevraagde gebruik in strijd met de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan. Mitsdien is een herziening van het bestemmingsplan of een afwijkingsprocedure als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht noodzakelijk.

Na overleg met de gemeente is gekozen voor een uitgebreide afwijkingsprocedure, omdat hiermee tijdswinst kan worden behaald. Deze ruimtelijke onderbouwing dient als onderlegger voor de ingediende aanvraag omgevingsvergunning om a. een tankstation met bijbehorende voorzieningen en b. een wegrestaurant met vergaderaccommodaties juridisch planologisch mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

Oude-Tonge ligt op het eiland Goeree Overflakkee in het zuidwestelijke gedeelte van de provincie Zuid-Holland. De woonkern van Oude-Tonge ligt ten zuiden van de N59 en N498 (Stationsweg). Ten noorden van de N59 ligt het in ontwikkeling zijnde bedrijvenpark Goeree-Oostflakkee. De planlocatie zelf ligt ingeklemd tussen doorgaande rijks- en provinciale wegen. Ten noorden hiervan ligt de N59, ten oosten de N215 en ten zuiden de Tonisseweg (N498). Het plangebied is aangeduid in figuur 1.



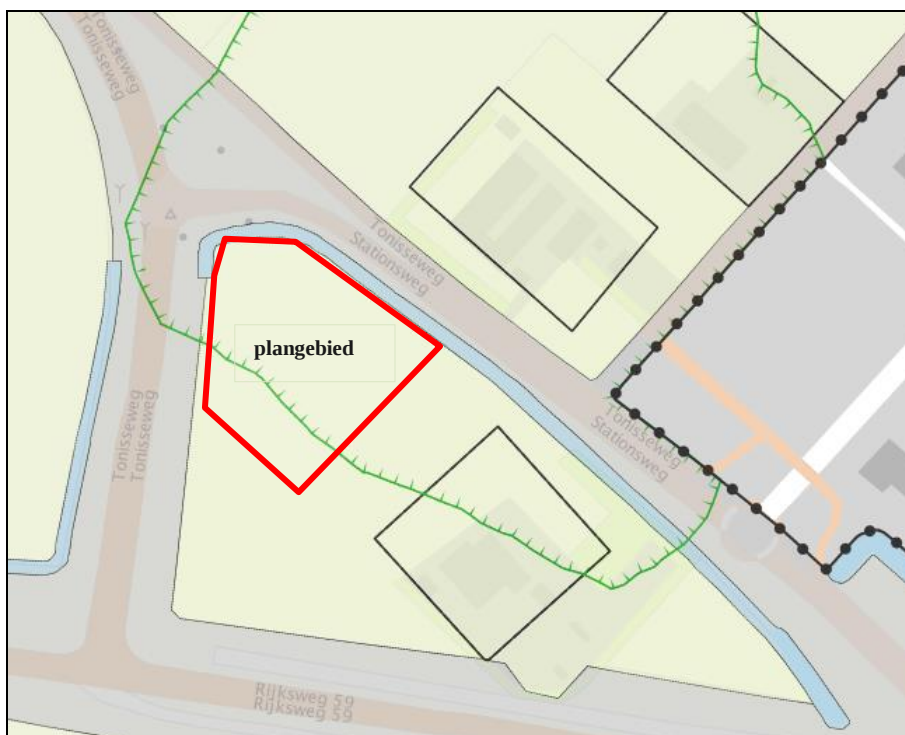
Figuur 1: Situering plangebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het buitengebied van de Oude-Tonge. Voor buitengebied in de gemeente Goeree-Overflakkee geldt het volgende bestemmingsplan:

Bestemmingsplan	Raadsbesluit	Uitspraak Raad van State
Bestemmingsplan "Buitengebied Oostflakkee"	29 november 2012	-

Voor het plangebied geldt een conserverend beleid. De planlocatie is in het bestemmingsplan bestemd voor "Agrarisch". Voorts ligt over een gedeelte van de bestemming de 'Gebiedsaanduiding milieuzone - geurzone' (zie figuur 2). Op grond hiervan is het niet toegestaan nieuwe geurgevoelige functies op te richten. Een tankstation valt niet onder de noemer 'geurgevoelig object'. Een wegrestaurant daarentegen wel. Op dit onderdeel is het plan niet in overeenstemming. De bouwplanontwikkelingen zelf zijn voorts in strijd met de bouw- en gebruiksvoorschriften. Hiervoor is geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid opgenomen.



Figuur 2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Buitengebied Oostflakkee" (plangebied met rode lijn aangeduid).

1.4 Reikwijdte en opzet planologische afwijkingsprocedure

Om medewerking te kunnen verlenen aan het verzoek voor het oprichten van een tankstation met bijbehorende voorzieningen en een wegrestaurant moet een planologische afwijkingsprocedure worden doorlopen. Met ingang van 1 oktober 2010 geldt hiervoor de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Deze wet geeft de mogelijkheid af te wijken van een bestemmingsplan, zonder dat hiervoor een bestemmingsplanprocedure hoeft te worden doorlopen.

1.4.1 Goede ruimtelijke onderbouwing

Op basis van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (afgekort Wabo) kunnen burgemeester en wethouders medewerking verlenen aan een bouwplan, wanneer het initiatief niet past in het bestemmingsplan voor dat gebied. Het besluit (de vergunning) moet dan worden gemotiveerd met een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin moet worden aangetoond dat het initiatief niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit besluit maakt het mogelijk om ruimtelijke plannen te realiseren zonder dat er een bestemmingsplanprocedure hoeft te worden doorlopen. De ruimtelijke onderbouwing

vormt een belangrijk toetsingskader voor de verlening van de omgevingsvergunning. In artikel 5.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd waaraan een goede ruimtelijke onderbouwing moet voldoen.

In de voorliggende notitie wordt aangegeven wat de invloed is van het onderhavige plan op zijn omgeving. Daarnaast wordt ook ingegaan op de relevante milieuaspecten, de uitvoerbaarheid en de juridisch- planologische consequenties. Op deze wijze wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening en wordt de haalbaarheid van onderhavige planontwikkeling aangetoond.



Luchtfoto plangebied.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader uiteengezet. Hierin wordt het voor dit (project)besluit relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie en geeft een planbeschrijving van de nieuwe toestand. Het vierde hoofdstuk omvat de omgevingsaspecten, waaronder de watertoets. Ook uitvoeringsaspecten worden hier beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de beoordeling van het verzoek om medewerking te verlenen via een afwijkingsprocedure als bedoeld in de Wabo. Het zesde hoofdstuk is gewijd aan de uitvoerbaarheid. Hier wordt met name ingegaan op de uitkomsten van de inspraak en het overleg ex artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

Op 22 november 2011 heeft de Tweede Kamer de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken aangenomen. De nieuwe Structuurvisie is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Zo wordt bijvoorbeeld de integrale afweging met betrekking tot de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder niet langer opgenomen in de realisatieparagraaf SVIR. Het hieraan gerelateerde Programma Randstad Urgent en Nota Ruimte Budget komt eveneens te vervallen.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

2.1.2 AMvB Ruimte (2011)

De inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (afgekort Wro) op 1 juli 2008 heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden werd het geldende rijksbeleid vastgelegd in Planologische Kernbeslissingen (PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het Rijk en niet meer voor andere overheden. Het Rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. De Wro geeft daarvoor het Rijk de beschikking over het instrument Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

De AMvB is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dat betekent dat de AMvB regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan de AMvB aan de gemeente opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren. Deze algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau. Inhoudelijk kan het daarbij gaan om nationale belangen die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies zoals natuur in de ecologische hoofdstructuur (EHS) of met het vrijwaren van functies, bijvoorbeeld kapitaalintensieve functies in gebieden waar rivierverruiming noodzakelijk is.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (afgekort Barro) bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld is om op lokaal niveau, in bestemmingsplannen, te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (13 nationale belangen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB, Ruimte voor de Rivier, PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project

Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is gedeeltelijk op 30 december 2011 in werking getreden. De ministeriële regeling die bij dit besluit treedt tegelijkertijd in werking. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- Maastakken (ruimte voor rivierverruiming);
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Conclusie

Het planinitiatief voldoet aan het nieuwe rijksbeleid en de AMvB. Er is derhalve geen strijdigheid met de in het Barro opgenomen rijksbelangen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Visie op Zuid-Holland

In verband met de Wet ruimtelijke ordening hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland voor de hele provincie op 2 juli 2010 een integrale Structuurvisie, genaamd Visie op Zuid-Holland, vastgesteld. Deze komt in de plaats van de bestaande streekplannen. In deze visie beschrijft de provincie haar doelstellingen en geeft zij haar kijk op de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040.

In de Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de Structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdopgaven:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Naast het bieden van ruimte aan en het ordenen van functies richt de visie 2020 zich nadrukkelijk ook op het beschermen en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteiten. Functie en kwaliteit staan niet los van elkaar.

De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Op de kaart zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland omgeven door bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn getrokken om het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. De planlocatie ligt binnen de bebouwingscontour.

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de Structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte

te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

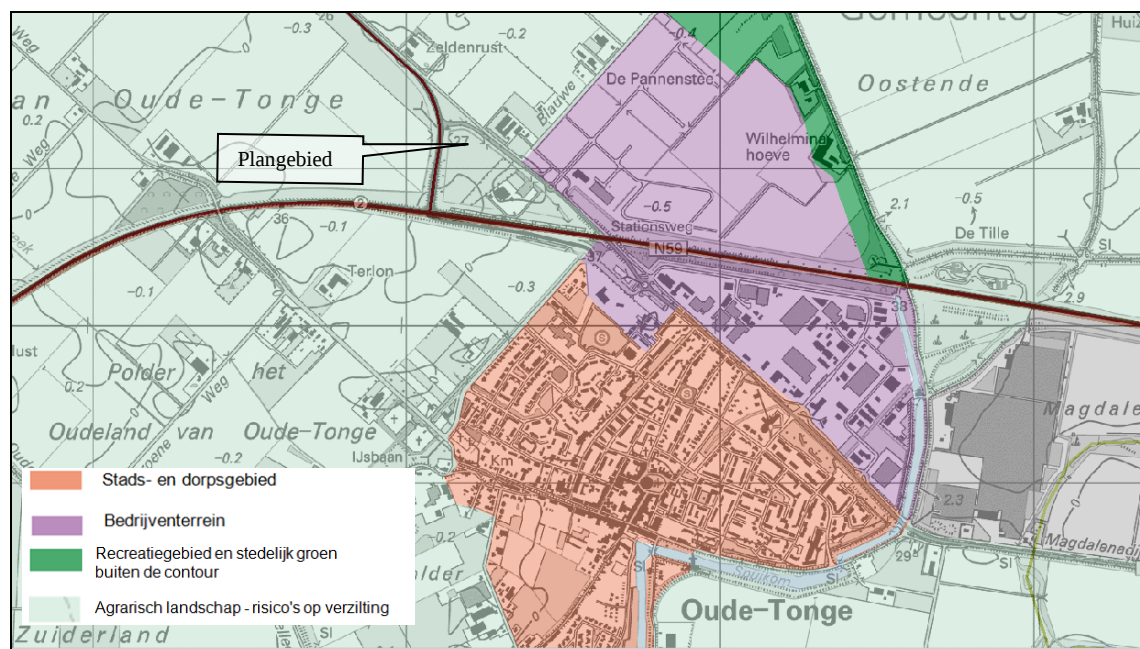
De functiekaart geeft de gewenste en mogelijke ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijke beleid tot 2020. Op de functiekaart van de structuurvisie is het plangebied aangeduid als 'Agrarisch landschap - risico's op verzilting' (figuur 3). Dit betreft het landelijk gebied met landschappelijke en cultuurhistorische waarden, een overwegend agrarische functie en een opgave voor een adequate zoetwatervoorziening. Daarnaast komen (verspreid gelegen) natuurwaarden en bebouwingslinten voor.

Eén van de gebiedsopgaven voor Goeree-Overflakkee is het versterken van de leefbaarheid en de economische vitaliteit, passend binnen de kernkwaliteiten van het landschap en mede gericht op versterking daarvan. Duurzaamheid en klimaatbestendigheid spelen hierbij een grote rol.

De provincie Zuid-Holland stimuleert het rijden op aardgas, omdat de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide zeer laag is. Deze stoffen zijn schadelijk voor de gezondheid. Het wegverkeer is verantwoordelijk voor ongeveer veertig procent van de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide. Aardgasauto's kunnen een forse bijdrage leveren aan een schonere lucht. Daarnaast stoot aardgas 5-10% minder CO₂ uit dan diesel en 20-25% procent minder dan benzine.

Nieuwe provinciale Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de nieuwe Provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit, Verordening Ruimte en Programma Ruimte vastgesteld, omdat sprake is van veranderende economische en demografische omstandigheden. Deze ontwikkelingen werken structureel door op onder meer de kantoren- en woningmarkt. De nieuwe Structuurvisie heeft voor deze planontwikkeling geen gevolgen.



Figuur 3: Uitsnede functiekaart structuurvisie.

Conclusie

De planontwikkeling ligt aan doorgaande rijks- en provinciale wegen en grenst aan het stedelijk gebied. Het initiatief levert een bijdrage aan één van de hoofdogaven door middel van verkoop van duurzame brandstoffen (aardgas- en waterstofpomp, alsmede elektrische oplaadpunten).

2.2.2 Verordening Ruimte

Op grond van artikel 3, lid 1 van de Verordening Ruimte dienen ruimtelijke plannen voor gronden buiten de bebouwingscontouren nieuwvestiging van stedelijke functies uit te sluiten. Uitgangspunt is dat nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies binnen de bebouwingscontour dient plaats te vinden. Het plangebied is gelegen buiten de bebouwingscontour, zoals opgenomen in kaart 1 van de Verordening Ruimte.

In afwijking hiervan en in aanvulling op het bepaalde in lid 1 kunnen bestemmingsplannen voor gronden buiten de bebouwingscontouren op grond van artikel 3, lid e weggebonden voorzieningen mogelijk maken. Het betreft nieuwe bebouwing voor weggebonden voorzieningen langs rijks- en provinciale wegen voor zover de locatie niet is gelegen in een rijksbufferzone, zoals aangeduid op kaart 4 bij de Verordening Ruimte.

Conclusie

Het plangebied ligt buiten de bebouwingscontour, zoals opgenomen in kaart 1 van de Verordening Ruimte. Ontheffing kan worden verleend voor het oprichten van weggebonden voorzieningen. De locatie ligt niet langs een rijksbufferzone. De planontwikkeling is mitsdien in overeenstemming met het bepaalde in de Verordening Ruimte. Derhalve wordt voldaan aan het provinciale belang met betrekking tot de voorgestane functies en locatiekeuze.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee

De regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee 'Vitaal belevingseiland in de Delta' is in december 2010 door de gemeenteraden van Dirksland, Goedereede, Middelharnis en Oostflakkee vastgesteld. De visie is gebaseerd op de kernkwaliteiten, de meest kansrijk geachte ontwikkelingen en de positionering van het eiland op een hoger schaalniveau. Vanuit de strategische visie is een aantal harde uitgangspunten geformuleerd voor de beleidsinzet nu en voor afweging van nieuwe initiatieven in de toekomst.

Centrale visie

Goeree-Overflakkee is een authentiek en vitaal belevingseiland in de Delta. Daarin is het ontspannen wonen, werken en recreëren in dorpen en landschappen met een hoge herkenbare ruimtelijke kwaliteit. Duurzaamheid staat hoog in het vaandel. De belangrijkste economische peiler is de toeristische sector. Ook andere economische initiatieven zijn welkom, als zij qua aard en schaal inpasbaar zijn in de cultuurhistorisch waardevolle landschapsstructuur en het open agrarisch karakter van het eiland.

Streefbeelden

Deze visie wordt ondersteund met zes streefbeelden (citaat):

- Wij zijn trots op onze schoonheid en identiteit.
- Wij zijn een levendige gemeenschap en een vitaal eiland in de Delta.
- We kiezen er voor om samen met anderen aan onze toekomst te werken.
- We voegen innovatief belevingswaarde en sociaaleconomisch rendement toe aan nieuwe functies in het landschap.
- We zijn klimaatbestendig en werken mee met water.
- Ons eiland is duurzaam en levert energie.

Conclusie

Een brandstofverkoopspunt voor duurzame brandstoffen levert een bijdrage aan de versterkte inzet op duurzaamheid. Het oprichten van een wegrestaurant draagt bij aan het verbeteren van toeristische en recreatieve voorzieningen op het eiland.

2.3.2 Klimaatbeleid 2009-2012

Het doel van het Klimaatbeleid 2009-2012 is het realiseren van energiebesparing en duurzaamheid op Goeree-Overflakkee. Daarvoor voert de nieuwe gemeente Goeree-Overflakkee en het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee (afgekort ISGO) in totaal 30 klimaatprojecten uit.

In 2009 is gestart met de uitvoering van de klimaatprojecten en in 2012 worden de projecten afgerond. De projecten worden uitgevoerd met 50% subsidie vanuit het Rijk en 50% eigen geld. Eén van de klimaatprojecten die door het ISGO en de vier gemeenten worden uitgevoerd is ISGO 7: Verkoopspunt(en) duurzame brandstoffen.

Conclusie

Met dit initiatief wordt uitvoering gegeven aan klimaatproject ISGO 7 (het realiseren van verkooppunt(en) van duurzame brandstoffen).

2.3.3 Energiebeleid (2010)

Duurzame ontwikkeling is een belangrijk thema geworden op alle beleidsvlakken en schaalniveaus. In de regionale structuurvisie is al een opzet gemaakt om meer aandacht voor het onderwerp te krijgen. De door de gezamenlijke gemeenten van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee opgestelde Energievisie is een thematische uitwerking daarvan. Afhankelijk van de mate waarin een gemeente dit onderwerp van belang vindt, dient (duurzame) energie een plaats te krijgen binnen de diverse beleidsterreinen waar de gemeente zich mee bezighoudt. Gemeenten zullen ook moeten proberen de burgers en de markt te bewegen tot meer duurzame energieoplossingen of lager verbruik.

Doel hiervan is om:

- inzicht te krijgen in de economische betekenis en kansen van (duurzame) energie voor de regio Goeree-Overflakkee;
- het onderzoeken van de mogelijkheid te komen tot een energieneutraal eiland;
- het realiseren van een keuze voor de regionale bestuurders voor de toekomst van duurzame ontwikkeling en klimaat voor Goeree-Overflakkee (in het bijzonder voor energie).

Verkeer en vervoer

Eén van de onderdelen in de energievisie is het Verkeer en vervoer. Maatregelen om het energiegebruik te verminderen zijn gericht op het doen afnemen van de vervoerskilometers (betere fietsroutes, meer openbaar vervoermogelijkheden, carpoolen) of voor schonere brandstoffen. De ontwikkeling van schonere voertuigen is ingezet, maar is een voornamelijk landelijke/ mondiale ontwikkeling. De regio kan deze ontwikkeling wel faciliteren door te zorgen voor oplaadpunten voor elektrisch rijden of aardgasvulpunten.

Conclusie

Het oprichten van een brandstofverkooppunt met een aardgasvulpunt, waterstofvulpunt en twee oplaadpunten voor elektrisch rijden is één van de maatregelen uit de Energievisie.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Toekomstvisie Oostflakkee

De gemeenteraad van de voormalige gemeente Oostflakkee heeft op 9 oktober 2008 een strategische toekomstvisie 2030 vastgesteld met de titel "Oostflakkee, groene poort van de delta". De visie is tot stand gekomen na een interactief proces met verschillende partijen. In deze visie wordt een beeld geschetst van waar de gemeente in de toekomst wil staan op het gebied van wonen, werken en welzijn.

De gemeente heeft een unieke ligging. Al eeuwen lang leeft men met een strijd tegen het water dat zo dichtbij is. Al eeuwen ook zijn de bewoners van dit bijzondere stukje land uitermate belangrijk voor de vormgeving van het land. In 1438 waren bewoners al betrokken bij de bedijking.

De visie stoelt op enkele voorgenomen ontwikkelingen, waarbij duurzaamheid in de breedste zin van het woord als rode draad voor alle activiteiten wordt gedefinieerd.

- Er wordt serieus geïnvesteerd in robuuste groene landschapsstructuren en in toegankelijk water.
- Er worden nieuwe vormen van werkgelegenheid aangetrokken. Bij voorkeur arbeidsintensieve bedrijven met relatief hoger opgeleid personeel.
- Er worden nieuwe inwoners aangetrokken waarvoor aantrekkelijke woonmilieus ontstaan. Doelgroepen zijn starters, hoger opgeleiden met gezinnen en (vermogende) senioren.
- Er wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid van de diverse kernen en in behoud en ontwikkeling van voorzieningen.
- Er komt meer aandacht voor jeugd en een breder onderwijsaanbod.
- Recreatie en toerisme wordt ontwikkeld, met marketing, sterkere routenetwerken, recreatie in water en natuur.

- Een brede ontwikkeling van de landbouw wordt voorzien met nieuwe teeltmogelijkheden en technologie waaronder mogelijk glastuinbouw.

Een vernieuwend en stimulerend ondernemersklimaat is van groot belang. Hiervoor dient stimulering, kennisuitwisseling en aandacht voor maatschappelijk en duurzaam verantwoord ondernemen. Een bijbehorend wegrestaurant levert tevens een bijdrage aan het promoten van de bestaande kwaliteiten van de nieuwe gemeente.

Conclusie

Een brandstofverkooppunt voor duurzame brandstoffen levert een bijdrage aan maatschappelijk en duurzaam verantwoord ondernemen. Een bijbehorend wegrestaurant versterkt de relatie met recreatie en toerisme.

2.5 Conclusie

Het planinitiatief voldoet aan het geschetste rijksbeleid. De planlocatie valt buiten de zone van een eventuele toekomstige verbreding van de N59. Een robuust hoofdnetwerk van de weg (nationaal belang 5) is hiermee ook in de toekomst verzekerd.

De bouwplannen zijn in overeenstemming met de Provinciale Structuurvisie, omdat een bijdrage wordt geleverd aan een duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie door verkoop van duurzame brandstoffen mogelijk te maken. Op grond van de Verordening Ruimte kan ontheffing worden verleend voor het oprichten van weggebonden voorzieningen. Derhalve wordt voldaan aan het provinciale belang met betrekking tot de voorgestane functies en locatiekeuze.

Het oprichten van een tankstation met duurzame brandstoffen en een wegrestaurant is in overeenstemming met het regionaal en gemeentelijk vastgestelde beleid, omdat uitvoering wordt gegeven aan het Klimaatplan, de Energievisie en de gemeentelijke structuurvisie. Een wegrestaurant versterkt de relatie met recreatie en toerisme.

3. Planbeschrijving

3.1 Historie, bestaande situatie plangebied en omgeving

Historie

De regio Goeree-Overflakkee ligt in het zuiden van de provincie Zuid-Holland. Tot in de Middeleeuwen was het huidige Overflakkee een veengebied met schorren (hoge kwelders die bij vloed onderlopen) en platen, waar alleen in de zomermaanden mensen kwamen (vissers, schaapherders en veendelvers of moeders). Vanaf de Late Middeleeuwen werden de schorren ingepolderd. Overflakkee is geheel ontstaan door het bedijken van schorren. Rond Goeree is vanaf de 12e eeuw aangeslibde kwelders bepolderd (nieuwland). De Nieuwlandpolders worden gekenmerkt door hun rationele inrichting: rechthoekige verkaveling, bewoning langs een dijk of weg, rechte wegen en waterlopen en beplanting langs de dijklichamen.

In de nieuwlandpolders verrezen nieuwe dorpen langs wegen en dijken. We vinden hier dijkdorpen en voorstraatdorpen. Dijkdorpen worden gekenmerkt door een lineaire bebouwing langs de dijk. Vanaf de 13e eeuw werd een speciaal type nederzetting gebouwd: het voorstraatdorp. Het waren vooral de grotere polders waarin deze dorpen ontstonden. De bebouwing werd neergezet aan de voorstraat, die meestal loodrecht op de dijk werd aangelegd. Eventuele dorpsuitbreidingen werden gerealiseerd door parallel aan de voorstraat een of twee achterstraten te leggen. De voorstraatdorpen vervulden een verzorgende functie; ze waren overwegend niet-agrarisch van karakter. De boerderijen lagen buiten de dorpen, te midden van het bijbehorende land. Een bijzondere vorm van voorstraatdorpen hebben aan de polderzijde van de voorstraat een kerk waar omheen een kerkring is ontstaan. Met name in de 15e eeuw zijn dergelijke voorstraatdorpen met kerkring of ringstraatdorpen ontstaan, waaronder Oude-Tonge (1438).

Na de watersnoodramp van 1953 werd besloten tot de aanleg van de Deltawerken. De brede zeearmen werden gekeerd met dammen waarover nieuwe snelwegen liepen. Zo werden dammen aangelegd in de Grevelingen (1965), het Volkerak (1969), het Haringvliet (1970) en het Brouwershavensche Gat (1971). Hiermee kwam ook een einde aan het isolement van de voormalige eilanden.

Bestaande situatie plangebied

Oude-Tonge wordt in de structuurvisie geprofileerd als een verzorgingskern. In verzorgingskernen zijn winkel- en zorgvoorzieningen in redelijke mate aanwezig. Zij hebben tevens voor de langere termijn goede perspectieven voor vernieuwing en versterking. Dit zijn voorts kernen waar educatieve voorzieningen en vrijetijdsvoorzieningen ruimer bemeten zijn en samen zorgen voor een leefbaar platteland. Op Goeree-Overflakkee zijn Ouddorp, Stellendam, Dirksland en Oude-Tonge de verzorgingskernen. Middelharnis heeft op het eiland als enige de functie van 'streekcentrum'. Op basis van de kernenprofilering zal ruimtelijke groei op het eiland grotendeels plaatsvinden in het streekcentrum en de verzorgingskernen.

Het plangebied is gesitueerd ten noorden van de kern Oude-Tonge en ten noorden van de Rijksweg N59 op het perceel in de driehoek Tonisseweg (hoofdontsluiting Oude-Tonge) en de N215 richting N59. Op dit moment is het gebied nog een agrarisch terrein, kadastraal bekend gemeente Oostflakkee, sectie K, nummer 175. De totale oppervlakte van het perceel bedraagt 17.970 m².

3.2 Nieuwe situatie

Het plangebied is momenteel nog in gebruik als weiland. In de nieuwe situatie wordt een onbemand tankstation opgericht, waar motorbrandstoffen worden verkocht. Ook wordt er een aardgasvulpunt en waterstofvulpunt geplaatst, alsmede twee oplaadpunten voor elektrische wagens en een laadpunt voor elektrische fietsen. Daarnaast wordt een wasstraat gerealiseerd: 6 jet wash boxen en een onbemande car wash. Ook is er een mogelijkheid om auto's te stofzuigen. Het wegrestaurant wordt ten oosten van de N215 gebouwd. Rondom het gebouw

worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd, te weten circa 74 parkeerplaatsen. De situering is opgenomen in figuur 4. Hieronder volgt een meer uitgebreide beschrijving.

Tankstation

Het betreft hier een verkooppunt van motorbrandstoffen ten behoeve van personenauto's en vrachtverkeer. Aflevering aan personenauto's zal onbemand plaatsvinden (BP express tankstation), klanten rekenen af met een bankpas. Aflevering aan vrachtverkeer zal eveneens onbemand plaatsvinden, klanten rekenen af met een zogenaamde brandstofkaart. Particulieren kunnen op het vrachtverkeer gedeelte niet tanken met een bankpas.

De volgende brandstoffen worden op de locatie aangeboden: Euro 95, Diesel (low speed / high speed), Rode Gasolie, LNG, CNG, Waterstof, Elektra (2x snellaadpunten). De locatie is voorzien van een AdBlue installatie (t.b.v. trucks). De aanzichttekeningen zijn opgenomen in figuur 5. Ten behoeve van tanken met LNG wordt in de meest zuidwestelijke hoek van het terrein wordt een 18 meter hoge tank geplaatst in de kleur lichtgrijs. Deze tank wordt voorzien van namen van de sponsors.

Wegrestaurant en tankshop

In het wegrestaurant komt naast een restaurant een koffieshop en vergaderzalen (op begane grond en eerste verdieping). Hierin kan tevens een ruimte worden gereserveerd voor detailhandel (tankshop) en voor bij tankstations gebruikelijke horeca (zoals broodjeshoek/snackhoek).

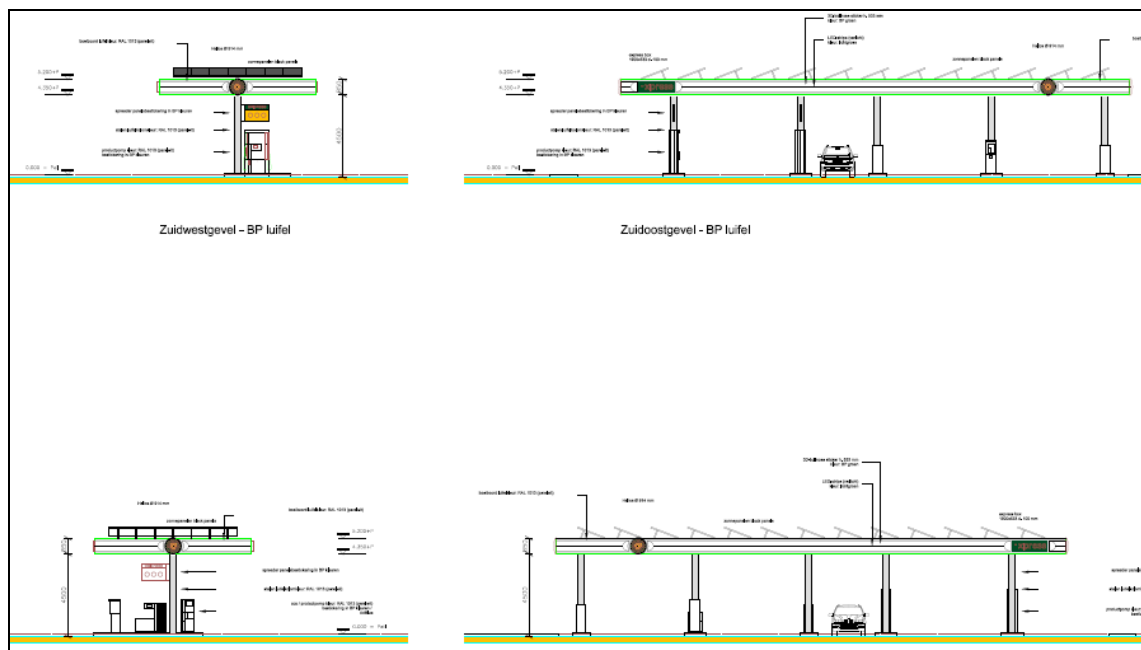
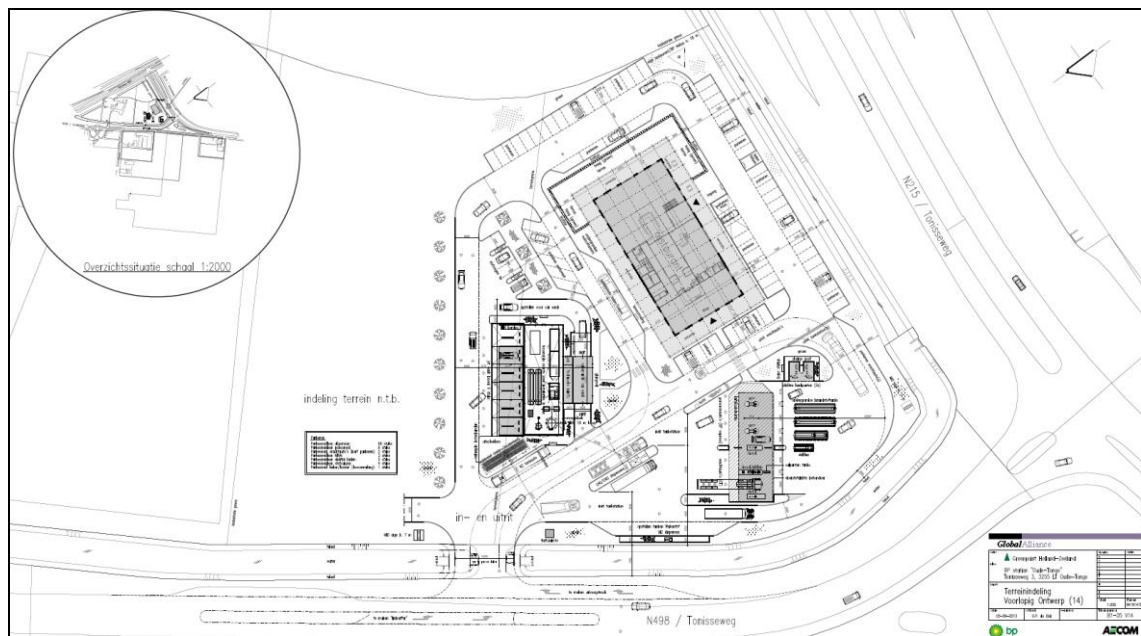
Architectuur wegrestaurant

Er is naar gestreefd om in de architectuur van het wegrestaurant aansluiting te zoeken bij de architectuur van het buitengebied. Dit is gerealiseerd door de eenvoudige hoofdvorm van het gebouw. Het volume wordt voorzien van een kap. De goot- en bouwhoogte worden maximaal respectievelijk 6 en 12 meter. Hiermee wordt een relatie gelegd met de schuren welke veelal rondom de streekeigen boerderijen zijn geplaatst. In aansluiting op dit uitgangspunt worden de gevels voorzien van gepotdekselde, zwarte planken. Deuren en ramen worden deels voorzien van luiken om het schuurkarakter te versterken. Rondom het hoofdvolume is een veranda geplaatst. Hiermee wordt de eigenheid en de functie van het gebouw -een wegrestaurant- en hiermee de afwijkende functie benadrukt. Tevens geeft de veranda ook extra functionele mogelijkheden (overdekt terras, luifel bij entrees).

De ontsluiting van het terrein vindt plaats vanaf de N498. Vanaf een nieuw aan te leggen in- en uitrit zijn alle voorzieningen bereikbaar. De toegang tot het terrein kan worden verbeterd (verkeersveiliger) door het maken van uitvoegstroken. Hieronder zijn enkele aanzichttekeningen van het nieuw te bouwen wegrestaurant opgenomen (figuren 6 en 7). Voor meer informatie wordt verwezen naar de bij de betreffende aanvraag omgevingsvergunning behorende bouwtekeningen.

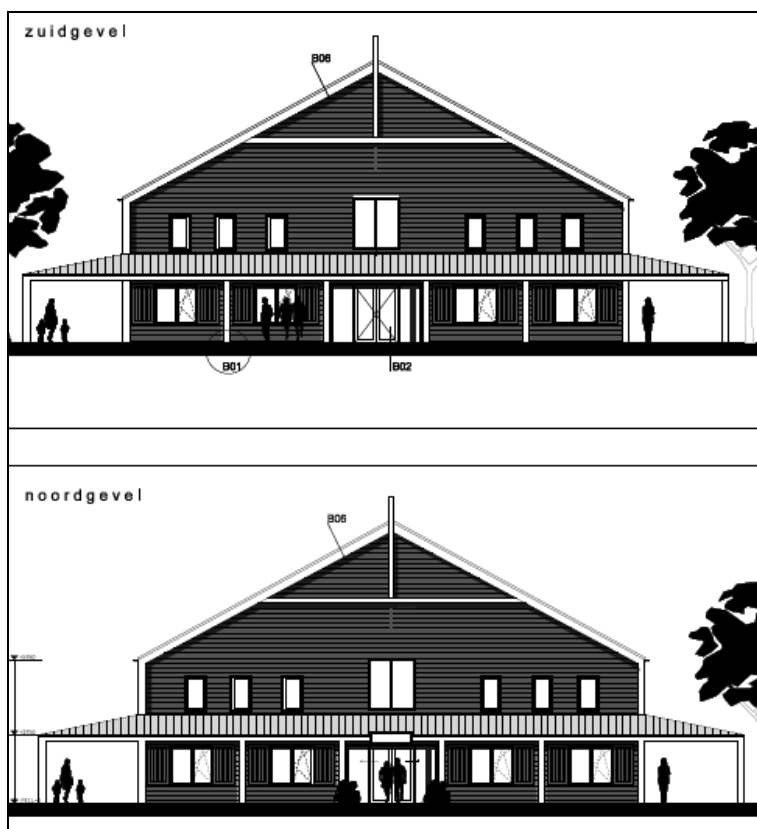
Car wash, jet wash en signs

De locatie is voorzien van een onbemand car wash gebouw met een roll-over autowasininstallatie (figuur 8) en 6 stuks jet wash (handwas)boxen (figuur 9). Voorts worden twee zogenaamde MID signs van 7 meter hoog met prijsaanduidingen geplaatst nabij de ingang aan de Tonissegeweg en de T-splitsing van de N215 en N498 (figuur 10).

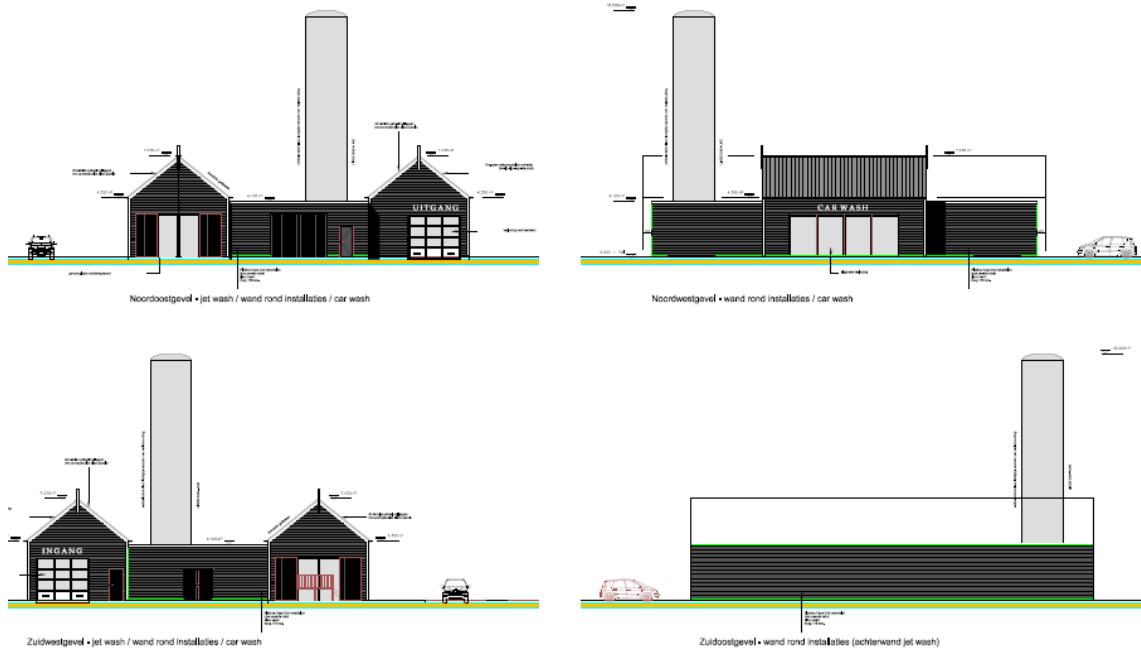




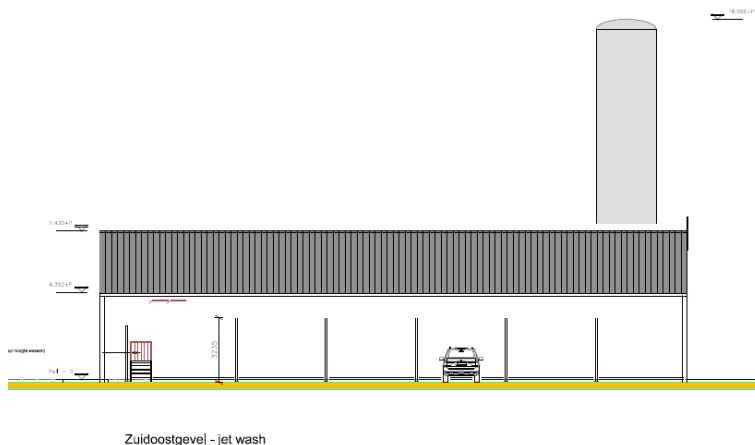
Figuur 6: Aanzichttekeningen wegrestaurant (west- en oostgevel).



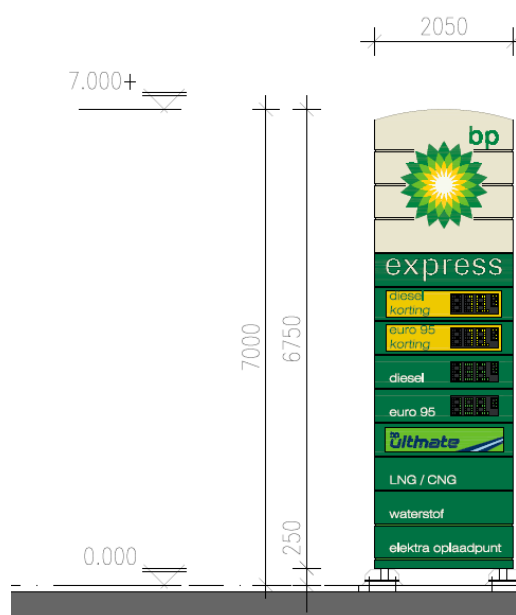
Figuur 7: Aanzichttekeningen wegrestaurant (zuid- en noordgevel).



Figuur 8: Aanzichttekeningen Car Wash.



Figuur 9: Aanzichttekeningen Jet Wash.



Figuur 10: Aanzichttekening te plaatsen sign (7 meter hoog).

3.3 Verkeer en parkeren

De planlocatie ligt ten noorden van de Rijksweg N59 op een perceel in de driehoek Tonisseweg (hoofdontsluiting Oude-Tonge) en de N215 richting N59. Via de Provincialeweg N215 is Nieuwe-Tonge bereikbaar. De N59 maakt onderdeel uit van het rijkswegennet. Via deze weg begeeft men zich in westelijke richting naar de Randstad (Rotterdam/ Breda). In oostelijke richting rijdt men naar de provincie Zeeland.

Een versterkte positie aan de infrastructuur is afhankelijk van de capaciteit van de N59 en van de bereidheid van Rijkswaterstaat om hierin te investeren. Daarnaast is het afhankelijk van de voortgang in aanleg van de A4/ A29.

Om het plangebied te bereiken wordt een nieuwe uitrit aangelegd vanaf de Tonisseweg (N498). De bereikbaarheid is goed tot zeer goed:

- Verkeer vanaf de N59 kan via de verkeerslichtenkruising de N215 opgaan en vervolgens via een speciale uitvoegstrook Oude-Tonge inrijden en de planlocatie bereiken. De locatie blijft overal zeer goed zichtbaar. Via de wat verder gelegen rotonde (circa 100 meter verderop) kan het verkeer terugrijden richting N59;
- Verkeer vanaf de N215 kan via de speciale uitvoegstrook Oude-Tonge inrijden en de planlocatie bereiken. De locatie is vanaf grote afstand al zeer goed zichtbaar. Via de wat verder gelegen rotonde (circa 100 meter verderop) kan het verkeer terugrijden richting N215;
- Verkeer vanuit Oude-Tonge (N498) kan in de huidige situatie de planlocatie moeilijk bereiken, omdat ter hoogte van de planlocatie sprake is van een doorgetrokken streep.
- De toegang tot het terrein kan verkeersveiliger worden gemaakt door het aanleggen van uitvoegstroken.

De T-splitsing N498 (voorgrond) naar N215



De Tonisseweg met rechts plangebied.



Links plangebied. Halverwege is de in- en uitrit gepland.



De verderop gelegen rotonde voor ontsluiting van het nieuwe regionale bedrijventerrein.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen functies (shop, tankstation en wegrestaurant) is bepaald conform de uitgangspunten van de CROW/ ASVV 2004. Uitgangspunt is dat het parkeren volledig dient plaats te vinden op eigen terrein. De parkeernormen zijn in onderstaande tabel opgenomen:

Tabel 3.1 Parkeerkencijfers nieuwe functies

Functies	Per 100 m ²	Oppervlakte functie	Aantal te realiseren pp
<u>Tankstation (weinig stedelijk/ rest bebouwde kom)</u>			
Winkel bij tankstation	4,5 pp *	137 m ²	6
<u>Restaurant (weinig stedelijk/ rest bebouwde kom)</u>			
Wegrestaurant	14 pp	418 m ²	58
Vergaderzalen	6 pp	180 m ²	10
Totaal te realiseren parkeerplaatsen			74

* Conform functie van Wijk/buurt/ dorpscentra

Op het buitenterrein zullen minimaal 74 parkeerplaatsen worden aangelegd, waaronder 3 parkeerplaatsen voor minder validen en 6 parkeerplaatsen voor personeel. Ook is voorzien in een aparte opstelplaats voor vrachtwagens in verband met bevoorrading (laden/ lossen). Hiermee kan de parkeerbehoefte voor de gevraagde voorzieningen op eigen terrein worden opgevangen.



Artist Impression wegrestaurant.

4. Milieu en overige aspecten

De beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening groeien de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe. Ook op rijksniveau wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening. Milieubeleid kan beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen maar is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omgevingsaspecten die een rol spelen bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit plan. Deze onderwerpen worden in dit hoofdstuk toegelicht voor zover deze relevant zijn voor het planologisch mogelijk maken van de planontwikkelingen.

4.1 Milieu

De te behandelen thema's die vanuit een oogpunt van milieu van belang zijn voor de ontwikkeling van de planlocatie zijn milieuzonering, geluid, bodem, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

4.1.1 Milieuzonering

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Tengevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke hindersituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (VNG, 2009).

De richtafstanden in *Bedrijven en Milieuzonering* gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. Een 'rustige woonwijk' is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging.

Gebieden die langs (hoofd)infrastructuur liggen, behoren tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Dit betekent dat de richtafstanden met één afstandstap kunnen worden verminderd. Deze richtafstand geldt met name voor het onderdeel geluid. De richtafstanden uit de VNG-publicatie voor de omgevingstypen bij verschillende hindercategorieën zijn in de navolgende tabel vermeld.

Tabel 4.1: Richtafstanden en omgevingstype.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m

Een benzineservicestation met LPG < 1000 m³/jr valt onder milieucategorie 3.1, terwijl een wegrestaurant met vergaderruimte een categorie 1 inrichting betreft. Met behulp van het inrichtingenbestand is geïnventariseerd welke milieugevoelige functies relevant kunnen zijn voor de geplande nieuwbouw. Voor het bepalen van de milieuzones is uitgegaan van de afstandnormen op basis van de VNG-richtlijn. Voor het oprichten van het tankstation met bijbehorende voorzieningen en een wegrestaurant zijn de volgende nabijgelegen (agrarische)

bedrijven/ woningen relevant.

Tabel 4.2: Overzicht bedrijven in de omgeving van het plangebied

Bedrijf	Adres	Richtafstand tot gemengd gebied	Opmerking
Agrarisch hulp- en nevenbedrijf met bedrijfswoning	Tonisseweg 1, Oude-Tonge	30 m	De dichtstbijzijnde (bedrijfs-)woning ligt op een afstand van tenminste 110 meter van het plangebied.
Varkenshouderij met bedrijfswoning	Blauwepannenweg 1A, Oude-Tonge	30 m	De dichtstbijzijnde (bedrijfs-)woning ligt op een afstand van tenminste 100 meter van het plangebied.

Op grond hiervan kan worden vastgesteld dat er vanuit milieuzonering geen beperkingen zijn voor het oprichten van een tankstation met bijbehorende voorzieningen en een wegrestaurant.

Wet geurhinder en veehouderij

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (afgekort Wgv) gelden er voor veehouderijbedrijven afstanden die in het kader van de milieuvergunningverlening moeten worden aangehouden tussen een veehouderij en woningen c.q. overige geurgevoelige functies. Niet vergunningplichtige bedrijven dienen te voldoen aan het bepaalde in het Activiteitenbesluit. De systematiek van de Wgv is met de wijziging van het Activiteitenbesluit per 1 januari 2013 opgenomen in dit besluit.

Bij ruimtelijke ordeningsplannen moet worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en verblijfklimaat voor geurgevoelige objecten. Tevens moet dan beoordeeld worden of het bedrijf niet onevenredig in zijn belangen wordt geschaad.

Milieuvergunning varkenshouderij Blauwepannenweg 1a, Oude-Tonge

Ten noordwesten van het plangebied ligt een varkenshouderij aan de Blauwepannenweg 1a in Oude-Tonge. Voor het bedrijf is een veranderingsvergunning verleend op 9 december 2010. Omdat in onderhavig geval geen sprake is geweest van uitbreiding of verandering van de dieren aantallen binnen de inrichting, alsmede de toepassing van een chemische luchtwasser, werd een geuronderzoek niet noodzakelijk geacht. Om mogelijke geuroverlast toch te voorkomen dan wel te beperken zijn aan dit besluit wel voorschriften verbonden zoals bepaald in het Activiteitenbesluit. Dit betekent dat de geurbelasting van de inrichting op een geurgevoelig object gelegen buiten de bebouwde kom niet meer mag bedragen dan 8,0 odour units per kubieke meter lucht.



De varkenshouderij aan de Blauwepannenweg 1a in Oude-Tonge.

De geurcontouren zijn eerder in de revisievergunning van 16 januari 2002 en veranderingsvergunning van 31 augustus 2005 vastgesteld. Op basis hiervan moet bij een totaal van 1.428 mestvarkeneenheden een minimale afstand tussen de inrichting en de omgevingscategorie IV (woningen of andere gevoelige objecten in het buitengebied) circa 110

meter bedragen. De geurcontouren zijn op basis van de laatst verleende milieuvergunning vastgelegd door ZLTO.

Toetsing geurcontouren aan nieuwe situatie

Onder een geurgevoelig object wordt naast woningen onder andere ook een wegrestaurant verstaan, omdat hier mensen meer dan twee uur (kunnen) verblijven. De geurcontouren rondom het varkensbedrijf liggen halverwege de contouren van het restaurant. In verband hiermede is een Geurgebiedsvisie opgesteld (rapport van G&O Consult te Sint Anthonis van 26 augustus 2013). Op basis hiervan kan het volgende worden afgeleid (overgenomen uit rapport).

Gelet op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied aan de Tonisseweg 3 te Oude-Tonge is het wenselijk om andere geurnormen vast te stellen dan die in de Wgv zijn opgenomen. Uit een beschouwing van de criteria die zijn opgenomen in artikel 8 van de Wet Wgv blijkt dat het vaststellen van andere geurnormen in een gemeentelijke verordening mogelijk is. In deze gebiedsvisie is rekening gehouden met de huidige en toekomstige geursituatie. Het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging wordt niet geschaad en een even hoog niveau van bescherming van de omgeving wordt bereikt. Voor het plangebied aan de Tonisseweg 3 te Oude-Tonge wordt een aanpassing in geurnormen (als bedoeld in artikel 3, lid 1 onder c van de Wet geurhinder en veehouderij) voorgesteld. Voorgesteld wordt om de geurnorm voor geurgevoelige objecten binnen het plangebied aan de Tonisseweg 3 te Oude-Tonge te wijzigen van 8,0 ouE/m³ in 11,0 ouE/m³. Het leefklimaat ter plaatse van de te realiseren geurgevoelige objecten in het plangebied wordt hiermee acceptabel geacht. Te meer omdat mag worden aangenomen dat de geurbelasting vanuit het eigen benzinestation (als gevolg van o.a. benzinedampen en uitlaatgassen) de geurbelasting als gevolg van omliggende veehouderijen volledig zal maskeren. Een aanpassing van de vaste afstanden (als bedoeld in artikel 4, lid 1 onder a van de Wet geurhinder en veehouderij) is niet noodzakelijk. De aangepaste geurnorm voor het plangebied aan de Tonisseweg 3 te Oude-Tonge levert geen beperkingen op in de ontwikkelingsmogelijkheden van de omliggende veehouderijen. Deze veehouderijen worden eerder beperkt door bestaande geurgevoelige objecten in het buitengebied of de bestaande bebouwde kom van Oude-Tonge.

Gelet hierop zal de raad van de gemeente Goeree-Overflakkee een Geurverordening vaststellen. Deze verordening is bedoeld om knelpunten die zijn ontstaan door de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit (voorheen Besluit landbouw milieubeheer) en van de Wet geurhinder en veehouderij en die botsen met het ruimtelijke beleid van de gemeente waar mogelijk op te heffen. Met deze verordening wil de gemeente ruimte bieden aan de nieuwe planontwikkeling aan de rand van de bebouwde kom met behoud van het bestaande agrarische bedrijf aan de Blauwepannenweg 1a in Oude-Tonge. In de Geurverordening wordt het mogelijk gemaakt om geurnorm te wijzigen van 8,0 ouE/m³ in 11,0 ouE/m³ om gewenste ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

Het nieuw op te richten restaurant vormt voor de nabijgelegen varkensbedrijf na inwerkingtreding van deze verordening geen beperkingen meer, omdat de nieuwe geurnorm tussen het dichtstbijzijnde emissiepunt van het agrarisch bedrijf niet verder reikt dan dit nieuwe restaurant. Met inachtneming van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat in deze situatie sprake blijft van een aanvaardbaar verblijfsklimaat.

Conclusie

De planontwikkeling geeft vanuit milieuzonering geen beperkingen voor aanwezige c.q. nieuwe milieugevoelige en -belastende activiteiten.

4.1.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Op basis van de Wet geluidhinder heeft elke weg een geluidszone waarbinnen beoordeeld moet worden of voldaan kan worden aan de grenswaarden voor geluidsgevoelige gebouwen zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Het tankstation en het restaurant worden weliswaar gebouwd binnen de geluidszones van de N215, N498 en N59 maar vallen niet onder de noemer

geluidsgevoelige gebouwen. De Wet geluidhinder is dus niet van toepassing voor wat betreft wegverkeerslawaaï ten gevolge van de N215, N498 en N59.

Industrielawaai

Het plangebied ligt niet binnen de geluidzone van een bedrijventerrein. Voor de bedrijfsactiviteiten zal een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu worden aangevraagd. Deze omgevingsvergunning milieu zal voorschriften bevatten ten aanzien van geluid en heeft als doel de hinder voor de omgeving te reguleren en op een acceptabel niveau te houden. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geeft daarvoor een toetsingskader. Gezien de afstand tot de dichtstbijzijnde woningen zal voldaan kunnen worden aan grenswaarden voor de gemiddelde en piekgeluidsniveaus op basis van de Handreiking. Verwezen wordt hiervoor naar het 'Akoestisch onderzoek BP station met restaurant te Oude-Tonge' van Ardea Acoustics & Consult d.d. 14 juni 2013, rapportnummer 3255LTA3.003, dat behoort bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit milieu.

Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan er geen beperkingen tegen onderhavige planontwikkeling. De inrichting kan voldoen aan geluidsvoorschriften op basis van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

4.1.3 Bodem

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee is hier sprake van een onverdacht terrein. Bij een omgevingsvergunning dient in beginsel een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. In verband hiermede is ten behoeve van onderhavige planontwikkeling een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd door de BodemOnderZoeker B.V. te Arnemuiden (projectnummer BOZ-10361 van 31 augustus 2011, bijlage 1).

Op basis van het verkennend bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het bodemprofiel ter plaatse bestaat in het algemeen vanaf het maaiveld tot 2.0 meter minus maaiveld (m-m.v.) uit matig zandige klei en van 2.0 tot 4.3 m-m.v. uit zwak zandig veen.
- Ter plaatse van de boringen zijn zintuiglijk geen waarnemingen gedaan die verontreiniging van de bodem vermoeden.
- In het kader van dit onderzoek is geen specifiek onderzoek (conform NEN 5707) verricht naar het voorkomen van asbest in de grond. In de vrijkomende grond worden/zijn geen aanwijzingen aangetroffen die zouden kunnen duiden op het voorkomen van asbesthoudende materialen.
- Het grondwater is ter plaatse aangetroffen op een diepte van circa 2.8 m-m.v. bij peilbuis 1, op een diepte van circa 0.8 m-m.v. bij peilbuis 5 en op een diepte van circa 1.0 m-m.v. bij peilbuis 24.
- In de bovengrond is de parameter PAKtotaal boven achtergrondwaarde aangetroffen. De overige onderzochte stoffen en verbindingen zijn niet boven achtergrondwaarde aangetoond.
- In de ondergrond is de parameter PAKtotaal boven achtergrondwaarde aangetroffen. De overige onderzochte stoffen en verbindingen zijn niet boven achtergrondwaarde aangetoond.
- In het ondiepe grondwater bij peilbuis 5 zijn de parameters barium en molybdeen boven streefwaarde aangetroffen. De overige onderzochte stoffen en verbindingen zijn niet boven streefwaarde aangetoond.

Het bovenstaande leidt tot de conclusie dat de hypothese van een niet-verdachte locatie kan worden gerechtvaardigd. Het concentratieniveau van de aangetroffen parameters PAKtotaal (boven- en ondergrond) en barium en molybdeen (grondwater) zijn dusdanig gering dat een nader onderzoek niet noodzakelijk is. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig zijn.

Wanneer grond van de locatie moet worden afgevoerd of ergens anders zal moeten worden toegepast zal initiatiefnemer de kwaliteit van de vrijkomende grond laten onderzoeken conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit.

Conclusie

Er zijn geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig zijn met betrekking tot de voorgenomen activiteiten op het onderhavige plangebied.

4.1.4 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vanaf 15 november 2007 vastgelegd in hoofdstuk 5, Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Luchtkwaliteitseisen).

In de wet zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet. In tabel 4.3 is een overzicht gegeven van de grenswaarden.

Tabel 4.3: Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing norm	Grenswaarden	geldig
Stikstofdioxide (NO ₂)			
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
Fijn stof (PM10)*			
	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

* Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wet milieubeheer behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

De *Wet luchtkwaliteit* (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit tengevolge van de plannen (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- de plannen *niet in betekenende mate* (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Verder is er met deze wijziging een wettelijke basis voor een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (afgekort NSL) is de kern van de Wet luchtkwaliteit. Doel van het NSL is:

- Negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren door tijdig aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen.

Het NSL is een bundeling van de regionale actieprogramma's en de Rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat enerzijds maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en anderzijds ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren. Het NSL brengt deze twee aspecten in evenwicht. Het Rijk coördineert het nationale programma. Het Rijk maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit stap voor stap dichterbij

komen. De overheden kunnen op die resultaten worden afgerekend. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriële Regelingen (mr) die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking zijn getreden, waaronder de AMvB en Ministeriële Regeling niet in betekenende mate (afgekort NIBM).

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO₂ en /of PM₁₀ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- *Woningbouw*: ≤ 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- *Kantoorlocaties*: ≤ 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- *Woningbouw en kantoorlocaties*: $0,0008 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000012 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 \leq 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000006 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 \leq 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Onderzoek luchtkwaliteit

Voor de in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven planontwikkelingen heeft Agel Adviseurs te Oosterhout een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd (onderzoek luchtkwaliteit van 24 mei 2013, bijlage 2). Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er hoogte van het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀, zodat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het bouwplan.

Conclusie

Uit de resultaten van een door Agel adviseurs uitgevoerd onderzoek naar de luchtkwaliteit is gebleken dat er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. Hoofdstuk 5, Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Luchtkwaliteitseisen) staan deze planontwikkelingen dan ook niet in de weg.

4.1.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor

burgers.

- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10-6 contour van het PR:

- rond inrichtingen, waarin opslag/verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Risico's verbonden aan het transport van gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen. In het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Transport gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de modaliteiten binnenwater, spoor, weg en door buisleidingen. Indien een bestemming is gepland binnen het invloedsgebied van de transportas dient de toename van het GR berekend te worden en afhankelijk van de uitkomst van de berekening dient een verantwoording GR te worden opgesteld.

Transport over water

Er ligt in de omgeving van het plangebied geen hoofdvaarweg, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.

Transport over spoor

Er ligt in de omgeving van het plangebied geen spoorlijn, zodat er geen beperking is voor het plangebied.

Wegtransport

Er liggen in de directe omgeving van het plangebied (binnen 200 meter) een rijksweg (N59) en een provinciale weg (N215) met een route gevaarlijke stoffen. Het gaat hier om transport ontvlambare vloeistoffen en brandbare gassen. De ongevalsscenario's die kunnen voorkomen zijn het vrijkomen van giftige dampen bij een ongeval met toxische stoffen en het ontstaan van een drukgolf bij een explosie en/of Bleve van een tankwagen met brandbaar gas.

Plaatsgebonden risico

Voor de N215 is alleen sprake van een plaatsgebonden risico PR=10-8 contour. Deze afstand van 28 meter valt buiten het plangebied en is daarmee niet relevant. Voor de N59 is ter hoogte van de afrit N215 sprake van een plaatsgebonden risico PR10-7 en PR=10-8 contour. Deze afstanden zijn respectievelijk 33 en 130 meter vallen eveneens buiten het plangebied en zijn daarmee niet relevant. In verband hiermee is een risicoberekening uitgevoerd en een verantwoording van het groepsrisico in het invloedsgebied opgesteld. In de volgende paragraaf wordt hierop ingegaan.

Transport per buisleiding

Voor zoneringsafstanden van hogedruk gasleidingen geldt vanaf 1 januari 2011 het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen. Plannen dienen hieraan te worden getoetst.

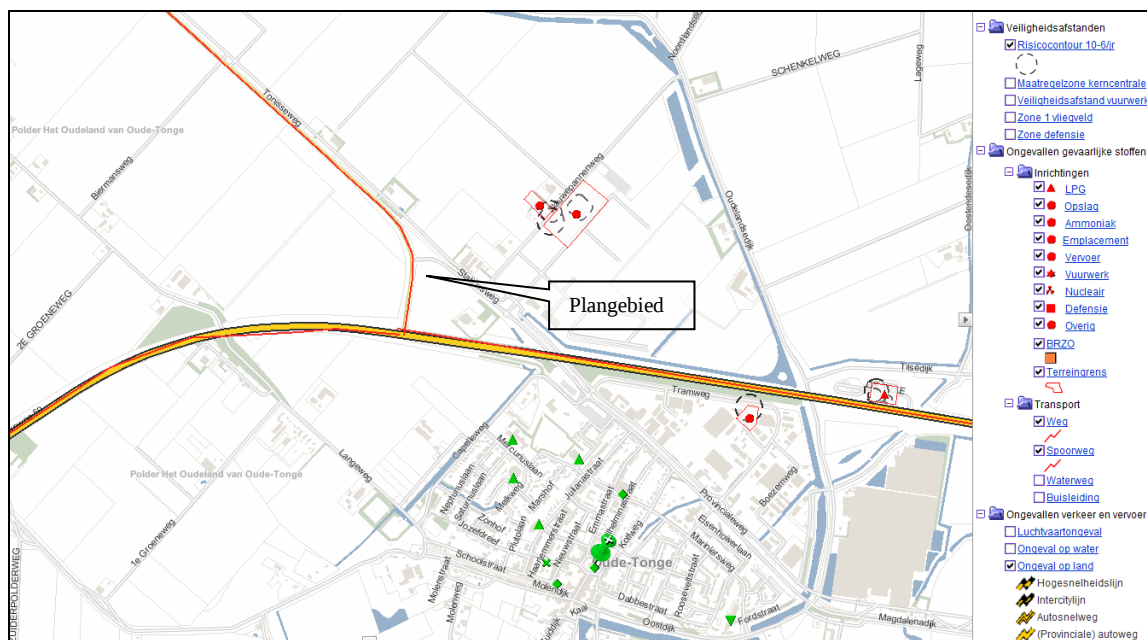
Er ligt in de nabijheid van het plangebied geen hoge druk aardgasleiding waarvan de PR en/of GR contour reikt tot het plangebied. Er zijn voor wat betreft het transport door buisleidingen geen beperkingen voor de ontwikkeling.

Inrichtingen

Binnen de 10-6 contour van een risicovolle inrichting mogen geen kwetsbare bestemmingen geplaatst worden. Indien een bestemming is gepland binnen het invloedsgebied van de EV relevante inrichtingen dient de toename van het GR berekend te worden en afhankelijk van de uitkomst van de berekening dient een verantwoording GR te worden opgesteld. In de nabijheid van het plangebied zijn geen EV-relevante inrichtingen gevestigd, zodat het GR hier geen belemmering vormt.

Risicokaart Zuid-Holland

De risicokaart Zuid-Holland geeft inzicht in de risico's in de woon- en werkomgeving. Op de kaart staan meerdere soorten typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de rijksoverheid. Op de risicokaart is ten noordwesten van het plangebied aan de Pannense Zijde op het regionale bedrijventerrein Oude-Tonge Mol Agrocom BV opgenomen (groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen, zie figuur 11). Het invloedsgebied hiervan is 320 meter. Voorts heeft maatschap J.G.J. en J.M. van 't Schip aan de Blauwepannenweg 3 in Oude-Tonge een bovengrondse propaangastank van 4.840 liter. Hiervoor geldt een effectafstand van 132 meter. De planlocatie ligt hierbuiten, zodat er op grond hiervan geen beperkingen zijn. Voor het overige zijn er in de nabijheid van de planlocatie geen activiteiten vermeld, die een belemmering zouden kunnen vormen voor de gevraagde planontwikkeling.



Figuur 11: Uitsnede risicokaart Zuid-Holland.

Rapport Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) tankstation Oude-Tonge

Op het tankstation worden naast reguliere brandstoffen ook waterstof, LNG (liquefied natural gas) en CNG (compressed natural gas) getankt. De aanvoer LNG vindt plaats door middel van tankauto's. LNG wordt op locatie omgezet in CNG. Waterstof wordt op locatie geproduceerd met behulp van electrolyse.

Met behulp van compressie vindt waterstof opslag plaats in 3 buffers van 1,6 m³ met een druk van 450 bar en 18 buffers van 50 liter met een druk van 900 bar. Afvullen van voertuigen vindt plaats bij een druk van 350 of 700 bar. LNG wordt opgeslagen in een tank van 80 m³. Met behulp van luchtverdampers en een compressor wordt LNG omgezet in CNG met een druk van 200 bar. Afvullen van voertuigen met LNG vindt plaats met een druk van 3 of 9 bar. Afvullen van voertuigen met CNG vindt plaats met een druk van 200 bar.

Op basis van deze uitgangspunten heeft Tebodin Netherlands B.V. te Den Haag de externe risico's van de inrichting in kaart gebracht in het rapport Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) tankstation Oude-Tonge (rapport van 13 augustus 2013, documentnummer 3413584, bijlage 3).

De volgende onderdelen van de inrichting zijn opgenomen in de berekening van het externe risico met betrekking tot waterstoflevering:

- Bovengrondse opslag van waterstof in de MP buffer en de HP buffer;
- Compressor van de MP buffer en de HP buffer;
- Ondergronds leidingwerk;
- Waterstofverlading;
- Waterstoftrailer (tijdens onderhoud).

De volgende onderdelen van de inrichting zijn opgenomen in de berekening van het externe risico met betrekking tot LNG/CNG-levering:

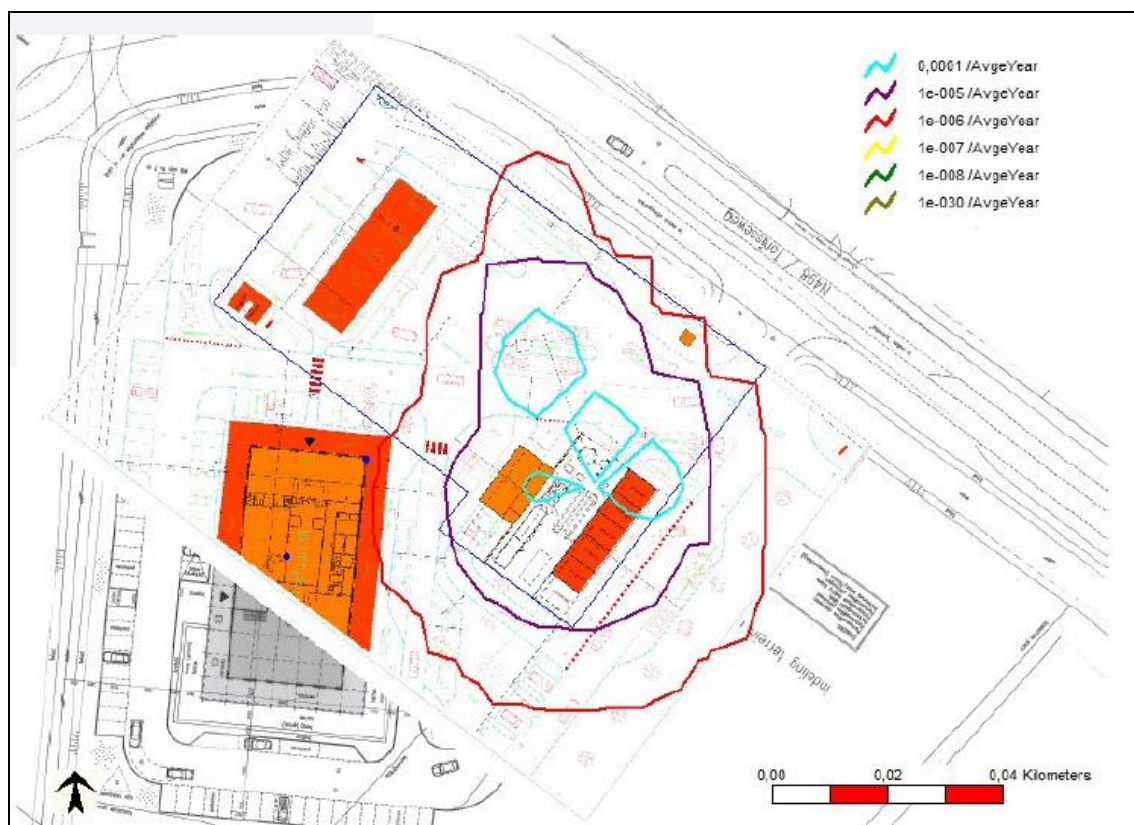
- LIN/ LNG verlading;
- Bovengrondse LNG opslag;
- Bovengrondse LIN opslag;
- Compressor/ pomp/ warmtewisselaar;
- Ondergronds leidingwerk;
- LNG tankplaats.

Op basis van dit rapport kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op een dodelijk ongeval ten gevolge van een ongewoon voorval (ongevalscenario) indien een persoon (onbeschermd in de buitenlucht) zich bevindt op een bepaalde plaats waar hij voortdurend (24 uur per dag en gedurende het hele jaar) aanwezig is. Het PR wordt weergegeven door middel van PR-contouren. De PR 10⁻⁶/jaar contour laat die plaatsen zien waar de kans op het overlijden van een persoon eens in de miljoen jaar bedraagt. Ter vergelijking: de gemiddelde overlijdenskans voor een willekeurige Nederlander is circa 10⁻⁴ per jaar, een factor 100 hoger. Het PR is onafhankelijk van de bevolkingsverdeling in de omgeving van de inrichting. In figuur 12 zijn de plaatsgebonden risicocontouren voor de inrichting van het waterstoftankstation weergegeven.

De berekeningen leiden niet tot een contour voor de grenswaarde van 1.0 10⁻⁶ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de planontwikkeling, omdat hierbinnen geen kwetsbare, dan wel geprojecteerde kwetsbare bestemmingen liggen.



Figuur 12: Plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Het groepsrisico wordt beschreven in een zogenaamde F(N)-curve en is afhankelijk van de bevolkingsverdeling in de omgeving van de inrichting. Op de verticale as wordt de kans weergegeven dat meer dan N slachtoffers ten gevolge van het beschouwde

scenario komen te overlijden. De kans wordt uitgedrukt in de eenheid 'per jaar'. Op de horizontale as staat het aantal slachtoffers weergegeven. In de nieuwe situatie blijft het groepsrisico onder de oriënterende waarde zoals gesteld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

Beoordeling plaatsgebonden risico en groepsrisico

De inrichting valt niet onder Bevi en de 10-6 plaatsgebonden risicocontour ligt niet buiten de inrichting. Gelet op het karakter van de inrichting (in principe vrij toegankelijk en het aanwezig kunnen zijn van bezoekers) sluiten wij in onze beoordeling wel aan bij het Bevi.

Plaatsgebonden risico

De norm voor het plaatsgebonden risico (PR) is 10-6. Binnen de PR 10-6 contour bevinden zich geen geprojecteerde/aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten.

Conclusie plaatsgebonden risico

Het PR vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

Groepsrisico

Het groepsrisico is verantwoord aan de hand van de volgende punten:

- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting;
- de vergelijking van groepsrisico met de oriëntatiewaarde;
- de verandering van het groepsrisico;
- maatregelen om het (groeps)risico te beperken;
- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico is toegepast als achtergronddocument.

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om op eigen kracht zich in veiligheid te brengen. Voor elk incidentscenario is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Naast verschillen per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen en hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren.

Binnen het invloedsgebied is geen sprake zeer kwetsbare functies waarin zich verminderd zelfredzame personen bevinden (bejaardentehuis, zorginstelling, kinderdagverblijf etc.).

Verantwoording groepsrisico

Er dient een verantwoording GR te worden opgesteld, omdat het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van een toekomstige kwetsbare bestemming (restaurant) en twee routes voor gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico moet worden onderzocht en bestuurlijk worden verantwoord. Door deze verantwoordingsplicht zijn betrokken partijen gedwongen om een goede ruimtelijke afweging te maken waarin de veiligheid in het plangebied en de omgeving voldoende is gewaarborgd. Hiertoe is een rapportage Verantwoording Groepsrisico opgesteld. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is hierbij als adviseur betrokken.

Op basis hiervan heeft de VRR bij brief van 30 april 2014, (kenmerk IV/EB/MK/LH/14UIT03328, bijlage 4), een advies uitgebracht. Uit dit advies volgt dat het groepsrisico dat wordt berekend als gevolg van de activiteiten van de inrichting laag is ($< 0,1$ maal de oriënterende waarde uit het Bevi). De VRR geeft in haar advies verder aan dat de gevolgen van een incident met waterstof of LNG wel groot kunnen zijn, en derhalve adviseert zij in de vergunning maatregelen op te nemen die de zelfredzaamheid van personen in de omgeving vergroten. Op basis hiervan wordt ten aanzien van het groepsrisico geconcludeerd dat het GR geen belemmering vormt voor vergunningverlening. Het advies is overgenomen.

Verantwoording

Het college van burgemeester en wethouders van Goeree-Overflakkee heeft kennis genomen van de inhoud van de rapportage en de gegeven adviezen en achten het groepsrisico, na het nemen van de voorgestelde maatregelen, aanvaardbaar.

Conclusie

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die in de directe omgeving aanwezig zijn in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoeren van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De voorgenomen planontwikkeling is toelaatbaar vanwege Externe Veiligheid.

4.2 Watertoets

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. De watertoets heeft als doel het voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het plangebied wordt het waterbeheer gevoerd door Waterschap Hollandse Delta. In het kader van de verplichte watertoets wordt over dit bestemmingsplan overleg gevoerd met de waterbeheerder, waarna de opmerkingen van de waterbeheerder worden verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water (2003)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zich geconformeerd om het beleid van WB21 en de KRW uit te voeren. Het NBW houdt simpel gezegd in dat de watersystemen in 2015 op orde moeten zijn wat betreft waterkwantiteit (WB21) en waterkwaliteit en ecologie (KRW), en tot 2050 op orde gehouden moeten worden. Onder regie van de provincie is door de waterbeheerder de Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland (2003) opgesteld. Hierin is een ruimtelijke invulling gegeven aan de wateropgave van WB21.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Waterwet (2009)

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor

drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Regionaal beleid/ beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2009-2015 (2008)

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2008) staat hoe het waterschap Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan. Voor het afvoeren van hemelwater van verhard oppervlak groter dan 250 m² naar open water, dient ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur. Wanneer de toename aan verhard oppervlak groter is dan 250 m² is het beleid van het waterschap om 10% van de toename te compenseren in de vorm van open water.

Waterplan Goeree-Overflakkee 2009-2015 (2008)

In het Waterplan Goeree-Overflakkee 2009-2015 werken de vier gemeenten op het eiland, het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee en het waterschap Hollandse Delta aan de realisatie van veilig, schoon en aantrekkelijk water. Het gaat om het ontwikkelen van een gezamenlijke visie en het vaststellen van concrete maatregelen voor de korte en de middellange termijn 2015. In het waterplan staat samenwerking centraal. Het hoofddoel van het waterplan is het opstellen van een gezamenlijke koers voor de realisatie van een veilig, schoon, aantrekkelijk en goed beheerd watersysteem in de stedelijke kernen op Goeree-Overflakkee.

Beschrijving situatie

Het plangebied is in gebruik voor agrarische doeleinden. De herontwikkeling voorziet in het oprichten van een tankstation met bijbehorende voorzieningen en een wegrestaurant. Op grond van de richtlijnen van het hoogheemraadschap is watercompensatie nodig, omdat meer dan 250 m² verhard oppervlak wordt aangelegd. De opgave is in tabel 4.3 weergegeven. Op grond van bovenstaande tabel dient 871 m² watercompensatie (10% van de nieuwe verharding) te worden gerealiseerd in het plangebied. Deze watercompensatie zal in overleg met het waterschap worden gerealiseerd in het peilgebied.

De nieuwe bebouwing wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering. Het schoon water wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Het vuilwater van de washal en de wasboxen zal, via afscheiders, worden geloosd op het vuilwaterriool (persriool). De wasinstallaties worden waterbesparend uitgevoerd. Bij het bedrijf van de initiatiefnemer van Greenpoint wordt hemelwater in een bufferkelder opgeslagen, gezuiverd en middels een ondergrondse leiding naar de Greenpoint locatie vervoerd. Dit hemelwater wordt in de wasinstallaties hergebruikt (waterrecycling). Over de haalbaarheid hiervan vindt nader overleg plaats.

Geen gebruik zal worden gemaakt van uitloogbare materialen. De ontwikkeling leidt tot een verbetering van de waterhuishouding. Deze waterparagraaf zal in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 5.1.1 Bro om advies worden voorgelegd aan het waterschap.

Conclusie

Vanuit waterhuishoudkundige overwegingen bestaan er geen bezwaren tegen de in deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen bouwplanontwikkeling.

Tabel 4.3: wateropgave.

Omschrijving	Bestaand in m ²	Totaal m ² bestaand	Nieuw in m ²	Totaal m ² nieuw
<u>bebouwd</u>				
tankstation c.a.	0		330	
carwash	0		90	
jet wash	0		228	
wegrestaurant	0		1.379	
Subtotaal	0		2.027	
<u>Onbebouwd</u>				
wegen	0		5.781	
overige verharding	0		907	
subtotaal	0		6.688	
<i>Subtotaal verhard</i>		0		8.715
<u>Onbebouwd verhard</u>				
weiland	17.785			
groen	0		9.070	
water	186		186	
subtotaal	17.971		9.256	
<i>Subtotaal onverhard</i>		17.971		9.256
Totaal oppervlakte		17.971		17.971

4.3 Archeologie

In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen en in 1998 door Nederland geratificeerd. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

In het verdrag van Malta wordt gesteld dat de archeologie van wezenlijk belang is voor de geschiedschrijving van de mensheid. Het verdrag is erop gericht deze waarden voor de toekomst te behouden. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

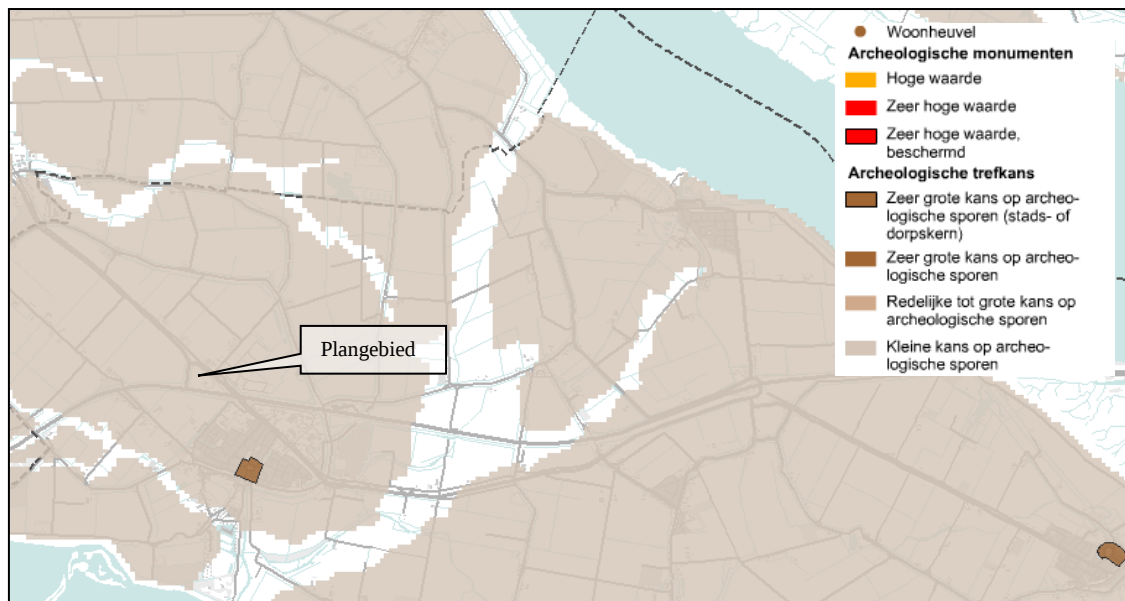
- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. Door artikel 38a van de gewijzigde Monumentenwet 1988 worden gemeenten thans verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

In de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Voorne-Putten en Goeree Overflakkee (provincie Zuid-Holland) is het gebied niet specifiek aangeduid. Er is onderscheid gemaakt in drie kleuren categorieën (drie tinten bruin). De toekenning van een (zeer) grote, redelijke of lage kans op sporen (kleuren donker-, middel- en lichtbruin) heeft betrekking op de relatieve dichtheid van archeologische vondsten die in een bepaald gebied verwacht wordt. De witte gebieden hebben een lage trefkans. De plankaart laat zien dat er in dit deelgebied een lage trefkans op archeologische sporen is (figuur 13). De kans op archeologische sporen wordt daarom laag ingeschat. In verband hiermede is onderzoek naar archeologie achterwege gelaten. Wanneer onverhoopt tijdens het bouwrijp maken toch archeologische sporen worden gevonden, dan zal dit overeenkomstig het bepaalde in artikel 53 van de Wet op Archeologische Monumentenzorg worden gemeld bij het bevoegd gezag.

Conclusie

Het initiatief tast de cultuurhistorische en archeologische waarden niet aan, zodat er vanuit dit gezichtspunt geen beperkingen worden gesteld aan deze planontwikkeling.



Figuur 13: Kaart archeologische waarden provincie Zuid-Holland.

4.4 Flora- en fauna

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) in werking getreden. De Nbw 1998 biedt de grondslag voor de aanwijzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Deze gebieden worden tezamen Natura 2000-gebieden genoemd. Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Nbw 1998 in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Ten noorden van het eiland ligt het Natura 2000-gebied 'Haringvliet'. Ten zuidwesten ligt op ongeveer 3 kilometer het Natura 2000-gebied 'Grevelingen'. In de Natuurtoets wordt aangetoond dat deze natuurgebieden niet significant worden aangetast (zie paragraaf 4.5.1).

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht geworden. Deze wet voorziet in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt van de wet is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor o.a. reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van woningen, geldt de volgende vrijstellingsregeling:

1. een algemene vrijstelling voor algemene soorten;
2. een vrijstelling voor beschermde soorten en vogels op voorwaarden, dat gehandeld wordt volgens een door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie goedgekeurde gedragscode.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

4.4.1 Quick scan flora- en faunatoets

Bij een bestemmingsplanherziening c.q. nieuwbouwplannen moet bekeken worden wat het effect is op de aanwezige flora- en fauna. In verband hiermede heeft IDDS te Noordwijk een quick scan Flora- en faunatoets uitgevoerd voor het onderhavige plangebied (rapport van 28 februari 2012, projectnummer 12010150/NHO/rap1, bijlage 5). Op basis van een inventarisatie,

literatuuronderzoek en een verkennend onderzoek kunnen de volgende conclusies en aanbevelingen worden getrokken (overgenomen uit het rapport):

Conclusies

Behalve vogels worden in het plangebied geen strikt beschermde soorten verwacht. Tijdens het veldbezoek zijn deze soorten, of geschikte biotopen daarvoor, niet aangetroffen. Een aantal soorten vogels zal van het plangebied gebruik maken tijdens foerageren en mogelijk ook als broedterritorium. Gezien dat het plangebied ligt ingeklemd tussen wegen, worden sterk verstoringgevoelige soorten, zoals Rode Lijst-soorten, niet direct verwacht van het plangebied gebruik te maken, al is dit niet uit te sluiten zonder aanvullende inventarisatie.

De Patrijs is een sterk achteruitgaande broedvogel in Nederland (Rode Lijst: Kwetsbaar). Gezien de verkeerswegen rondom plangebied, en de isolatie daardoor, lijken kansen voor de Patrijs op de huidige planlocatie klein. Deze soort wordt dus niet snel op de planlocatie verwacht, al kan dit zonder een aanvullende inventarisatie tijdens het broedseizoen niet uitgesloten worden.

Alle soorten vogels vallen onder het zwaarste beschermingsregime. Indien het perceel broedvogels herbergt, hetgeen zeer waarschijnlijk is, mogen de voorgenomen activiteiten niet in het broedseizoen plaatsvinden (15 maart - 15 juni). Indien zich net buiten het perceel broedvogelterritoria bevinden, zoals zeker is in geval van de bomensingel aan de oostgrens, mogen tijdens het broedseizoen geen verstoringbouwactiviteiten worden uitgevoerd, indien dit verstoringgevoelige soorten betreft.

In de bomensingel aan de oostgrens net buiten de grenzen van de planlocatie bevindt zich een nest dat vermoedelijk Buizerd of Boomvalk toebehoort. Buizerd en Boomvalk zijn relatief vrij verstoringgevoelig. Verstoringbouwactiviteiten mogen dus niet tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd. De boom mag niet worden verwijderd voor de aanvang van het broedseizoen, omdat nesten van deze soorten jaarrond beschermd zijn. In april/mei kan worden vastgesteld of het nest inderdaad een Buizerd of Boomvalk toebehoort, of dat verstoringsongevoelige soorten als Zwarte kraai of Ekster het nest hebben ingepikt. In dat geval vormt het nest geen knelpunt met betrekking tot de uitvoer van de plannen tijdens het broedseizoen.

Indien men (deels) tijdens het broedseizoen de bouwactiviteiten wil laten plaatsvinden, zijn twee zaken van belang:

1. Met aanvullend onderzoek kan mogelijk uitgesloten worden dat in zich de bomensingel aan de oostgrens verstoringgevoelige soorten bevinden. Indien zich broedparen van verstoringgevoelige soorten op de planlocatie bevinden, dient ontheffing aangevraagd te worden.
2. De akker en de walkanten dienen vrij te zijn/ gehouden te worden van broedparen. Dit kan worden gerealiseerd door voorafgaande aan het broedseizoen actief te verjagen en door grondverstoring. Tijdens inventarisatie kan bekeken worden welke soorten gebruik van akker en walkanten maken.

Indien men voornemens is het terrein voor langere tijd braak te liggen, wordt geadviseerd contact op te nemen over de mogelijkheden te werken met een 'Ontheffing Tijdelijke Natuur', een nieuwe werkwijze die zowel voor de ecologie als voor initiatiefnemer gunstig uitpakt.

Advies

Geadviseerd wordt om de werkzaamheden buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden. Aanvullend broedvogelonderzoek is noodzakelijk wanneer tijdens het broedseizoen tot realisatie wordt overgegaan, opdat mitigatie of eventueel compensatie van de te verstoren natuurwaarden kan worden voorgesteld. Dit aanvullend onderzoek kan het beste tussen 15 april en 15 mei worden uitgevoerd.

Algemene Zorgplicht

Voor alle planten- en diersoorten geldt de algemene zorgplicht die is opgenomen in artikel 2 van de Flora- en faunawet. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen voor flora en/of fauna kan hebben, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen,

beperken of ongedaan maken. Wanneer toch beschermde soorten worden gevonden ten behoeve van (bouw-)activiteiten, dan zal hiervoor tijdig ontheffing worden aangevraagd.

Conclusie

Gelet op het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit de Flora- en faunaregelgeving geen beperkingen worden opgelegd aan deze planontwikkeling wanneer de in het rapport genoemde aanbevelingen worden overgenomen. Bij de uitvoering van de plannen zal hiermee rekening worden gehouden.

4.5 Overige realiserings- en uitvoeringsaspecten

4.5.1 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen naast de gebruikelijke kabels en leidingen geen watertransportleidingen en gastransportleidingen, zodat een beschermende regeling niet nodig is. Overige privaatrechtelijke belemmeringen zijn niet aanwezig.

5. Beoordeling project

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt op basis van de verzamelde informatie uit de voorgaande hoofdstukken ingegaan op de overwegingen om aan het verzoek planologische medewerking te verlenen. Het bouwplan wordt getoetst aan de gemeentelijke en regionale beleidsuitgangspunten en de provinciale toetsingscriteria. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies op basis waarvan besluitvorming kan plaatsvinden over het starten van een afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

5.2 Boordeling verzoek aan gemeentelijk en regionaal beleid

Het oprichten van een tankstation met duurzame brandstoffen en een wegrestaurant is in overeenstemming met het regionaal en gemeentelijke beleid, omdat uitvoering wordt gegeven aan het Klimaatplan, de Energievisie en de gemeentelijke structuurvisie. De behoefte is aangetoond in het 'Marktonderzoek tankstation N215, Oude-Tonge' (rapport van Bureau Star Line te Middelharnis van 21 juni 2013, bijlage 6.) Het concept voor de onderzoekslocatie is voldoende onderscheidend van de reguliere tankstations in de omgeving, doordat de aandacht op de onderzoekslocatie vooral op duurzaamheid gevestigd wordt. Een wegrestaurant versterkt voorts de relatie met recreatie en toerisme.

Milieu, water, archeologie en natuur

In hoofdstuk 4 zijn de milieuaspecten, water, de aanwezige archeologische waarden en natuurwaarden onderzocht. Hieruit kan worden afgeleid dat er vanuit deze beleidsvelden geen beperkingen zijn tegen de gevraagde planontwikkelingen.

5.3 Toetsing provinciale beleidsregels

Het plan voldoet aan de provinciale criteria zoals deze zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte, omdat ontheffing kan worden verleend voor het oprichten van weggebonden voorzieningen. Voorts wordt een bijdrage wordt geleverd aan een duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie door een verkooppunt van duurzame brandstoffen op te richten. De gevraagde nieuwbouw is mitsdien in overeenstemming met het provinciale belang met betrekking tot de voorgestane functies en locatiekeuze.

5.4 Conclusie

De aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van een tankstation met bijbehorende voorzieningen en een wegrestaurant aan de Tonisseweg 3 in Oude-Tonge heeft betrekking op een particulier initiatief.

Het verzoek voldoet aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen, zoals deze zijn vastgelegd in de Toekomstvisie en de regionaal vastgestelde beleidsnota's (Klimaatplan en Energievisie). De planontwikkeling zal te zijner tijd worden meegenomen in de integrale herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied. De gevraagde nieuwbouw is voorts in overeenstemming met het provinciale beleid, zoals dat is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte.

Ook zijn er vanuit oogpunt van verkeer, milieu, water, archeologie en natuur geen overwegende bezwaren om medewerking aan dit verzoek te onthouden. Aan het verzoek kan mitsdien planologische medewerking worden verleend door middel van afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

6. Uitvoerbaarheid en resultaten overleg

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente en initiatiefnemer/exploitant hebben over de planontwikkeling overleg gehad. De planontwikkeling zal in overeenstemming zijn met provinciale, regionale en gemeentelijke uitgangspunten. Afsproken is dat initiatiefnemer zorg draagt voor de ruimtelijke onderbouwing en de onderliggende noodzakelijke onderzoeken. De afspraken zijn vastgelegd in een tussen de gemeente en initiatiefnemer/exploitant gesloten anterieure exploitatieovereenkomst. Hiermee is het kostenverhaal voor de ontwikkeling verzekerd en is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. Er zijn ook geen overige redenen als bedoeld in artikel 6.12 Wro, om een exploitatieplan vast te stellen. Alle eisen en voorwaarden waaraan moet worden voldaan zijn opgenomen in de exploitatieovereenkomst.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit is de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

6.3 Resultaten overleg ex artikel 5.1.1 Bro

In het kader van het overleg ingevolge artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van de ruimtelijke onderbouwing toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Zuid-Holland;
2. Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
3. Waterschap Hollandse Delta;
4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

De instanties als genoemd onder nummer 1 tot en met 4 deelden mede dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Bijlagen

Separaat bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn de volgende bijlagen in te zien:

1. Verkennend bodemonderzoek; de BodemOnderZoeker B.V. te Arnhem van 31 augustus 2011.
2. Onderzoek luchtkwaliteit; Agel Adviseurs te Oosterhout van 24 mei 2013.
3. QRA tankstation Oude Tonge van Tebodin Netherlands B/V. te Den Haag van 13 augustus 2013.
4. Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond van 30 april 2014.
5. Quick scan flora- en faunatoets; IDDS te Noordwijk van 28 februari 2012.
6. Marktonderzoek tankstation N215, Oude-Tonge; rapport van Bureau Star Line te Middelharnis van 21 juni 2013.