
Ruimtelijke onderbouwing

Maasheseweg 87 te Venray

Car Care Park

Verantwoording en Status

Titel: Car Care Park Maasheseweg 87 te Venray
Opdrachtgever: Pavanis Fuelstations BV, p/a Maasstraat 4, 5995 NC Kessel
Contactpersoon: Maarten de Jonge Architect, Melchiorhof 27, 5801 KL Venray

1^e ontwerp: 4 februari 2011
2^e ontwerp: 21 februari 2011
Definitief ontwerp: 24 mei 2011

Opsteller: mr. J.C.M.G. Beusmans **paraaf:**
Controleur: mr. A.W.C.M. Jansen **paraaf:**

Gemeentelijke CBScode: 0984

Identificatie van het projectgebied: NL.IMRO.0984.

Colofon

Beusmans & Jansen

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post-en kantooradres:

Van Vlattenstraat 159

5975 SE Sevenum

T/F: 077-3744817

M: 06-30202996/06-48800953

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl

I: www.beusmans-jansen.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
2. PROJECT	7
2.1 Project	7
2.2 Architectonische kwaliteit	13
2.3 Overige projectonderdelen	16
3. GEBIEDSPROFIEL	17
3.1 Gebiedsbeschrijving	17
3.2 Ruimtelijk-functionele structuur projectgebied en omgeving	18
3.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en aanwezige bebouwing	18
3.2.2 Functies in en bij het projectgebied	19
3.3 Ruimtelijke effecten op korte en (middel)lange termijn.....	19
4. BELEIDSKADER.....	20
4.1 Rijksbeleid	20
4.2 Provinciaal beleid.....	21
4.3 Gemeentelijk beleid.....	22
4.3.1 Bestemmingsplan Smakterheide	22
4.3.2 Toekomstig bestemmingsplan	23
5. ONDERZOEK	24
5.1 Economische uitvoerbaarheid, privaatrechtelijke beperkingen en planschade	24
5.2 Milieu	24
5.2.1 Algemeen	24
5.2.2 Geluidhinder.....	25
5.2.3 Bodemkwaliteit	25
5.2.4 Luchtkwaliteit	28
5.2.5 Externe veiligheid.....	30
5.3 Milieuzonering	32
5.4 Waterhuishouding	33
5.4.1 Waterbeleid	33
5.4.2 Waterhuishoudkundige situatie.....	33
5.4.3 Wateradvies.....	35
5.5 Flora- en fauna.....	36
5.5.1 Flora- en faunawet	36
5.5.2 Quick scan flora en fauna	37

5.6 Natuur en landschap.....	39
5.7 Cultuurhistorie en archeologie.....	39
5.7.1 Cultuurhistorie.....	39
5.7.2 Archeologie.....	39
5.8 Kabels en leidingen	40
5.9 Verkeer	40
6. PROCEDURE.....	43
7. CONCLUSIE.....	43
8. PROJECTKAART.....	45

1. INLEIDING

Pavanis Fuelstations BV (hierna ook: initiatiefnemer) is voornemens om bij het te realiseren tankstation aan de Maasheseweg 87 te Venray een car-care-park te realiseren. Het car-care-park houdt in dat er 12 plaatsen komen waar auto's uitgestofzuigd kunnen worden, een wasstraat met 4 carcleaning-plaatsen en 4 jetwash-plaatsen, allen met bijbehorende voorzieningen voor ontvangst en techniek. In het bestaande gebouw met een oppervlakte van 550 m² zullen een bandenservice, schade-herstel, autoglas-service en verhuuractiviteiten plaatsvinden, waarbij in de noordelijke hoek een shop en coffeecorner gevestigd zullen worden. In deze ruimtelijke onderbouwing zal dit verder het "project" worden genoemd.

Het projectgebied heeft in het vigerende bestemmingsplan "Smakterheide", vastgesteld op 25 juni 1997 (nr. R796) en goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 21 oktober 1997 (nr. 97/51234M), de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden klasse b (categorie 3,4)' en deels ook 'Vw (III), kavelsontsluitingsweg' gekregen. De gronden met de bestemming Bedrijfsdoeleinden klasse b zijn, voor zover hier relevant, bedoeld voor bedrijven in de categorie 3 en 4 van de Staat van Bedrijven en verkooppunten van motorbrandstoffen en LPG (voor zover op de plankaart als zodanig aangeduid). De gronden met de bestemming Vw (III) zijn bedoeld als ontsluitingsweg voor het aangrenzende bedrijfskavel.

Gelet op het feit dat de bouw- en gebruiksvoorschriften worden overschreden is het project in strijd met de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan.

Tevens heeft het projectbesluit Maasheseweg 87 te Venray (NL.IMRO.0984.PRB09028-va01), vastgesteld op 14 september 2010, ter inzage gelegen van 23 september 2010 tot en met 4 november 2010; dit projectbesluit voorziet in het verplaatsen van een tankstation. Dit projectbesluit vervangt in deze het bestemmingsplan. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter op 1 september 2010 de volgende uitspraak gedaan: "Een projectbesluit kan slechts voorzien in de behoefte om een concreet bouwvoornemen te verwezenlijken dat wijzigingen aanbrengt in de fysieke leefomgeving en kan niet worden aangewend om een toetsingskader vast te stellen voor een groot aantal nog niet geconcretiseerde bouwplannen dat het geldende plan vervangt.

Het beoogde bouwplan kan wel gerealiseerd worden door middel van een Wabo-vergunning voor de activiteit bouwen en voor de afwijking van de bestemmingsregels. Hiertoe is reeds overleg gevoerd met de gemeente Venray. Resultaat van dit overleg is het opstellen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing welke uiteindelijk zou moeten leiden tot vergunningverlening.

In de navolgende hoofdstukken van deze ruimtelijke onderbouwing komen onder meer de volgende elementen aan de orde:

- § Projectbeschrijving, architectonische kwaliteit en duurzaam bouwen;
- § Gebiedsprofiel (bestaande uit een gebiedsbeschrijving en een beschrijving van de ruimtelijk-functionele structuur van het projectgebied en omgeving) alsmede de ruimtelijke effecten van het project op korte en (middel)lange termijn;
- § Toetsing aan het geldende rijks-, provinciaal-, regionaal - en gemeentelijk ruimtelijk beleid;
- § Financieel-economische uitvoerbaarheid, privaatrechtelijke beperkingen en planschade;
- § Resultaten van een (ruimtelijk) onderzoek op het gebied van milieu (geluid, bodem, lucht, milieuzonering en externe veiligheid), waterhuishouding (waterparagraaf), natuur en landschap, flora en fauna, cultuurhistorie en archeologie, kabels en leidingen en verkeer;
- § Procedure.

2. PROJECT

In dit hoofdstuk wordt het project beschreven. Er wordt ook ingegaan op de architectonische kwaliteit en, voor zover relevant, duurzaam bouwen. Tenslotte worden ook ondergeschikte projectonderdelen behandeld.

2.1 Project

Pavanis Fuelstations BV is voornemens om bij het nog te realiseren tankstation aan de Maasheseweg 87 te Venray een car-care-park te realiseren. Het car-care-park houdt in dat er 12 plaatsen komen waar auto's uitgestofzuigd kunnen worden, een wasstraat met 4 carcleaning-plaatsen en 4 jetwash-plaatsen, allen met bijbehorende voorzieningen voor ontvangst en techniek. In het bestaande gebouw met een oppervlakte van 550 m² zullen een bandenservice, schadeherstel, autoglas-service en verhuuractiviteiten plaatsvinden, waarbij in de noordelijke hoek een shop en coffeecorner gevestigd zullen worden. Dit gebouw zou oorspronkelijk gebruikt gaan worden als magazijn en werkplaats met hieraan verbonden voorzieningen, behorend bij het tankstation.

Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie T nummer 1135 en 5646 en plaatselijk bekend als Maasheseweg 87 te Venray. Het gehele perceel heeft een oppervlakte van circa 9067 m².

De op de plankaart nog als zodanig aangeduide kavelontsluitingsweg (perceelnummer 5646) was tot circa 2000 in gebruik als ontsluitingsweg (Paul Burgmanstraat). Doordat onder deze weg een hoofdpersleiding van de riolering is gelegen, wordt de bruikbaarheid van dit perceel beperkt en mogen hier in beginsel geen bouwwerken worden opgericht. De weg is door de gemeente opgeheven en is rond 2001 door Van Haren Beheer Venray BV van de gemeente gekocht met als doel dit perceel bij het perceel met nummer 1135 te trekken en als industriegrond te gebruiken. Op 23 februari 2011 is bouwvergunning voor de realisatie van het tankstation.

Dit nog te realiseren tankstation zal uitgebreid gaan worden met een car-care-park, zoals boven beschreven.

Ter voorbereiding van dit project is reeds overleg gevoerd met de gemeente Venray. Resultaat van dit overleg is het opstellen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing welke uiteindelijk zou moeten leiden tot het verlenen van een Wabo-vergunning voor de afwijking van het bestemmingsplan en voor de activiteit bouwen.

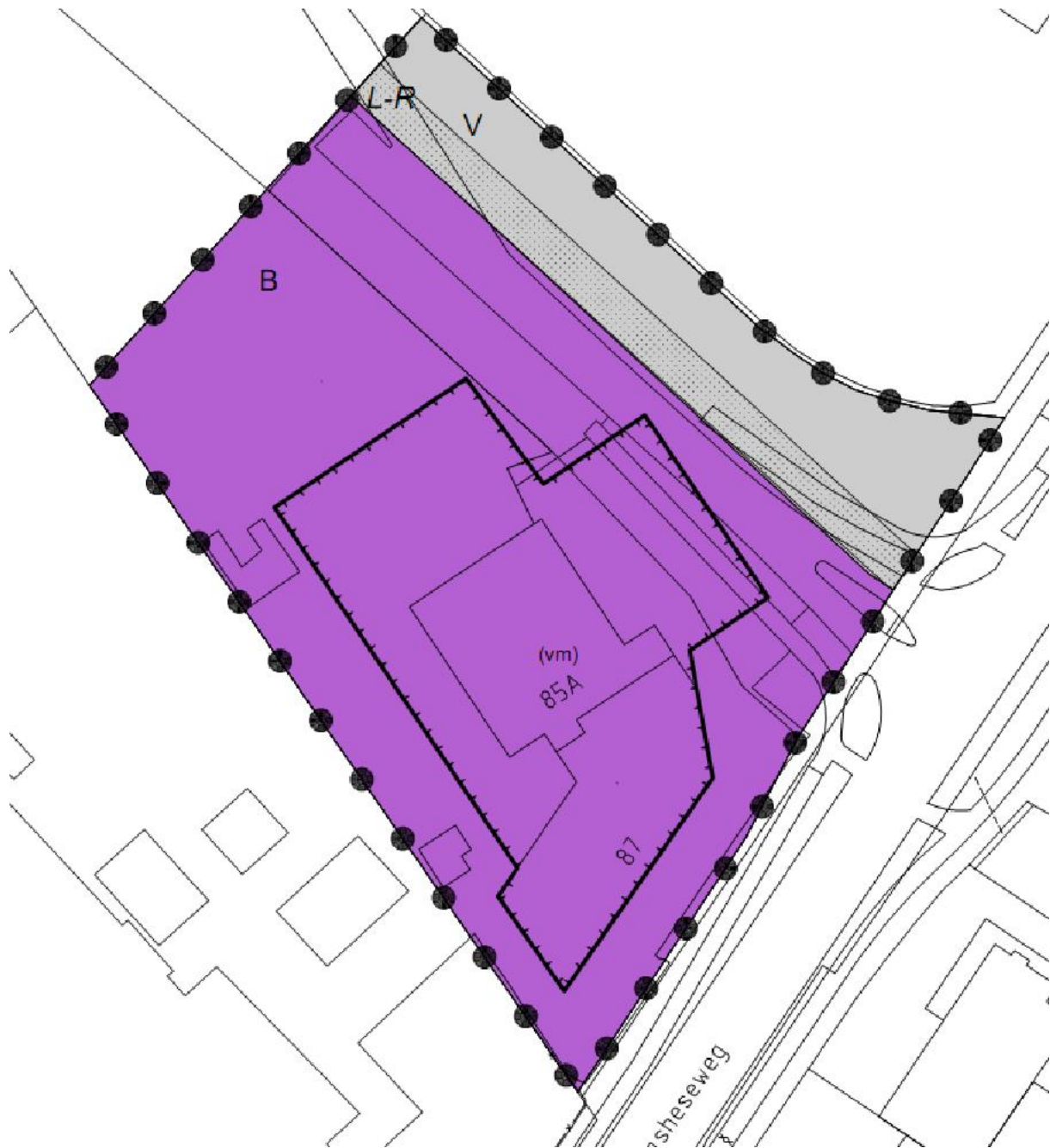
Hoewel de beoogde locatie op grond van zowel het geldende bestemmingsplan, als het momenteel

in concept gereed zijnde geactualiseerde bestemmingsplan, niet bestemd is voor milieucategorie 2 activiteiten, is reeds eerder ingestemd met de komst van een tankstation. Omdat de aanvullende activiteiten deels gerelateerd zijn aan een tankstation en voor het overige deel een functionele relatie hebben met een tankstation, zou een rigide toepassing van het gestelde in het bestemmingsplan leiden tot een gemiste kans. Hoewel dergelijke activiteiten beter zouden passen op het bedrijventerrein Keizersveld, is hiervoor geen geschikte locatie (meer) voorhanden. Gezien de ligging aan de overkant van de Maasheseweg kan nog wel worden gesproken van enige ruimtelijke samenhang. De gewenste shop en coffeecorner bij het car-care-park is uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie bij het tankstation. Om dit te waarborgen, wordt de voorwaarde gesteld dat de verkoopruimte maximaal 15% van het totale bedrijfsvloeroppervlak mag bedragen; op onderstaande schets van de nieuwe situatie is deze oppervlakte ook zo ingetekend. Van het gebouw met een oppervlakte van 550 m² wordt circa 85 m² (buitenwerks) gebruikt voor coffeecorner en shop. Tevens moet sprake zijn van één en dezelfde exploitant. Indien het tankstation zijn functie verliest, dient ook de detailhandelsfunctie te worden beëindigd.

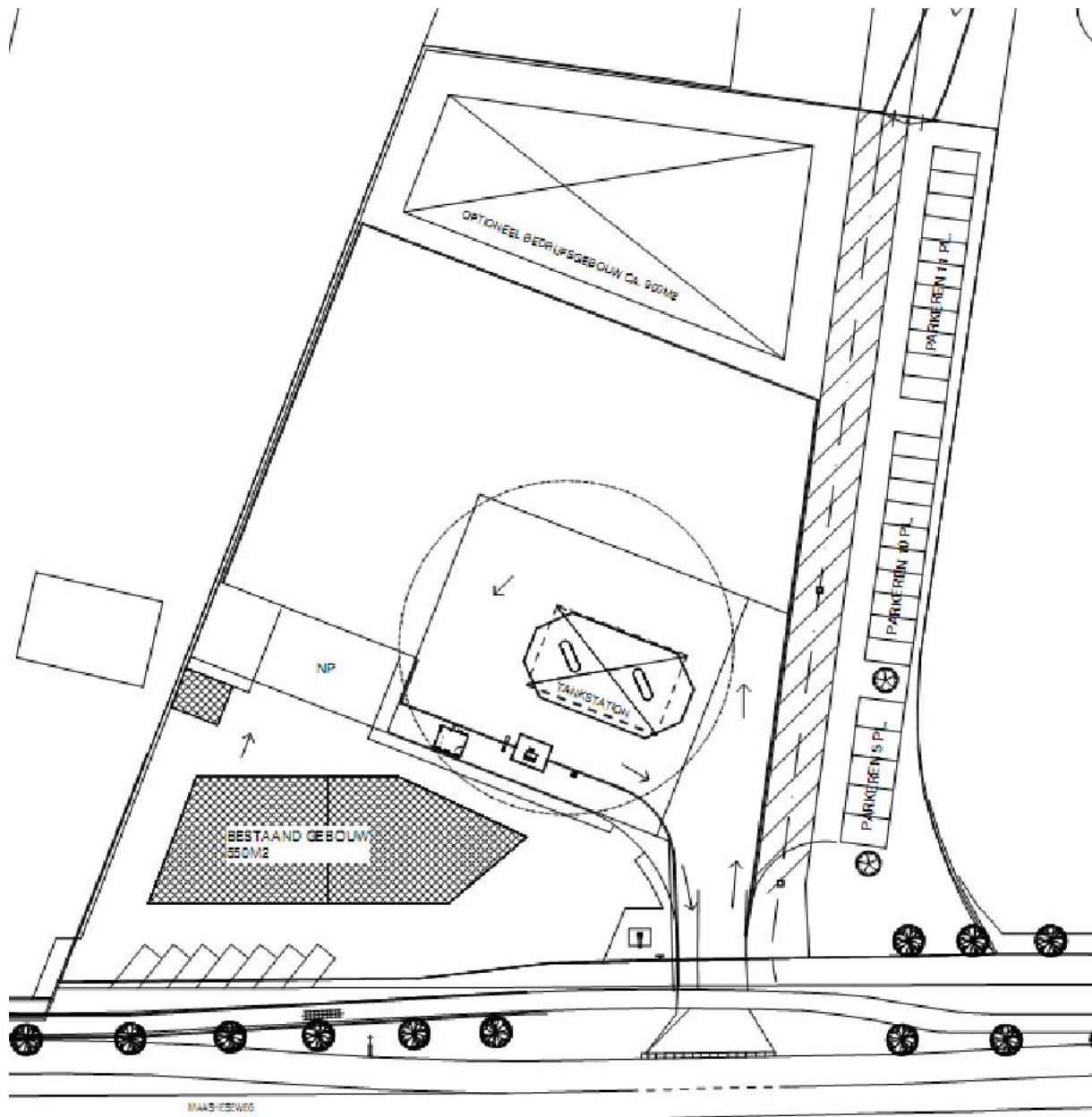
Uitgaande van de begroting van Pavanis van ca. 600 auto's per week zijn er qua ontsluiting op korte termijn geen problemen te verwachten. In het rapport opgesteld door bureau Kragten (prj100\VEN\079rapp; Tankstation Maasheseweg, onderzoek naar de oversteekbaarheid van de Maasheseweg in relatie tot de kruising Maasheseweg-Keizersveld) is onderzoek gedaan naar de noodzaak van een eventuele linksafstrook op de Maasheseweg. Een wachtrij voor afslaand verkeer naar het tankstation mag namelijk geen terugslag hebben op het kruispunt Maasheseweg-Keizersveld. Uit het rapport bleek dat er (nog) geen verkeerskundige noodzaak is om een linksafstrook aan te leggen op de Maasheseweg. Rond 2020 is die noodzaak er (waarschijnlijk) wel dus dan zal de situatie opnieuw bekeken worden.

Uit de berekening voor het tankstation is uitgegaan van 20 voertuigbewegingen per uur. Beide initiatieven genereren in totaliteit circa 25 voertuigbewegingen per uur. In de praktijk zullen veel bezoekers van de carwash ook het tankstation bezoeken. Bovendien vinden de meeste voertuigbewegingen naar de carwash in het weekend plaats dus niet in de spitsperiodes. De komst van het car-care-park zal dus geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersbewegingen op korte termijn.

Op de volgende pagina is de nieuwe situatie weergegeven, mede in relatie tot de reeds vergunde situatie.



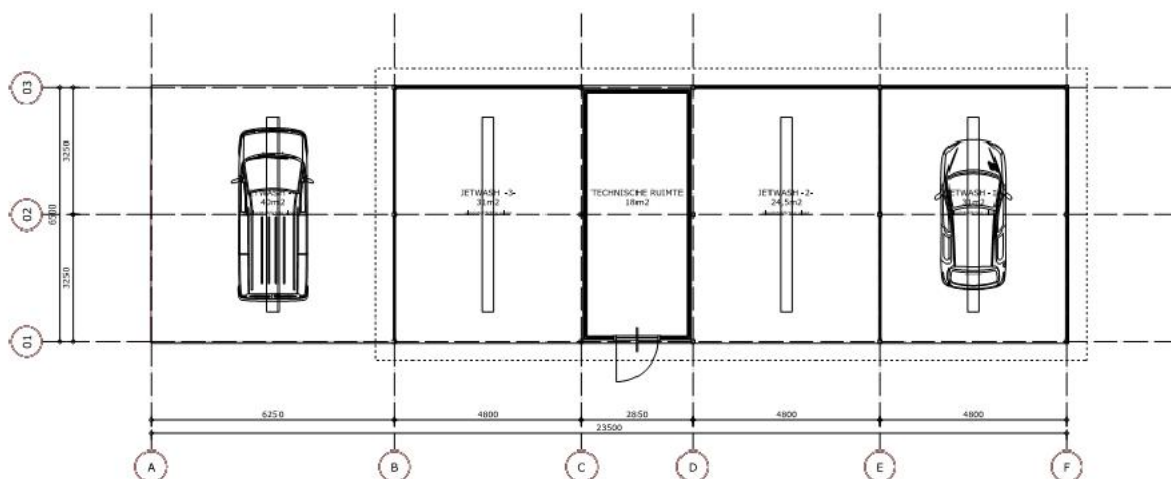
Figuur: projectkaart behorende bij projectprocedure ten behoeve van self-service tankstation



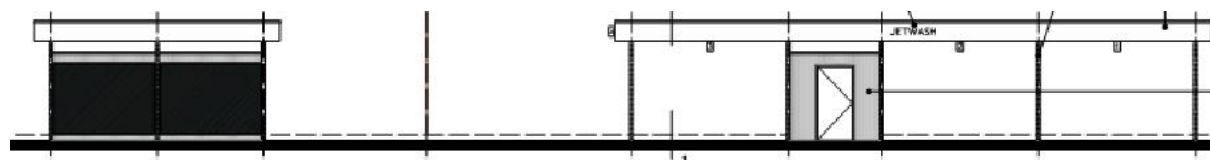
Figuur: inrichtingsschets behorende bij projectprocedure ten behoeve van self-service tankstation



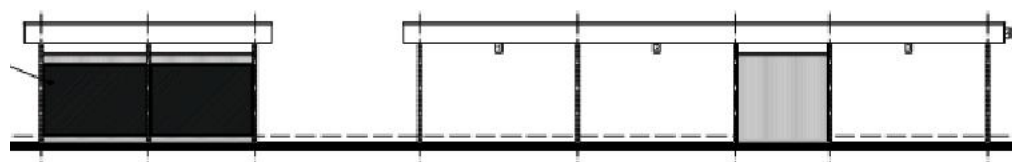
Figuur: Situatie nieuw met car-care-park



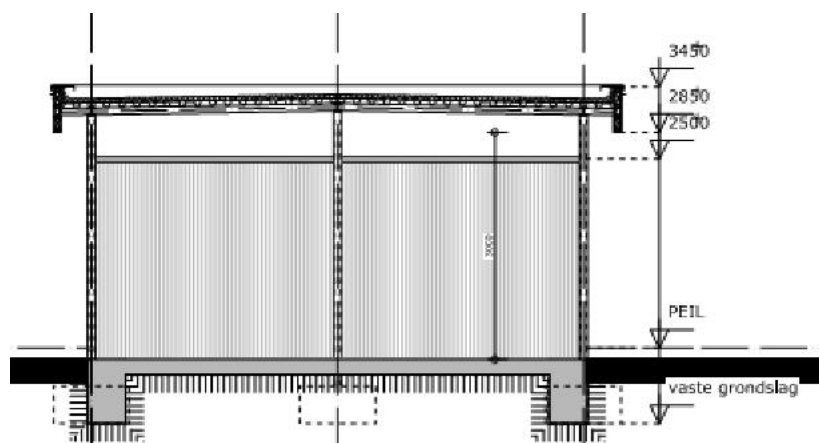
Figuur: jet-wash bovenaanzicht



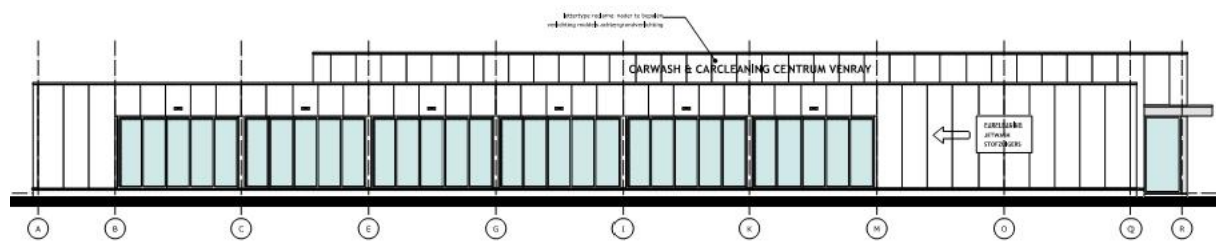
Figuur: jet-wash linker zijgevel en vooraanzicht



Figuur: jet-wash rechter zijgevel en achteraanzicht



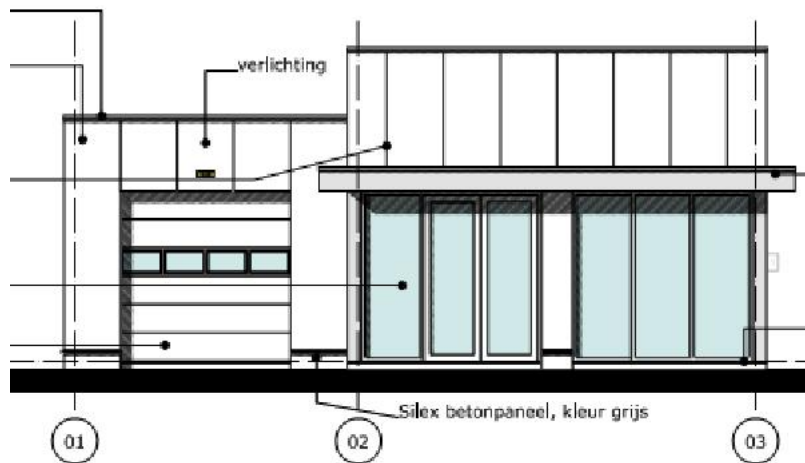
Figuur: jet-wash doorsnede



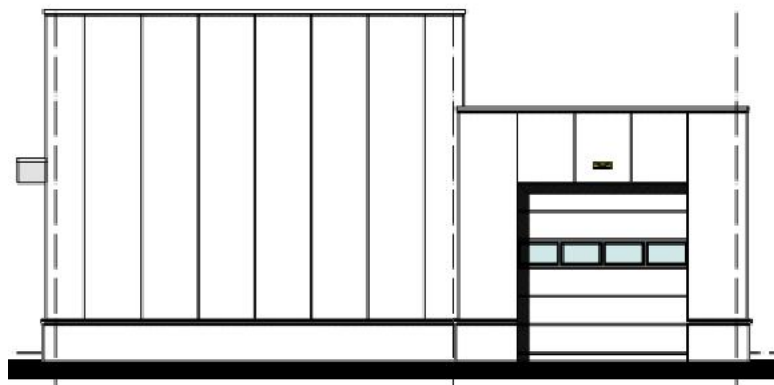
Figuur: carwash en carcleaning linker zijgevel



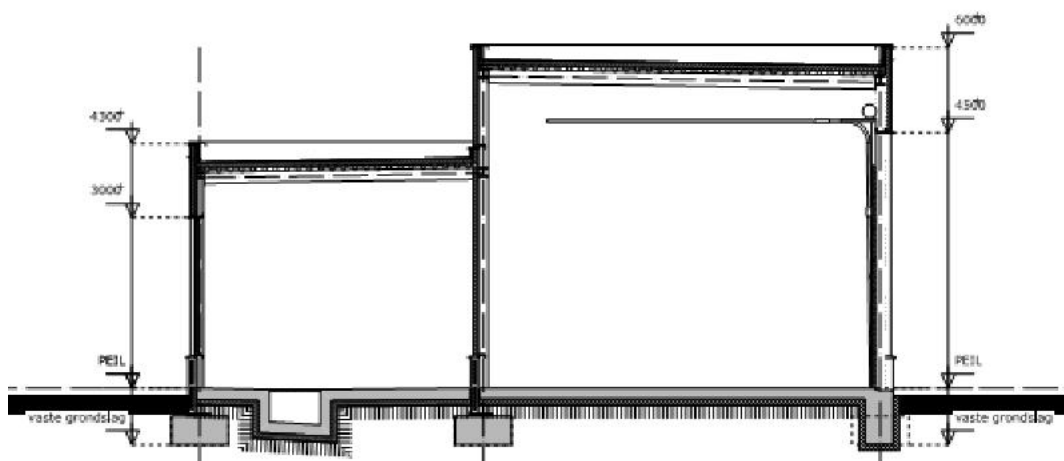
Figuur: carwash en carcleaning rechter zijgevel



Figuur: carwash en carcleaning voorgevel



Figuur: carwash en carcleaning achtergevel



Figuur: carwash en carcleaning doorsnede

2.2 Architectonische kwaliteit

Het bouwplan is ingediend bij de gemeente en is op 15 februari 2011 voorgelegd aan het Adviesbureau Ruimtelijke Kwaliteit.

Het plan voldoet aan de in de nota Ruimtelijke Kwaliteit gestelde criteria en is akkoord bevonden.

Maatvoering:

Afmetingen (circa)	Car-wash	Jet-wash
Breedte	46 m	23,5 m
Diepte	12 m	6,5 m
Bouwhoogte	6 m	3,5 m

2.3 Overige projectonderdelen

Onderdelen van het onderhavige project waarop deze ruimtelijke onderbouwing ook betrekking heeft, betreffen het bouwrijp maken van het projectgebied, de aanleg van erven, waterinfiltratie- en waterbergende voorzieningen en de noodzakelijke kabels en leidingen.

3. GEBIEDSPROFIEL

In dit hoofdstuk wordt het projectgebied en omgeving beschreven. Er wordt ingegaan op de ruimtelijk-functionele structuur ter plaatse. Er wordt beschreven of het project aansluit bij de bestaande bebouwing, de stedenbouwkundige structuur en aanwezige functies. Tenslotte wordt aandacht besteedt aan de ruimtelijke gevolgen van het project op de omgeving op korte en (middel)lange termijn.

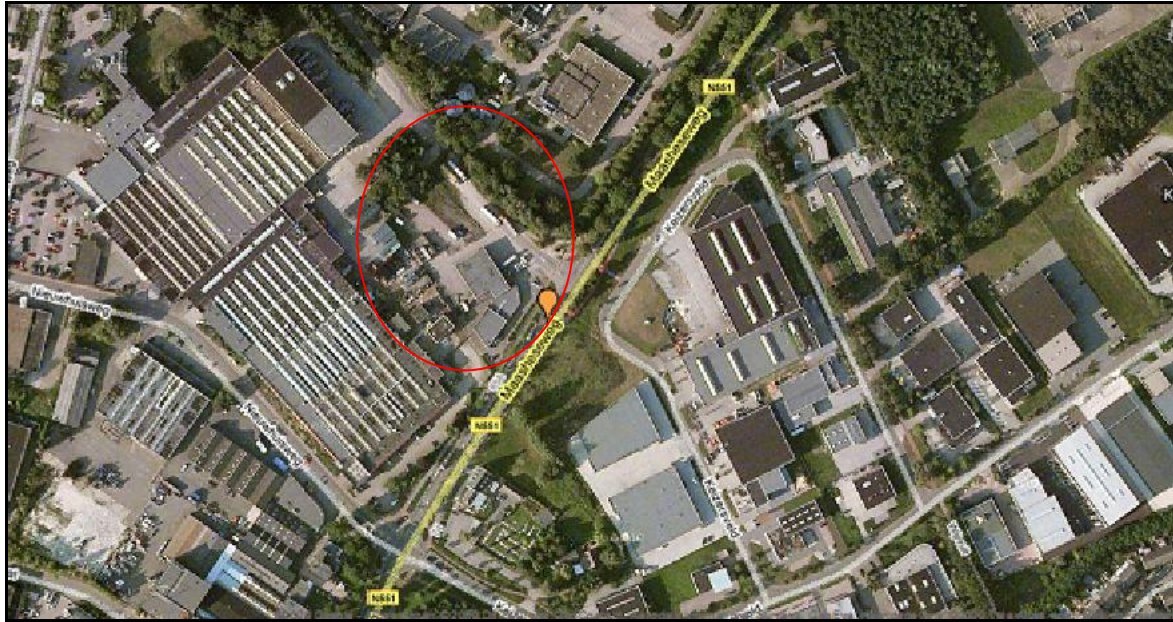
3.1 Gebiedsbeschrijving

Het project wordt gerealiseerd op het perceel kadastraal bekend als gemeente Venray sectie T nummer 1135 en 5646 en plaatselijk bekend als de Maasheseweg 87 te Venray. Het projectgebied heeft een omvang van circa 9067 m². De bebouwde oppervlakte in het projectgebied zal afnemen.

Het projectgebied is gelegen op bedrijventerrein Smakterheide, op een afstand van circa 900 meter van de bebouwde kom van Venray. De Maasheseweg is de grens tussen het bedrijventerrein Smakterheide en het bedrijventerrein Keizersveld.

In de omgeving van het projectgebied bevindt zich voornamelijk industriële bedrijvigheid. Tegen het projectgebied aan ligt Flextronics International aan de Maasheseweg 87a. Aan de Maasheseweg 89 ligt het bedrijf Xerox computer services B.V. en aan de Maasheseweg 83 Inalfa Roof Systems. Op het bedrijventerrein Smakterheide liggen een groot aantal logistieke bedrijven die zorgen voor veel werkgelegenheid in de regio Venray.

Het gebied is dicht bebouwd en versteend. Er bevinden zich weinig bedrijfswoningen op het bedrijventerrein. Ten zuiden van het bedrijventerrein Keizersveld is een woonwijk gelegen, op een afstand van circa 200 meter van het projectgebied. Onderstaand is een luchtfoto van het projectgebied weergegeven.



Figuur: luchtfoto met het projectgebied in het rood omcirkeld.

3.2 Ruimtelijk-functionele structuur projectgebied en omgeving

3.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en aanwezige bebouwing

De Maasheseweg vormt de verbinding tussen de bebouwde kom van Venray en de kern Maashees (gemeente Vierlingsbeek). De locatie van het project is, zoals eerder vermeld, gelegen op het bedrijventerrein Smakterheide, dat zich ten noorden van de kern Venray bevindt.

De Maasheseweg is een provinciale weg, tevens bekend als de N 551. Het grote aantal vrachtbewegingen op het bedrijventerrein zorgen voor onveilige situaties mede gelet op fietsende jongeren die de wegen op dit terrein als doorgaande route naar school gebruiken. Hiervoor zijn voorzieningen getroffen, onder andere door het aanbrengen van vrij liggende fietspaden.

De bebouwing op het bedrijventerrein bestaat uit veel grote bedrijfshallen, iets kleinere bedrijven en kantoren. Bedrijfswoningen komen weinig voor.

Onderstaand is op een plattegrond en een luchtfoto weergegeven waar het projectgebied zich bevindt en hoe de omgeving eruit ziet.



3.2.2 Functies in en bij het projectgebied

In functionele zin is het projectgebied en haar omgeving, zoals hiervoor gezegd, te kwalificeren als (logistiek) bedrijventerrein, waarbinnen een aan het te realiseren tankstation gelieerd car-care-park, langs de doorgaande weg van Venray naar Maashees qua functie uitstekend past.

Het project brengt geen verandering in de bestaande situatie op het bedrijventerrein Smakterheide.

3.3 Ruimtelijke effecten op korte en (middel)lange termijn

Gesteld kan worden dat er zowel op planologisch als stedenbouwkundig gebied geen bezwaren bestaan tegen het project. Het project heeft – zowel op korte als op (middel)lange termijn - geen onaanvaardbare negatieve ruimtelijke effecten op de omgeving. Hierna zal deze stelling nader gemotiveerd worden en ingegaan worden op alle relevante aspecten die bij onderhavig bouwplan aan de orde kunnen komen.

4. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het Rijk heeft de diverse afzonderlijke nota's op het desbetreffende ruimtelijk beleid samengevoegd tot één Nota Ruimte. De nota bevat daarmee niet alleen de ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in de 5^e Nota over de Ruimtelijke Ordening zijn opgenomen, maar ook uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en het Nationale Verkeers- en Vervoersplan. Voor het provinciaal beleid wordt gebruik gemaakt van Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2006 (inmiddels enkele malen op onderdelen geactualiseerd). In het kader van het gemeentelijk beleid wordt ingegaan op de relatie van het project met het geldende bestemmingsplan.

4.1 Rijksbeleid

In de Nota "Ruimte" wordt ruimte voor ontwikkeling als uitgangspunt centraal gesteld. Het kabinet gaat uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk platteland. Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- Bundeling van infrastructuur en vervoersstromen;
- Aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor alle vier de pijlers geldt dat de basiskwaliteit gehaald dient te worden.

Het onderhavige project heeft vooral betrekking op de eerste pijler. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd, dat wil zeggen binnen bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Daarbij wordt aangesloten op bestaande ruimtelijke structuren.

Het project betreft de uitbreiding van een nog te realiseren tankstation met een car-care-park; een bedrijfsmatige activiteit die zich bij uitstek leent voor realisatie op een bedrijventerrein direct aan een doorgaande provinciale weg.

Hierdoor past het project in de doelstellingen van de Nota "Ruimte".

4.2 Provinciaal beleid

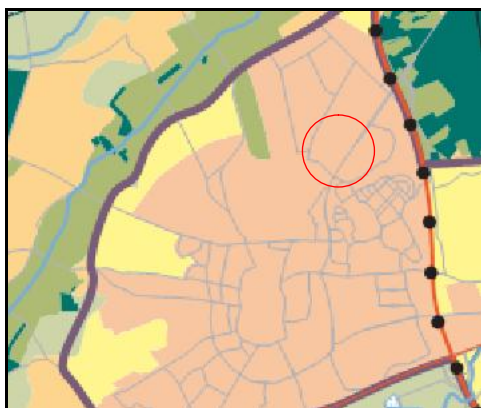
POL 2006:

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2006 vastgesteld en is diverse malen op onderdelen geactualiseerd. Het POL wordt gezien als een structuurvisie.



Het perspectief stedelijke bebouwing (P9), waarin het projectgebied is gelegen, omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering, en ecologisch water. Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken en de kwaliteit van werklocaties geborgd dan wel verbeterd.

De milieukwaliteit in dit gebied dient te worden afgestemd op aard en functie van de deelgebieden. Door het toepassen van de systematiek van ruimtelijke differentiatie voor leefomgevingskwaliteit en de Stad & Milieu-benadering kunnen belemmeringen worden weggenomen. Met het oog op een integrale afweging door gemeenten zorgen deze voor verdere differentiatie van milieukwaliteit.



P9 Stedelijke bebouwing

De Maasheseweg 87 wordt verder niet gekenmerkt door blauwe, groene of kristallen waarden.

Het car-care-park past derhalve binnen dit perspectief.

Limburgs Kwaliteitsmenu:

In januari 2010 hebben Gedeputeerde Staten de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vastgesteld. Samen met deze POL-aanvulling hebben GS tevens de

beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu vastgesteld.

De POL-aanvulling richt zich op een partiële herziening van het POL2006 op de volgende punten:

- ÿ Provinciale regie en sturing op woningvoorraadontwikkeling
- ÿ Provinciale regie en sturing op ontwikkeling werklocaties
- ÿ Selectieve provinciale sturing op verstedelijkingsprocessen
- ÿ Ruimte voor nieuwe clusters van bebouwing in landelijk gebied (nee, tenzij)
- ÿ Het verbinden van nieuwbouw of uitleglocaties met revitalisering en/of herstructurering (woongebieden, werklocaties, glastuinbouw).
- ÿ Selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen
- ÿ Verankeren van het Limburgs Kwaliteitsmenu

Deze POL-aanvulling is de opvolger van het contourenbeleid; gelet op het feit dat er voorwaarden worden gesteld aan ontwikkelingen in het buitengebied en er in casu sprake is van bouwen binnen een bestaand bedrijventerrein, past dit geheel binnen de beginselen van het Limburgs Kwaliteitsmenu.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Bestemmingsplan Smakterheide

Het projectgebied heeft in het vigerende bestemmingsplan "Smakterheide", vastgesteld op 25 juni 1997 (nr. R796) en goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 21 oktober 1997 (nr. 97/51234M), de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden klasse b (categorie 3,4)' en deels ook 'Vw (III), kavelsontsluitingsweg' gekregen. De gronden met de bestemming Bedrijfsdoeleinden klasse b zijn, voor zover hier relevant, bedoeld voor bedrijven in de categorie 3 en 4 van de Staat van Bedrijven en verkooppunten van motorbrandstoffen en LPG (voor zover op de plankaart als zodanig aangeduid). De gronden met de bestemming Vw (III) zijn bedoeld als ontsluitingsweg voor het aangrenzende bedrijfskavel.

Omdat het bouwpan niet geheel past binnen de bouw- en gebruiksvoorschriften van het bestemmingsplan, is er sprake van strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

Hoewel deze locatie derhalve niet bestemd is voor milieucategorie 2 activiteiten, is reeds eerder ingestemd met de komst van een tankstation (ook vallend onder milieucategorie 2).

Omdat de aanvullende activiteiten deels gerelateerd zijn aan een tankstation en voor het overige deel een functionele relatie hebben met een tankstation, zou een rigide toepassing van het gestelde in het bestemmingsplan leiden tot een gemiste kans.

Het beoogde bouwplan kan wel gerealiseerd worden door middel van een Wabo-vergunning voor de afwijking van het bestemmingsplan. Hiertoe is reeds overleg gevoerd met de gemeente Venray. Resultaat van dit overleg is het opstellen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing welke uiteindelijk zou moeten leiden tot vergunningverlening.

4.3.2 Toekomstig bestemmingsplan

Voor het projectgebied is verder inmiddels een bestemmingsplan in voorbereiding; het verkeert echter nog in zeer prematuur stadium, zodat toetsing hieraan nog niet mogelijk is.

5. ONDERZOEK

5.1 Economische uitvoerbaarheid, privaatrechtelijke beperkingen en planschade

De realisatie van het project geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. Verder zijn de gronden eigendom van de initiatiefnemer. Deze gronden zijn niet belast met beperkte zakelijke rechten van derden.

De kans op te honoreren verzoeken om planschadevergoeding (artikelen 6.1 en 6.2 Wro) is nihil; gelet op de functie van bedrijventerrein, waarbinnen bedrijfsmatige activiteiten binnen de milieucategorieën 3 en 4 passen, zorgt een functie als car-care-park niet tot een wijziging in het planologisch regime waardoor planschade zal worden geleden, temeer niet in relatie tot het reeds middels een projectprocedure vergunde self-service tankstation.

Het is tegenwoordig gebruikelijk dat een initiatiefnemer, ook in onderhavig geval, door de gemeente verzocht wordt een planschadeverhaalovereenkomst af te sluiten om eventueel door de gemeente uit te keren planschadevergoedingen af te wentelen op de initiatiefnemer van een project waaraan slechts medewerking kan worden verleend middels een planologische wijziging.

Daarnaast zullen op basis van de Grondexploitatiewet alle door de gemeente Venray te maken kosten welke terug zijn te voeren op dit project, middels een vooraf af te sluiten anterieure overeenkomst worden verhaald.

5.2 Milieu

5.2.1 Algemeen

Milieuaspecten spelen een rol in de ruimtelijke planvorming wanneer aan een gebied functies worden toegekend die een milieubelasting doen ontstaan of doen toenemen. Door middel van een goede ruimtelijke ordening kan een milieubelasting ook worden beperkt of worden voorkomen, zodat wordt bijgedragen aan de duurzame ontwikkeling van de gemeente. Milieu-aspecten worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces betrokken. Hierdoor wordt het milieubelang volwaardig afgewogen tegen andere belangen die evenzeer claims leggen op de beschikbare ruimte. De integratie van het milieubeleid in andere beleidssectoren leidt dat ertoe dat de milieuaspecten van dit plan niet alleen in deze paragraaf aan de orde komen. Daarom wordt in het onderstaande alleen ingegaan op de meest belangrijke milieudoelstellingen.

5.2.2 Geluidhinder

Wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagenstandplaatsen). Uit art. 74 Wgh vloeit voort dat in principe alle wegen voorzien zijn van een geluidzone, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De zonebreedte is afhankelijk van het gebied (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Binnen de zones moet een akoestisch onderzoek worden verricht. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen bedraagt in die zone 48 dB (art. 82 Wgh).

Gelet op het feit dat op een car-care-park met aanverwante activiteiten de Wet geluidhinder niet van toepassing is omdat het geen geluidgevoelig object is, is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek derhalve niet noodzakelijk.

Spoorweglawaaï

In de nabijheid van het projectgebied is geen spoorlijn gesitueerd.

5.2.3 Bodemkwaliteit

Het is verboden om bouwwerken waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven te bouwen op verontreinigde grond. Teneinde de kwaliteit van de bodem zeker te stellen dient in zo'n geval een onderzoeksrapport naar de kwaliteit van bodem en grondwater overlegd te worden.

De aanwezigheid van personeel bij het car-care-park zal zeer beperkt blijven. In ieder geval zal er niet meer dan 2 uur per dag personeel aanwezig zijn. Hieruit volgt dat het onderhavige project dus niet de realisatie van een bouwwerk behelst waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven.

Voor de realisatie van het tankstation is overigens op 25 mei 2010 is een bodemrapportage opgesteld door Oranjewoud (projectnummer 217797). In het uitgevoerde bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Onderstaand zijn volledigheidshalve de conclusies uit dit onderzoek weergegeven, nu deze nog steeds actueel zijn.

"1. Weg en wegbermen Paul Burgmanstraat ong.

In de bovengrond met sporen kolen en baksteen is een licht verhoogd gehalte aan PAK aangetoond. Het gehalte aan PAK overschrijdt tevens de achtergrenswaarde voor zone

Bedrijfsterreinen Venray 1980-2005. In de zintuiglijk schone boven- en de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond. Het gemeten gehalte aan barium is, conform het gestelde in de circulaire bodemsanering 2009, getoetst aan de voormalige interventiewaarde. Dit in verband met het voor deze parameter aanwezig zijn van een aanwijsbare antropogene bron (bijmenging met baksteen en kolen). Uit de toetsing blijkt dat het gemeten gehalte aan barium deze voormalige interventiewaarde niet overschrijdt. In het grondwater is een licht verhoogd gehalte aan barium aangetoond. De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' wordt formeel verworpen, vanwege het aangetoonde licht verhoogde gehalte aan PAK.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentratie kleiner is dan de betreffende tussen- en interventiewaarde.

2. Voormalige AMV-garage Paul Burgmanstraat 1

Ter plaatse van de voormalige wasplaats en olieopslag is in de bovengrond onder de betonvloer geen verhoogde gehalten aan minerale olie aangetoond.

Ter plaatse van de voormalige garage is een licht verhoogd gehalte aan minerale olie in de boven-grond onder de betonvloer aangetoond. Het gehalte aan minerale olie overschrijdt tevens de achtergrenswaarde voor zone Bedrijfsterreinen Venray 1980-2005.

In de bovengrond met zwakke bijmengingen aan kolen en baksteen ter plaatse van het overige terrein is geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond. In de zintuiglijk schone bovengrond is eveneens geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond. In de zintuiglijk schone ondergrond is een licht verhoogd gehalte aan kobalt aangetoond.

Het gemeten gehalte aan barium is, conform het gestelde in de circulaire bodemsanering 2009, getoetst aan de voormalige interventiewaarde. Dit in verband met het voor deze parameter aanwezig zijn van een aanwijsbare antropogene bron (bijmenging met baksteen en kolen). Uit de toetsing blijkt dat het gemeten gehalte aan barium deze voormalige interventiewaarde niet overschrijdt.

In het grondwater van de peilbuizen 8 is een licht verhoogd gehalte aan barium aangetoond. In het grondwater van peilbuis 3 is een licht verhoogd gehalte aan tetrachlooretheen (Per) en 1,1,2,-trichloorethaan aangetoond. Peilbuis 3 is nabij de erfgrens met Inalfa gelegen. Uit de analyse-sultaten van de bemonstering van de bestaande peilbuizen 5 en 100 gelegen nabij de voormalige spuitplaats en voormalige vatenopslag blijkt dat er geen verhoogde gehalte boven de detectielimiet aan minerale olie zijn aangetoond. Wel is ter plaatse van peilbuis 5 een matige tot sterke verontreiniging met Per, Tri en 1,2-dichlooretheen aangetoond.

De aangetoonde verontreiniging in de peilbuizen 3 en 5 komen overeen met het beeld van

de door Inalfa veroorzaakte verontreiniging met vluchtige koolwaterstoffen in het grondwater. In combinatie met de aanwezige grondwaterstroming in noordoostelijke richting, kan gesteld worden dat er sprake is van verspreiding van de VOCL-verontreiniging in de richting het perceel van Van Haren.

De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' ter plaatse van het overige terrein wordt formeel verworpen, vanwege het aangetoonde licht verhoogde gehalte aan kobalt. De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' ter plaatse van de wasplaats, olieopslag en garage wordt formeel aanvaard, vanwege het aangetoonde licht verhoogde gehalte aan minerale olie ter plaatse van de garage.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentratie kleiner is dan de betreffende tussen- en interventiewaarde.

3. Voormalige vatenopslag, Paul Burgmanstraat 1

Op basis van het verrichte bureauonderzoek wordt een aanvullend onderzoek naar de grondwaterverontreiniging ter plaatse van de voormalige vaten opslag, mede gelet op de gegevens in de 'Notitie verontreiniging Inalfa i.v.m. project Van Haren, Paul Burgmanstraat 1 te Venray', niet noodzakelijk geacht. De notitie is voorgelegd aan en akkoord bevonden door de gemeente Venray.

De gemeente heeft bevestigd dat verder onderzoek niet nodig is en de sanering van het grondwater ter plaatse van het terrein van Inalfa hoogstwaarschijnlijk in juni 2010 zou aanvangen. Naar verwachting zal hiermee tevens de verontreiniging op het terrein van Van Haren worden weggetrokken. Wel geeft de gemeente aan dat bij eventuele toekomstige werkzaamheden met grondverzet en bronnering rekening dient te worden gehouden met deze grondwaterverontreiniging.

Voor genoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek. “

Tevens is op deze datum door Oranjewoud een plan van aanpak opgesteld, vanwege het feit dat zich ter plaatse van de voormalige garage Allers lokaal een sterke verontreiniging (> interventiewaarde) met minerale olie is aangetroffen. Dit is tevens de locatie waar de jet-wash gerealiseerd gaat worden. De verontreiniging is ingekaderd tot globaal de achtergrondwaarde (AW2000). De verontreiniging met minerale olie kan gerelateerd worden aan de voormalige bedrijfsactiviteiten ter plaatse (stalling en onderhoud aan (vracht)auto's). Op basis van de omvang is er geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt de met minerale olie verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd. In het plan van aanpak is de aanpak voor de verwijdering van de sterk verontreinigde grond weergegeven. Het doel is het volledige verwijderen van de verontreiniging met minerale olie tot de achtergrondwaarde (AW2000). Door het ontgraven en

afvoeren van de verontreiniging is er voor het toekomstig gebruik geen gebruiksbeperking en nazorg.

Inmiddels hebben Gedeputeerde Staten van Limburg kennis gegeven van het feit dat op 19 april 2011, een melding op grond van artikel 39, lid 4 Wet bodembescherming (verder: Wbb) is ontvangen inzake het saneringsplan VOCL en minerale olie grondwaterverontreiniging Inalfa BV, 24 november 2004. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 15 februari 2005 ingestemd met dit saneringsplan voor de locatie Maasheseweg 83 te Venray. Door het verplaatsen van de hoofdingang is het adres van Maasheseweg 83 veranderd in nummer 87. De melding Maasheseweg 87, Paul Brugmanstraat 1 heeft betrekking op de direct benedenstrooms gelegen locatie waar een nieuw tankstation Paul Brugmanstraat 1 wordt opgericht. Hiervoor is een tijdelijke bronbemaling nodig om twee ondergrondse tanks te kunnen plaatsen. Bij de bronbemaling wordt verontreinigd grondwater met VOCL afkomstig van het Inalfa/ Chalet XIII terrein onttrokken gedurende een periode van 10 dagen. Het verontreinigd grondwater zal na zuivering op het vuilwaterriool van de gemeente Venray worden geloosd.

Conform de opgestelde en geakkordeerde plannen van aanpak en melding zal de grond en het grondwater binnen de projectlocatie gesaneerd worden, zodat er voor het toekomstig gebruik geen sprake meer is van gebruiksbeperkingen.

Indien er verder werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Bouwstoffenbesluit zijn hierop van toepassing.

5.2.4 Luchtkwaliteit

Wetgeving

Tot 15 november 2007 was in Nederland het Besluit luchtkwaliteit (BLK 2005) van kracht. Het BLK 2005 bood overheden de mogelijkheid om projecten doorgang te laten vinden in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden, op voorwaarde dat de luchtkwaliteit door het project per saldo niet slechter wordt. Het BLK 2005 eiste dat een verslechtering gecompenseerd moest worden door voldoende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit noemen we projectsaldering. In de opvolger van het BLK 2005, de Wijziging van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer; "Wet Luchtkwaliteit"), wordt de programma-aanpak geïntroduceerd. Alle projecten

binnen een programmagebied kunnen hierdoor doorgang vinden mits de Nederlandse overheden voldoende maatregelen nemen om overal in het gebied aan de grenswaarden te voldoen. De programma-aanpak is gekoppeld aan inwerkingtreding van de nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Die maakt het mogelijk dat de normen voor fijn stof en stikstofdioxide op een later tijdstip (waarschijnlijk vijf jaar) worden gehaald. De Wet Luchtkwaliteit wordt verder uitgewerkt in nadere regelgeving zoals een Algemene Maatregel van Bestuur (Besluit "Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)") en Ministeriële Regelingen (Regeling "Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)"). Ook is op 16 januari 2009 de AMvB die gericht is op het voorkomen van de bouw van zogenoemde 'gevoelige bestemmingen', zoals kinderdagverblijven en scholen, binnen een bepaalde afstand van (snel)wegen in gebieden die (nog) niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen, in werking getreden. Zo wil het Rijk de gezondheid van kwetsbare bevolkingsgroepen beschermen tegen een relatief verhoogd gezondheidsrisico.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De programma-aanpak uit de Wet krijgt vorm in gebieden waar de luchtkwaliteit de Europese normen overschrijdt (overschrijdingsgebieden). Gezamenlijk wordt gewerkt door gemeenten, WGR+-regio's, provincies en Rijk, aan dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In dit 5-jarige programma inventariseren alle overheden alle grote ruimtelijke ontwikkelingen en brengen ze alle uitvoerbare en kosteneffectieve maatregelen in kaart om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het resultaat hiervan is een positieve balans van enerzijds projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en anderzijds een groot pakket maatregelen die ervoor zorgen dat overal aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Het Rijk coördineert de ontwikkeling van het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd tot 1 augustus 2014.

Kleine en grote projecten

De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en grote' projecten. Kleine projecten dragen niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in het Besluit "Niet in betekenende mate bijdragen (lucht-kwaliteitseisen)". Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten - die jaarlijks meer dan 3 procent van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM10 en NO2 bijdragen- een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing.

Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Dit is een Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 31 oktober 2007, nr. DJZ2007004707, houdende regels omtrent de aanwijzing van categorieën van

gevallen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Regeling niet in betekenende mate bijdragen (lucht-kwaliteitseisen)).

Het gaat hierbij om de volgende categorieën:

- inrichtingen
- infrastructuur
- kantoorlocaties
- woningbouwlocaties

Voor woningbouw geldt dat woningbouwprojecten van netto niet meer dan 1500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg) niet in betekende mate bedragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 4 lid 1 Besluit NIBM jo. art. 4 lid 2, bijlage 3B.2 Regeling NIBM).

Bij kantoorlocaties ligt de grens op 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg en 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

Het onderhavige project is in relatie met beide bovenbeschreven ontwikkelingen, welke niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, dusdanig kleinschalig, dat dit zonder meer valt onder de Regeling NIBM. Het uitgangspunt is dat er circa 600 voertuigbewegingen per week zullen plaatsvinden; in vergelijking met een woningsbouwproject met 1500 woningen, vallen 600 voertuigbewegingen per week in het niet.

Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor het project.

5.2.5 Externe veiligheid

Bedrijven

De veiligheid rond bedrijven wordt gereguleerd in de vigerende milieuvergunning (of een geldende Algemene Maatregel van Bestuur) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen van 21 oktober 2004 (Bevi). In het Bevi worden specifieke regels opgenomen voor specifieke risicovolle inrichtingen. Het gaat hierbij onder meer om inrichtingen in het kader van het Besluit risico's zware ongevallen 1999, LPG-tankstations, inrichtingen waar gevaarlijke (afval)stoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage van meer dan 10.000 kg worden opgeslagen, inrichtingen met een koel-of vriesinstallatie met meer dan 400 kg ammoniak. In het Bevi heeft iedere risicovolle inrichting een veiligheidszone gekregen. Dit heet de plaatsgebonden risicocontour (PR-contour). Binnen deze contour mogen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, grootschalige kantoren, hotels, winkelscentra, campings) of beperkt kwetsbare objecten (zoals verspreid liggende woningen, bedrijfswoningen dan wel bedrijfsgebouwen van derden, kleinere

kantoren, hotels en winkels, sporthallen, zwembaden) **niet of niet zonder meer** worden opgericht. Het Bevi gaat uit van een **PR-contour 10^{-6} /jr.** Het kan gaan om inrichtingen waarbij door middel van een vaste afstand wordt voldaan aan deze contour (zogenaamde “categoriale inrichtingen”) en inrichtingen waarbij deze contour individueel moet worden berekend (Quantitative Risk Assessment (QRA)). Dit is geregeld in Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Bij het nemen van een planologische besluit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan of een ontheffingsbesluit ex artikel 3.10 Wro) moet het bevoegd gezag deze contour in acht nemen voor kwetsbare objecten. Hierbij geldt de PR-contour 10^{-6} /jr. als grenswaarde. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de contour als richtwaarde, d.w.z. in principe moet PR 10^{-6} /jr. aangehouden worden, maar er mag gemotiveerd van worden afgeweken. Indien een kwetsbaar object wordt gerealiseerd binnen de PR-contour 10^{-6} /jr. is dat alleen acceptabel indien aan de planologische maatregel of de milieuvergunning zodanige voorwaarden worden verbonden dat binnen 3 jaar de PR-contour 10^{-6} /jr. gehaald wordt. Tot die tijd geldt dan de PR-contour 10^{-5} /jr. als grenswaarde.

Naast het plaatsgebonden risico kent het Bevi ook het groepsgebonden risico (GR). Het groepsgebonden risico geeft aan wat de kans is op een ongeval met ten minste 10, 100 of 1000 dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde bron. Het aantal personen dat in de omgeving van de bron verblijft bepaalt daardoor mede de hoogte van het groepsrisico. Voor het GR geldt geen harde juridische norm (zoals de PR-contour 10^{-6} /jr. wel is) maar een zogenaamde oriënterende waarde. Het berekende groepsrisico wordt weergegeven in een curve, waarbij de kans op een ongeval wordt uitgezet tegen het aantal mensen dat daarbij omkomt. In dezelfde grafiek wordt de oriënterende waarde uitgezet. Als die wordt overschreden door een ruimtelijke ontwikkeling moet dat worden verantwoord. Hiermee wordt in beeld gebracht of en in welke mate het bevoegd gezag het GR wel of niet aanvaardbaar vindt, al dan niet na het nemen van maatregelen.

Primair is er in casu geen sprake van realisatie van een (beperkt) kwetsbaar object.

Volgens de Risicokaart Limburg en informatie van de gemeente Venray ligt in de directe omgeving van het projectgebied (binnen een straal van 1000 meter) geen risicovolle inrichting.

Het projectgebied ligt derhalve niet in binnen PR-contouren 10^{-6} /jr. en GR-invloedsgebieden van risicovolle (Bevi)inrichtingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of binnenwateren is geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) en de daarop gebaseerde Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Op basis van deze circulaire kunnen langs wegen, spoorwegen en vaarwegen PR-contouren 10^{-6} en 10^{-5} en het GR bepaald worden. De juridische binding van deze contouren voor bestaande en nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten is grotendeels gelijk aan het Bevi. Dat geldt ook voor de rol van het GR.

Het rijk heeft in begin 2003 nieuwe risicoatlassen uitgebracht voor het transport van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, spoorwegen, vaarwegen en buisleidingen. De atlassen geven gerelateerd aan het aantal/de hoeveelheid vervoerde gevaarlijke stoffen, inzicht in (bijna) knelpunten ten

aanzien van in voorbereiding zijnde risiconormering. In en in de directe nabijheid van het projectgebied is vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan. Voor zover het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn met name de rijks-, provinciale- en spoorwegen van belang. In de omgeving van het projectgebied is dit de Maasheseweg (N 551) zelf. Voor deze weg is de PR-contour 10^{-6} niet berekenbaar geweest.

De vuistregels Externe Veiligheid van de VNG toepassend op onderhavig project dient geconstateerd te worden dat via de N 551 (ter plaatse een 80 km-wegvak) niet zodanig veel transportbewegingen met gevaarlijke stoffen het projectgebied passeren dat de grens van 2300 LPG-tankwagens per jaar dan wel 7500 tankwagens met andere gevaarlijke stoffen wordt overschreden. Dit is ook de reden geweest voor Rijkswaterstaat om dit wegvak (nog) niet te onderzoeken; het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen is te beperkt.

Dit houdt in dat voor dit aspect geen knelpunt aanwezig is. Ook de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. Het projectgebied bevindt zich ruim 1,5 km verwijderd van de spoorlijn Venlo-Nijmegen. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico blijkt dat de PR-contour 10^{-6} is gelegen op 10 meter van de as van de spoorlijn. Het projectgebied ligt hier ruim achter. Het groepsrisico is minder dan de oriënterende waarde, zodat op dit punt geen knelpunt aanwezig is.

5.3 Milieuzonering

Bij de beoordeling of het car-care-park vanuit planologisch oogpunt aanvaardbaar is, dient ook bekeken te worden of er bedrijven in de omgeving van het projectgebied zijn gelegen welke in hun bedrijfsvoering belemmerd kunnen worden door het project, dan wel of er functies in de omgeving zijn welke negatieve invloed zouden kunnen hebben op het project.

Het nieuwe car-car-park wordt geprojecteerd tegen de bedrijfspercelen van de belendende bedrijven. Volgens de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering (VNG) vallen autowasserijen binnen milieucategorie 2; hierbij geldt een richtafstand van 30 meter tot een rustige woonwijk in een nieuwe situatie. In casu is er echter geen sprake van een volledig nieuwe situatie omdat het vigerende bestemmingsplan aan het betreffende perceel reeds een bedrijfsbestemming toekent, te weten voor bedrijven vallend onder de categorieën 3 en 4. Onderhavig project heeft, gelet op de lichtere categorie waarin het valt, minder impact op de omgeving dan bedrijven welke het bestemmingsplan zonder meer toelaat. Andersom betreft het een bedrijf dan ongevoelig is voor van buiten komende hinder.

5.4 Waterhuishouding

5.4.1 Waterbeleid

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap Peel en Maasvallei. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Venray als het waterschap dient binnen het projectgebied een duurzaam waterhuishoudkundig systeem gerealiseerd te worden. Concreet betekent dit dat er sprake moet zijn van gescheiden schoon- en vuilwaterstromen die afzonderlijk worden verwerkt. Vanuit het waterschap Peel en Maasvallei gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

- § afkoppelen van 100% van het verhard oppervlak, waarbij de beslisboom verantwoord afkoppelen van toepassing is;
- § de trits vasthouden-bergen-afvoeren is van toepassing, waarbij hergebruik dan wel infiltratie van schoon regenwater de voorkeur heeft;
- § verontreiniging van het water dient door bronmaatregelen voorkomen te worden;
- § grondwateroverlast dient voorkomen te worden;
- § een gelimiteerde afvoer naar het oppervlaktewatersysteem is toegestaan.

Hergebruik

Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van gescheiden watercircuits door het hergebruik van bijvoorbeeld regenwater (drinkwater, grijswater, huishoudwater). De ervaringen met bestaande proefprojecten leert echter dat deze pas rendabel zijn bij projecten met 1000 of meer te bouwen woningen. Ook de recent aangescherpte regelgeving op dit vlak maakt het hergebruik van (regen)water niet snel haalbaar. Het onderhavige project is dan ook te kleinschalig om deze voorziening toe te passen.

Infiltratie, buffering en afvoer

Onderstaand is aangegeven hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

5.4.2 Waterhuishoudkundige situatie

Afvoerend verhard oppervlak en riolering

Binnen het projectgebied vindt een toename van het afvoerend dakoppervlak plaats met circa 600 m². Echter, in de huidige situatie is ook het gehele perceel reeds verhard.

Kenmerken van het watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het projectgebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater, oppervlaktewater, ecosysteem, hemel- en afvalwater.

Grondwater

De omgeving wordt gekenmerkt door gronden behorend tot grondwatertrap VI. Voor deze grondwatertrappen gelden de volgende grondwaterstanden:

$$VI = H \ 40-80 \ L >120$$

Ecosystemen

Het projectgebied ligt niet in een bijzonder droog of nat ecosysteem in het kader van de Flora- en faunawet. Tevens is het niet gelegen in een hydrologisch gevoelig natuurgebied.

Oppervlaktewater

In het projectgebied bevindt zich geen oppervlaktewater. In de toekomst wordt er ook niet voorzien in de aanleg van oppervlaktewater met een specifieke gebruikswaarde. In het projectgebied bevinden zich ook geen zuiveringstechnische werken.

Hemel- en afval water

Binnen het projectgebied vindt een toename van het afvoerend dakoppervlak plaats met circa 600 m². Echter, in de huidige situatie is ook het gehele perceel reeds verhard.

Bij de beschrijving van het project tot vestiging van een tankstation aan de Maasheseweg 87 en de hierop volgende projectprocedure, is reeds rekening gehouden met het feit dat het hemelwater van het gehele perceel (9000 m²) geïnfiltreerd zal worden via kratten. Hierbij is van onderstaande berekening uitgegaan:

De K-waarde (geeft de mate van infiltratiegeschiktheid aan) van het projectgebied bedraagt volgens de kaart inzake de bodemdoorlatendheid (K-waarde) van de gemeente Venray van het waterschap 0,75-1,5 m/dag. De onderhavige gronden zijn derhalve uitstekend geschikt voor waterinfiltratie. Bij de bepaling van de capaciteit/kwantiteit van de gekozen infiltratievoorziening wordt uitgegaan van een neerslaggebeurtenis T=10. Aangenomen wordt dat bij een dergelijke bui 32,6 mm neerslag valt in 1 uur en 42,9 (afgerond 43) mm in 4 uur. De te realiseren waterbergingsruimte kan dan berekend worden door de toename van het afvoerend verhard oppervlak (m²) te vermenigvuldigen met 0,043 m.

Verder voorziet het project in een voorziening bij een extreme neerslaggebeurtenis. Hierbij is een neerslaggebeurtenis van T= 100 maatgevend, waarbij uitgegaan wordt van een bui van 84 mm met een duur van 2 dagen, waarbij er niets kan infiltreren. De te realiseren waterbergingsruimte kan dan berekend worden door de toename van het afvoerend verhard oppervlak (m²) te vermenigvuldigen met 0,084 m.

Kwantiteitsberekening

Gekozen wordt voor een krat waardoor zowel een neerslaggebeurtenis $T=10$ als $T=100$ kan worden opgevangen.

Bij ondergrondse infiltratie moet de inhoud van een ondergrondse infiltratievoorziening 15 liter bedragen per m^2 af te koppelen oppervlak. De omvang hangt af van de bodemdoorlatendheid. Deze is in het projectgebied hoger dan gemiddeld (0,75-1,5 m/dag).

Gerelateerd aan het waterafvoerend oppervlak heeft dit tot gevolg dat de infiltratievoorziening een inhoud moet hebben van ten minste $9000 m^2 \times 15 \text{ liter} = 135 m^3$. Gelet hierop moet een infiltratiekrat met deze capaciteit voldoende groot zijn om alle redelijkerwijs te verwachten regenbuien te kunnen bergen. De infiltratiekrat zal voorzien worden van worteldoek, zodat de instroom van zand minimaal zal zijn en de infiltratiecapaciteit optimaal blijft. De ligging dient zo hoog mogelijk te zijn, gelet op de gemiddelde hoogste grondwaterstand van 60 cm onder het maaiveld. Mocht bij een hoge grondwaterstand in combinatie met een forse regenbui de infiltratiekratten vol zijn, dan zal via een overloop overtollig hemelwater geloosd worden op het gescheiden rioolstelsel.

De infiltratiekratten zijn geprojecteerd onder het rijvlak tussen de beide pompeilanden.

Voor de afvoer van bedrijfsafvalwater geldt dat infiltratie hiervan is niet toegestaan.

Bouwmaterialen

De gemeente Venray streeft naar het terugdringen van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen. Dit aspect is als aanbeveling opgenomen in het pakket duurzaam bouwen. Van de initiatiefnemer wordt daarom gevraagd geen gebruik te maken van uitlogende bouwmaterialen.

Concluderend kan gesteld worden dat door onderhavig project geen knelpunten ontstaan tussen grondgebruik en de waterhuishouding.

5.4.3 Wateradvies

Vooroverleg met het waterschap is niet noodzakelijk in geval een project een toename van het nieuw afvoerend verhard oppervlak beslaat van minder dan $2000 m^2$ en waarbij het projectgebied niet is gelegen in specifieke aandachtsgebieden. Vooroverleg met het watertoetsloket hoeft dan niet plaats te vinden. In casu wordt er geen verhard oppervlak toegevoegd doch wordt slechts het dakoppervlak vergroot.

5.5 Flora- en fauna

5.5.1 Flora- en faunawet

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ff) in werking getreden. In deze wet zijn de onderdelen uit de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die de bescherming van soorten betreft geïmplementeerd. Op basis van de Ff-wet moet bij alle geplande ruimtelijke ingrepen nagegaan worden of er schade wordt toegebracht aan beschermde dier- en plantensoorten. In de artikelen 8 t/m 12 van de Ff-wet is vastgelegd welke handelingen ten aanzien van beschermde soorten verboden zijn. Bij ontwikkelingen waarbij een schadelijk effect optreedt voor beschermde soorten is een ontheffing nodig op grond van artikel 75 Ff. Bij de ontheffingverlening geldt voor bepaalde soorten een lichte toets en voor andere soorten een uitgebreide toets.

De beschermde soorten kunnen worden verdeeld in:

- strengbeschermde soorten
- overige beschermde soorten
- algemeen beschermde soorten

Strengbeschermde soorten

Het betreft hier Rode lijst-soorten (bijlage IV Habitatrichtlijn), alle vogelsoorten in Nederland (behalve exoten) en inheemse plant- en diersoorten die genoemd zijn in bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten/tabel 3 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet.

Aantasting van strengbeschermde soorten is alleen mogelijk na ontheffing ex art. 75 Ff. Hiervoor geldt de zogenaamde uitgebreide toets. Dat wil zeggen dat ontheffing alleen wordt verleend als:

- er geen alternatief is voor de geplande activiteit
- er sprake is van een in of bij de wet genoemd belang¹
- activiteit niet leidt tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de soort

Overige beschermde soorten

Het betreft hier de soorten die genoemd zijn in tabel 2 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Aantasting van deze soorten is alleen mogelijk na ontheffing, doch hier geldt slechts een lichte toets. Ontheffing is mogelijk indien de activiteit niet leidt tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de soort².

¹ In of bij de wet genoemde belangen zijn onderzoek en onderwijs, repopulatie en herintroductie, bescherming van flora en fauna, veiligheid van het luchtverkeer, volksgezondheid of openbare veiligheid, dwingende redenen van openbaar belang, het voorkomen van ernstige schade aan vormen van eigendom, belangrijke overlast veroorzaakt door dieren, uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud in de landbouw en bosbouw, bestendig gebruik, uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

² Als iemand activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of een ruimtelijke ontwikkeling, geldt een algemene vrijstelling voor soorten uit tabel 2. Voorwaarde is wel dat de activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode.

Algemeen beschermde soorten

Het betreft hier de soorten die genoemd zijn in tabel 1 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Als een initiatiefnemer activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of een ruimtelijke ontwikkeling, geldt een algemene vrijstelling voor de soorten uit tabel 1. Wel blijft te allen tijde de algemene zorgplicht uit art. 2 Ff op de initiatiefnemer rusten. Voor andere activiteiten dan hierboven genoemd, blijft wel ontheffing noodzakelijk. Hiervoor geldt de lichte toets.

5.5.2 Quick scan flora en fauna

Op basis van de natuurgegevens van de provincie Limburg valt te zien dat in de (directe) omgeving van het projectgebied, geen enkele te beschermen plantensoorten of broedvogels zijn te vinden.

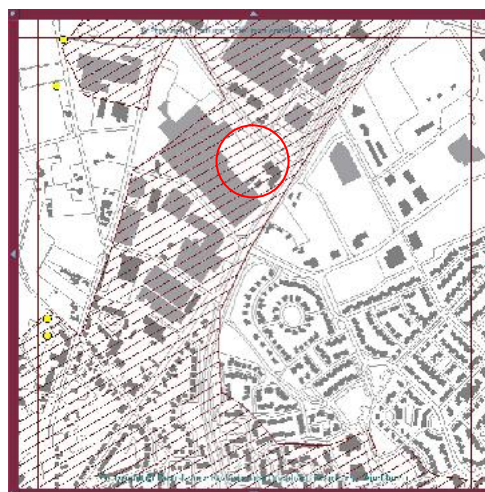
Vastgestelde **broedvogels** in het kilometervak:

Actuele gegevens 2^e kartering

Vastgestelde broedvogels:

● Rode Lijst soorten:	0	(0 territoria)
● Aandachtsoorten:	0	(0 territoria)
● Schaarsoorten:	3	(4 territoria)
Algemene soorten:	15	

soort	aantal
● Boomklever	1
● Grasmus	2
● Holenduif	1



Bovengenoemde beschermde soorten bevinden zich niet in het projectgebied.

In het kilometervak zijn onderstaande plantensoorten aangetroffen. Ook deze bevinden zich op een ruime afstand van het projectgebied.

Actuele gegevens 3^e+2^e kartering

Vastgestelde planten:

- ▶ Er zijn geen Flora- en Faunawet soorten vastgesteld
- ▶ 3 Limburgse Lijst soorten
- ▶ 4 schaarse soorten

soort	
▶ Heggeduizendknoop	(<i>Fallopia dumetorum</i>)
▶ Stinkende ballote	(<i>Ballota nigra meridionalis</i>)
▶ Struikheide	(<i>Calluna vulgaris</i>)
▶ Toorts (G)	(<i>Verbascum</i>)



Verder valt uit de historische gegevens van de vegetatietypen op te maken dat aan de noordoostzijde van de voormalige kavelontsluitingsweg een houtwal is gelegen op een voedselarme, droge bodem met een matig ontwikkelde ondergroei die uit lage kwaliteit-indicerende soorten bestaat, met enkele aandachtsoorten. Omdat deze houtwal door het project geen wijzigingen zal ondergaan cq. in het geheel niet zal worden aangetast, heeft het geen meerwaarde de huidige kwaliteit van deze houtwal te onderzoeken. De afstand van de wasstraat tot de houtwal bedraagt immers minstens 15 meter.

Het project behelst de nieuwbouw van een car-care-park. Sloop van bestaande bebouwing valt niet binnen de reikwijdte van onderhavige ruimtelijke onderbouwing; sloopwerkzaamheden zijn reeds meegenomen in de op 23 februari 2011 verleende bouwvergunning welke middels een projectbesluit is verleend. Nu sloop geen deel uitmaakt van onderhavig project, wordt hierdoor ook de eventuele aanwezigheid van vleermuizen niet verstoord. Ook hier is een onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen derhalve niet opportuun.

Gelet op het bovenstaande is een verstoring van flora en fauna door onderhavig project (mede in relatie tot de huidige planologische mogelijkheden) niet te verwachten, waardoor er geen noodzaak is tot het uitvoeren van een uitgebreidere toets als bedoeld in de Flora- en faunawet.

In de Flora- en faunawet is wel een algemene zorgplicht opgenomen.

Artikel 2, lid 1 luidt:

Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.

Artikel 2, lid 2 luidt:

De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem

kunnen worden geleverd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat het lijden zo beperkt mogelijk is.

5.6 Natuur en landschap

Uit de POL-kaart 4b (Groene waarden) blijkt dat het plangebied en omgeving niet gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van waardevolle groene elementen. Het projectgebied is gelegen midden op een groot bedrijventerrein met een regionaal verzorgingsniveau.

Landschappelijke inpassing op een locatie als deze is niet voor de hand liggend. De bestaande groene elementen op en nabij het projectgebied zullen geheel gehandhaafd blijven.

5.7 Cultuurhistorie en archeologie

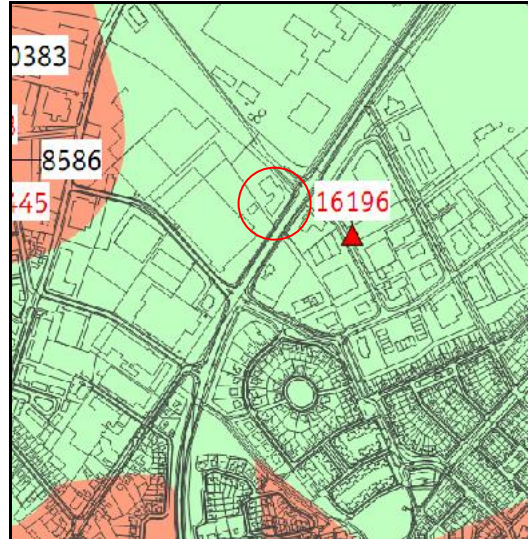
5.7.1 Cultuurhistorie

Kaart 4g en 4k van het POL 2006 geeft de cultuurhistorische waarden van gronden in Limburg aan. Deze cultuurhistorische waarden worden bepaald door de aanwezigheid van historisch bouwkunst (rijks – en/of gemeentelijke monumenten), historische stedenbouw (historische ruimtelijke structuren), oude of jonge cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen en/of archeologische verwachtingswaarden.

Volgens de genoemde kaart is het projectgebied een gebied van overwegend jong cultuurlandschap (bos, heide, woeste grond) met een basis tot laag niveau aan cultuurhistorische waarde. Het project betreft geen rijks- of gemeentelijk monument. Ook kent het projectgebied geen specifieke historisch-stedenbouwkundige waarde.

5.7.2 Archeologie

Het projectgebied is volgens de archeologische advieskaart van de gemeente Venray gesitueerd in een gebied met een lage archeologische verwachting. Tevens bevindt er zich geen bekende archeologische vindplaats op minder dan 50 m van het plangebied, hetgeen inhoudt dat er in het plangebied geen archeologisch onderzoek is vereist.



Figuur: Uitsnede uit archeologische beleidskaart van de gemeente Venray

5.8 Kabels en leidingen

Het projectgebied is niet gelegen binnen een (hinder)zone of werkstrook van hoofdleidingen voor olie, gas of water en hoogspanningsleidingen. Wel ligt er onder de voormalige kavelontsluitingsweg een hoofdpersleiding van de riolering; op deze locatie zal dan ook geen bebouwing worden opgericht. Deze hoofdpersleiding zal door het project als geheel niet worden aangetast. Het projectgebied bevindt zich verder niet binnen een straalpad. Wel ligt het projectgebied in het radarverstoringgebied dat hoort bij de radar die staat op vliegbasis Volkel. Objecten hoger dan 65 meter boven NAP binnen een straal van 28 km van het radarstation kunnen aanleiding geven tot verstoring van het radarbeeld en zijn derhalve in beginsel niet toegestaan. Op de algemene hoogtekaart van Nederland is te zien dat het projectgebied is gelegen op een hoogte van 26 meter boven NAP; gelet op de maximale hoogte van de car-wash (minder dan 5,5 meter) zal het "object" niet boven 65 meter boven NAP uitkomen en vormt het geen belemmering voor de radarverbinding.

5.9 Verkeer

De Maasheseweg (N 551) is een hoofdontsluitingsweg welke de kernen Venray en Maashees (gemeente Vierlingsbeek) met elkaar verbindt. Deze weg is zeer van belang als ontsluiting van beide bedrijventerreinen welke hieraan zijn gelegen.

De N 551 is een gemeentelijke weg, voorzien van een vrij liggend fietspad, waar een maximum snelheid geldt van 50 km/uur (binnen de bebouwde kom) en 80 km/uur (buiten de bebouwde kom).

Het car-care-park heeft, ten opzichte van de oude planologische situatie in combinatie met het op basis van het projectbesluit uit september 2010 te realiseren tankstation, weinig consequenties voor de wegenstructuur en heeft een zeer beperkte vergroting van de verkeersintensiteit tot gevolg.

Verwacht wordt dat per week circa 600 voertuigbewegingen plaatsvinden, welke vaak dezelfde zijn als de 300 vervoersbewegingen per dag van en naar het (nog te realiseren) tankstation, omdat het tanken en wassen vaak gecombineerd wordt; in de nacht zal er nagenoeg niet worden getankt en ook niet worden gewassen. Deze verkeersbewegingen worden direct opgenomen in de verkeersstroom over de Maasheseweg.

Op de kruising Maasheseweg-Nieuwhuisweg ligt een verkeersregelinstallatie. De afstand van deze verkeersregelinstallatie tot het projectgebied bedraagt 180 meter. Linksafslaand verkeer dat het projectgebied wil bereiken maar moet wachten op tegemoetkomend verkeer, veroorzaakt een wachtrij. De wachtrij mag geen terugslag hebben op het kruispunt, omdat de Maasheseweg een gebiedsontsluitingsweg betreft waar doorstroming belangrijk is. Enkele jaren geleden was de splitsing van de Maasheseweg-Paul Burgmanstraat voorzien van een zogenaamde linksafstrook. Bij het vrijkomen van het huidige bedrijfspand heeft de gemeente besloten deze linksafstrook te verwijderen.

Om de vraag naar de noodzaak van een nieuwe opstelstrook voor linkafslaand verkeer te beantwoorden, is door Bureau Kragten in het kader van de projectprocedure voor de realisatie van het tankstation alhier, een berekening uitgevoerd. Hieruit is de volgende conclusie en aanbeveling getrokken:

“Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat het verkeer tot en met 2018 goed afgewikkeld kan worden bij de huidige kruispuntvorm van de Maasheseweg-tankstation. Hierbij is gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar met als basisjaar 2005. Een linksafvak voor verkeer komende uit Venray dat naar het tankstation wil, zo blijkt uit de berekeningen, is niet noodzakelijk, maar kan uit oogpunt van comfort en doorstroming op de Maasheseweg wel worden overwogen.

In de situatie van het prognosejaar 2020 uit het verkeersmodel van de gemeente Venray blijkt dat het verkeer niet goed verwerkt kan worden. Er is dan niet alleen sprake van wachtrijvorming, maar er treden grote verstoringen op in de doorstroming op de Maasheseweg (gebiedsontsluitingsweg met doorstroomfunctie). Alleen een linksafvak op de Maasheseweg voldoet dan niet. Het verkeer komende vanaf het tankstation staat dan ook gemiddeld 9 minuten te wachten voordat het de Maasheseweg op kan rijden. Met andere woorden: een opstelvak voor linksafslaand verkeer is voor het waarborgen van de gebiedsontsluitingsfunctie voldoende, maar voor het tankstation niet. Er dient onderzocht te worden welke oplossingsrichting, al dan niet geregeld, het verkeer wel goed kan verwerken.”

Het integrale rapport van Bureau Kragten is separaat bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Verder zullen er haaiantanden aangebracht worden aan weerszijden van het fietspad, gelegen aan de westzijde van de Maasheseweg.

Parkeren door bezoekers kan en zal op eigen terrein plaatsvinden, waarvoor 26 parkeerplaatsen zijn ingericht aan de noord-oostzijde van het projectgebied; aan de voorzijde van het bestaande gebouw dat zal worden ingericht voor bandenservice, schadeherstel, autoglasservice, verhuuractiviteiten en shop/coffeecorner voorzover direct verband houdend met het tankstation en car-care-park, bevinden zich ook nog 7 parkeerplaatsen. Gerelateerd aan het te verwachten aantal vervoersbewegingen is dit aantal van 33 parkeerplaatsen ruim voldoende; zeker gelet op het feit dat het voornamelijk bezoekers betreft die tanken en het reinigen van de auto zullen combineren.

6. PROCEDURE

Procedure

Medewerking aan het bouwplan kan slechts met toestemming ex artikel 2.12, eerste lid, sub a, onderdeel 3 Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) worden verleend, nu het bouwplan in strijd met het bestemmingsplan.

Uit artikel 3.10 van de Wabo volgt, dat een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan, en waarbij slechts vergunning kan worden verleend met toepassing van art. 2.12, eerste lid sub a, onder 3° (het vroegere projectbesluit), de uitgebreide voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) moet volgen.

De beschikking/toestemming treedt in beginsel in werking met ingang van de dag na afloop van de termijn, bedoeld in artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht, voor het indienen van een beroepschrift.

Indien gedurende deze termijn een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, treedt de beschikking niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Indien een vergunning met toepassing van artikel 2.5 van de Wabo in fasen wordt verleend, treden - in afwijking van het bovenstaande - de beschikkingen met betrekking tot de eerste en tweede fase op dezelfde dag in werking. Deze dag is de laatste van de dagen waarop de beschikkingen, met toepassing van artikel 6.1 van de Wabo, elk afzonderlijk in werking zouden treden.

7. CONCLUSIE

Uit deze ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er geen beletselen zijn om het project doorgang te laten vinden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is er op de projectlocatie een bedrijf met milieucategorie 3 of 4 toegestaan. Het car-care-park met bijbehorende activiteiten op een relatief klein bedrijfsperceel waarop ook een tankstation gerealiseerd zal worden, is een vanuit planologisch oogpunt aanvaardbare oplossing binnen dit bedrijventerrein.

8. PROJECTKAART

