

---

# **Ruimtelijke onderbouwing**

**Maasheseweg 87 te Venray**

**Nieuwbouw tankstation**

---

## Verantwoording en Status

**Titel:** Nieuwbouw tankstation Maasheseweg 87 te Venray  
**Opdrachtgever:** Van Haren Beheer Venray BV, Eindstraat 44 te Venray  
**Contactpersoon:** Maarten de Jonge Architect, Melchiorhof 27, 5801 KL Venray  
**Rapportnummer:** 2009-VE

**1<sup>e</sup> ontwerp:** 18 september 2009  
**2<sup>e</sup> ontwerp:** 24 november 2009  
**Definitief ontwerp:** 12 februari 2010 (aangevuld met verkeersonderzoek d.d. 6 april 2010 en bodemonderzoek d.d. 3 juni 2010)

**Opsteller:** mr. J.C.M.G. Beusmans **paraaf:**  
**Controleur:** mr. A.W.C.M. Jansen **paraaf:**  
**Gemeentelijke CBScode: 0984**  
**Identificatie van het plangebied: NL.IMRO. 0984.PRB09028-va01**

## 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](mailto:beusmans-jansen@kpnplanet.nl)  
I: [www.beusmans-jansen.nl](http://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 .....                                                 | 13 |
| 3. GEBIEDSPROFIEL .....                                                             | 14 |
| 3.1 Gebiedsbeschrijving .....                                                       | 14 |
| 3.2 Ruimtelijk-functionele structuur projectgebied en omgeving .....                | 15 |
| 3.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en aanwezige bebouwing .....                       | 15 |
| 3.2.2 Functies in en bij het projectgebied .....                                    | 16 |
| 3.3 Ruimtelijke effecten op korte en (middel)lange termijn .....                    | 16 |
| 4. BELEIDSKADER .....                                                               | 17 |
| 4.1 Rijksbeleid .....                                                               | 17 |
| 4.2 Provinciaal beleid .....                                                        | 18 |
| 4.3 Gemeentelijk beleid .....                                                       | 19 |
| 4.3.1 Bestemmingsplan Smakterheide .....                                            | 19 |
| 4.3.2 Toekomstig bestemmingsplan .....                                              | 20 |
| 5. ONDERZOEK .....                                                                  | 21 |
| 5.1 Economische uitvoerbaarheid, privaatrechtelijke beperkingen en planschade ..... | 21 |
| 5.2 Milieu .....                                                                    | 21 |
| 5.2.1 Algemeen .....                                                                | 21 |
| 5.2.2 Geluidhinder .....                                                            | 22 |
| 5.2.3 Bodemkwaliteit .....                                                          | 22 |
| 5.2.4 Luchtkwaliteit .....                                                          | 25 |
| 5.2.5 Externe veiligheid .....                                                      | 26 |
| 5.3 Milieuzonering .....                                                            | 28 |
| 5.4 Waterhuishouding .....                                                          | 29 |
| 5.4.1 Waterbeleid .....                                                             | 29 |
| 5.4.2 Waterhuishoudkundige situatie .....                                           | 30 |
| 5.4.3 Wateradvies .....                                                             | 32 |
| 5.5 Flora- en fauna .....                                                           | 32 |
| 5.5.1 Flora- en faunawet .....                                                      | 32 |
| 5.5.2 Quick scan flora en fauna .....                                               | 33 |

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| 5.6 Natuur en landschap .....            | 35 |
| 5.7 Cultuurhistorie en archeologie ..... | 35 |
| 5.7.1 Cultuurhistorie.....               | 35 |
| 5.7.2 Archeologie.....                   | 36 |
| 5.8 Kabels en leidingen .....            | 36 |
| 5.9 Verkeer.....                         | 37 |
| 6. PROCEDURE.....                        | 39 |
| 7. CONCLUSIE.....                        | 37 |
| 8. PROJECTKAART .....                    | 41 |

## 1. INLEIDING

Van Haren Beheer Venray BV (hierna ook: initiatiefnemer) is voornemens om ruim 1000 m<sup>2</sup> aan bestaande opstallen aan de Maasheseweg 87 te Venray te slopen en hier een nieuw tankstation te realiseren. Het huidige door initiatiefnemer geëxploiteerde tankstation aan de Noordsingel 34 te Venray zal hiermee definitief worden opgeheven. In deze ruimtelijke onderbouwing zal de sloop en nieuwbouw 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 er sprake is van een autowasserij (categorie 3) en een benzineservicestation (categorie 2), alsmede omdat het tankstation zich uitbreidt binnen de bestemming Vw (III), is het project in strijd met de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan.

De beoogde bouwplannen kunnen wel gerealiseerd worden door middel van het door de gemeenteraad (behoudens delegatie) nemen van een projectbesluit op grond van artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). 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 het vaststellen van een projectbesluit. Voorwaarde is wel dat het te verplaatsen tankstation aan de Noordsingel 34 geheel zal worden opgeheven en gesaneerd en dat er aan de Masheseweg 87 geen LPG-vulpunt zal worden gerealiseerd, noch een bedrijfswoning. Beide aspecten zijn dan ook niet opgenomen in het nieuwbouwplan.

Het projectbesluit dient een ruimtelijke onderbouwing te bevatten waarin (op basis van artikel 5.1.3 Besluit ruimtelijke ordening) zijn neergelegd:

- een verantwoording van de in het projectbesluit gemaakte keuze van bestemmingen;
- een beschrijving van de wijze waarop in het projectbesluit rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
- de uitkomsten van het overleg met andere (overheids-)instanties;
- de uitkomsten van alle noodzakelijke onderzoeken;
- een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het projectbesluit zijn betrokken (voor zover relevant).

Door de ruimtelijke onderbouwing wordt de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het project gemotiveerd. Deze ruimtelijke onderbouwing treft u hierbij aan. Het projectbesluit - waar deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uit maakt – zal binnen één jaar na gevolgd dienen te worden door vaststelling van een bestemmingsplan.

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 – waar het projectbesluit ook betrekking op heeft – behandeld.

### 2.1 Project

Van Haren Beheer Venray BV is voornemens 1010 m<sup>2</sup> aan bestaande opstallen aan de Maasheseweg 87 te Venray te slopen. Het betreffen allemaal bedrijfsgebouwen, voorheen in gebruik als een garagebedrijf en truckservice-station. Circa 500 m<sup>2</sup>, zijnde één bedrijfsgebouw, zal gehandhaafd blijven. Op de slooplocatie wordt een self-service tankstation gerealiseerd. Aan de overzijde van de kavelontsluitingsweg zullen 26 parkeerplaatsen geprojecteerd worden.

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 m<sup>2</sup>.

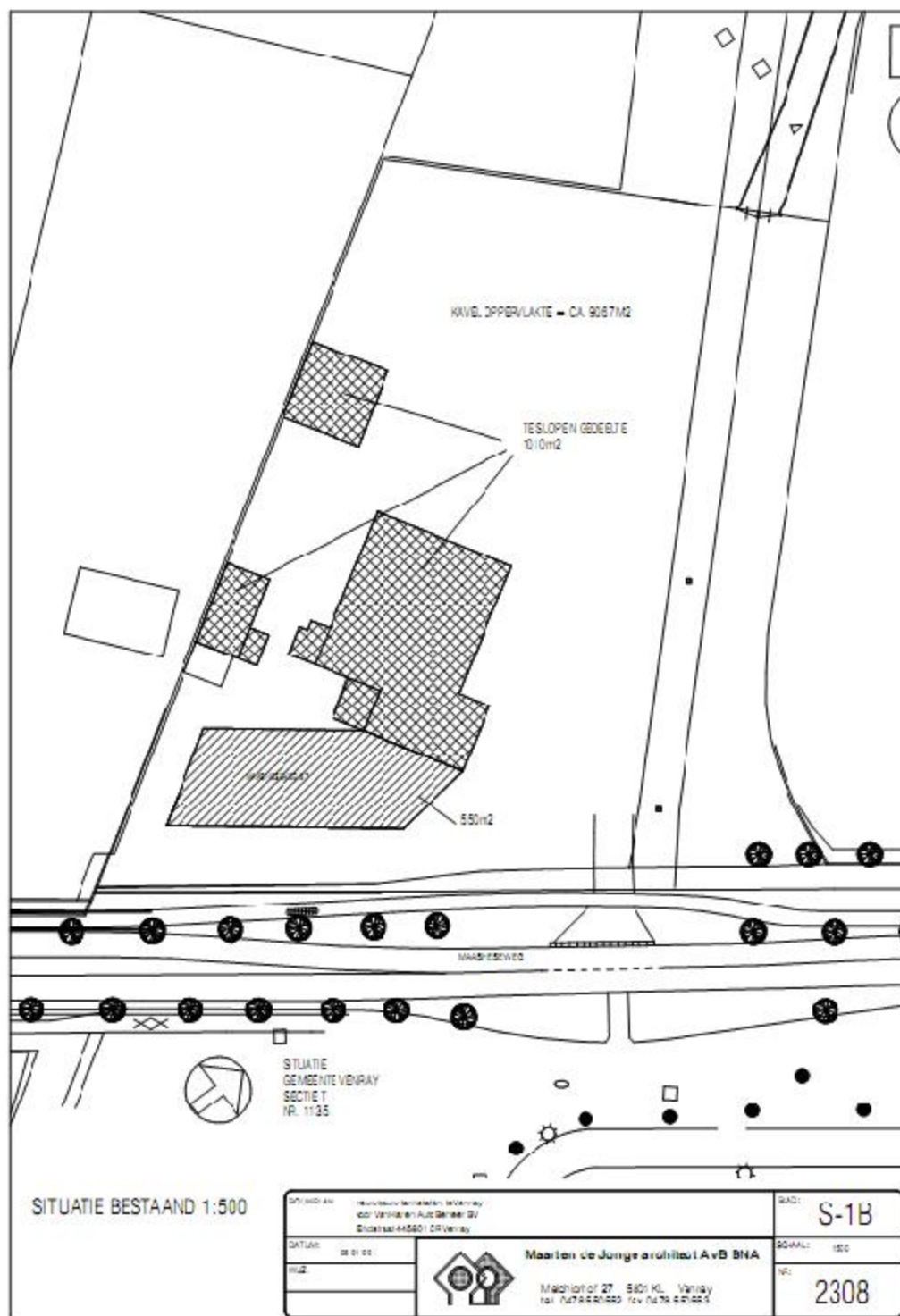
De op de plankaart nog als zodanig aangeduide kavelontsluitingsweg (perceelnummer 5646) was tot circa 2000 in gebruik als ontsluitingsweg (Paul Burgmanstraat). Doordat onder deze weg een hoofdpersleiding van de riolering is gelegen, wordt de bruikbaarheid van dit perceel beperkt en mogen hier in beginsel 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. Voor de sloop van de opstallen zal, tegelijk met de bouwvergunning voor de nieuwbouw, een sloopvergunning aangevraagd worden.

Het tankstation zal bestaan uit twee overdekte pompeilanden, met een totaal ruimtebeslag van 10 x 16,7 meter. Het bestaande gebouw, georiënteerd naar de Maasheseweg, zal gebruikt worden als magazijn en werkplaats met hieraan verbonden voorzieningen.

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 vaststellen van een projectbesluit. Voorwaarde voor de medewerking door de gemeente is wel dat het te verplaatsen tankstation aan de Noordsingel 34 geheel zal worden opgeheven en gesaneerd en dat er aan de Maasheseweg 87 geen LPG-vulpunt zal worden gerealiseerd, noch een bedrijfswoning. Beide aspecten zijn dan ook niet opgenomen in het nieuwbouwplan. Initiatiefnemer van het project dient zorg te dragen voor de intrekking van de

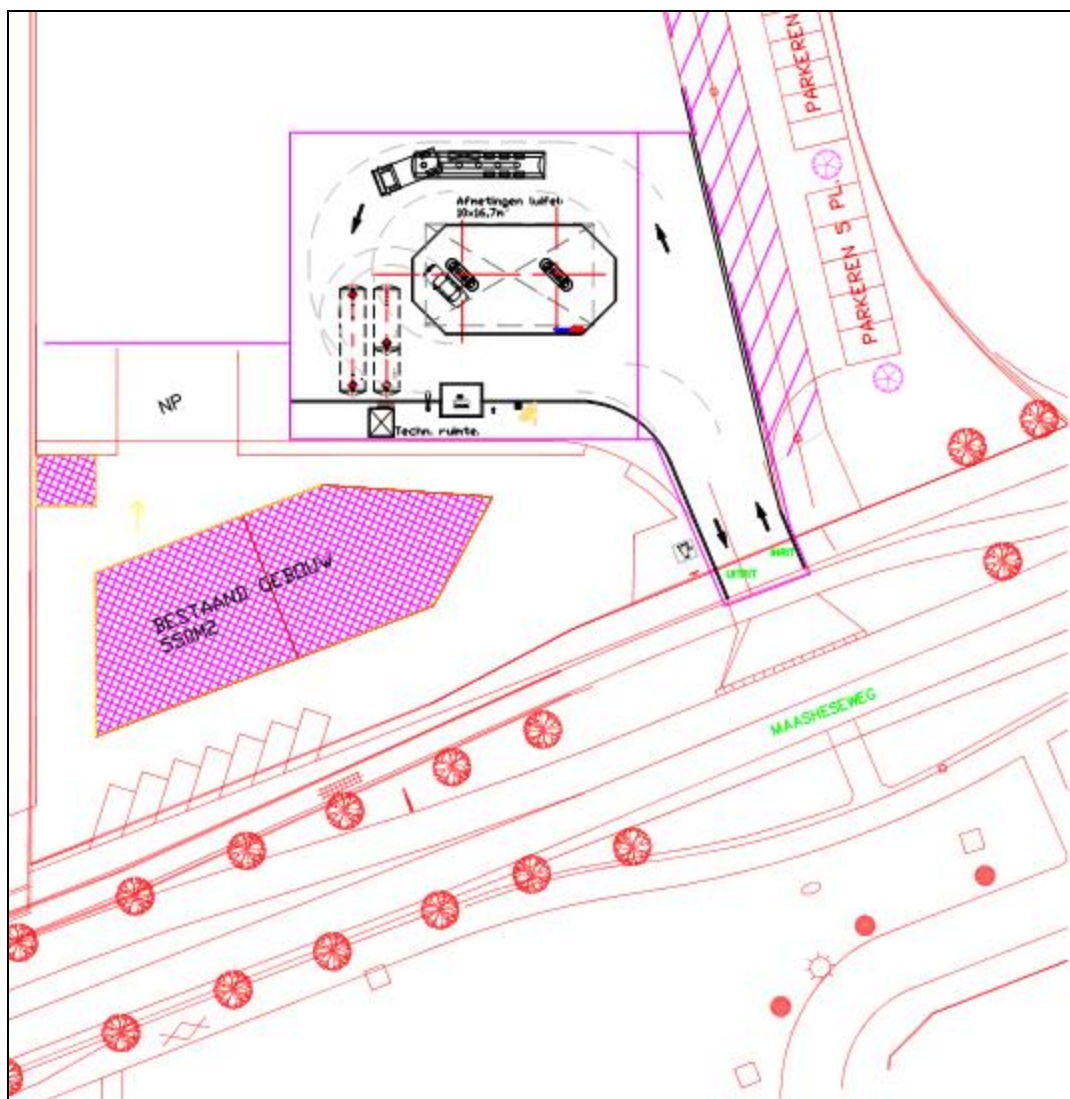
milieuvergunning welke nog rust op de Noordsingel 34. Deze voorwaarden worden vastgelegd in een notariële akte.

Op de volgende pagina's zijn de bestaande en de nieuwe situaties weergegeven.



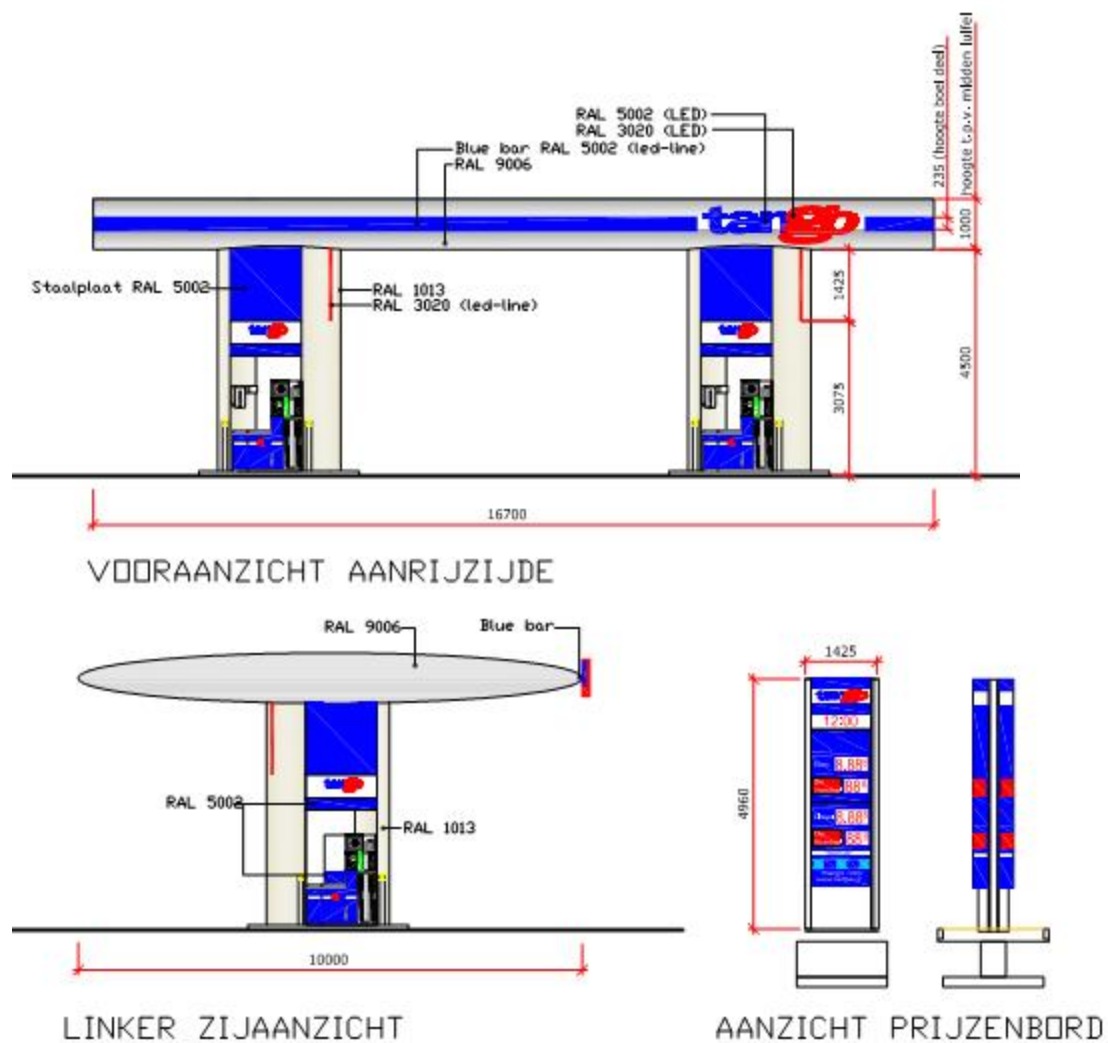
**Figuur: Bestaande situatie**

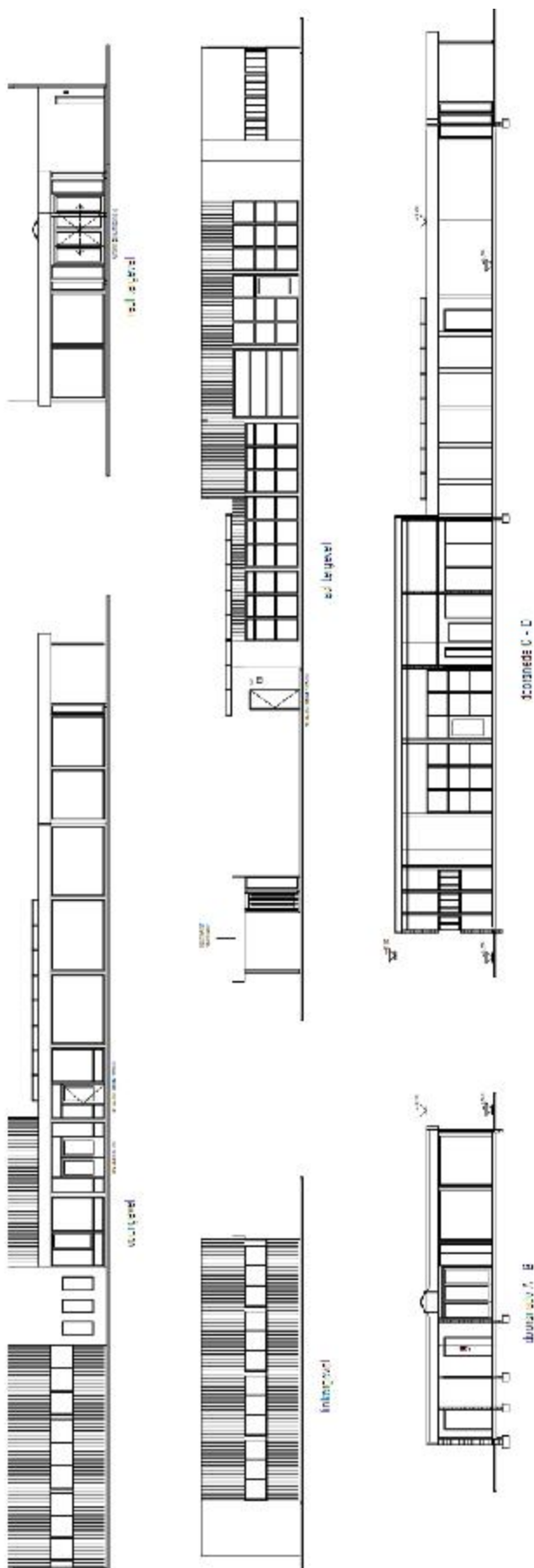




**Figuur: Situatie nieuw**

Voor een impressie van de aanzichten van de gebouwen, zijn enkele bepalende delen uit de bestektekening ingevoegd.





**Figuur: aanzichten  
van bestaande, te  
veranderen,  
gebouw.**



## 2.2 Architectonische kwaliteit

Het bouwplan is ingediend bij de gemeente en is op 1 december 2009 voorgelegd aan het adviesbureau Ruimtelijke Kwaliteit.

Het plan voldeed onder voorwaarde aan de in de nota Ruimtelijke Kwaliteit gestelde criteria.

De voorwaarden ten behoeve van goedkeuring ontwerp betroffen:

- De reclamevoering aan de achtergevel en beide zijgevels, welke niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg dienen in zijn geheel achterwege gelaten te worden.
- De reclamevoering aan de voorgevel, welke zichtbaar is vanaf de openbare weg dient aan de rechterzijde van de luifel geplaatst te worden, opdat deze optimaal zichtbaar is vanaf de aanrijdroute.

Aan deze voorwaarden is inmiddels voldaan, zoals blijkt uit voorgaande aanzichten.

Zowel initiatiefnemer als de gemeente Venray kunnen zich met dit plan verenigen.

Maatvoering:

| Afmetingen (circa) | Werkplaats / magazijn | Tankstation |
|--------------------|-----------------------|-------------|
| Breedte            | 45 m                  | 16,7 m      |
| Diepte             | 15,5 m                | 10 m        |
| Bouwhoogte         | 4,7 m                 | 5,5 m       |

## 2.3 Overige projectonderdelen

Onderdelen van het onderhavige project waarop het projectbesluit en deze ruimtelijke onderbouwing ook betrekking hebben betreffen het bouwrijp maken van het projectgebied, de aanleg van tuinen en 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 m<sup>2</sup>. 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**

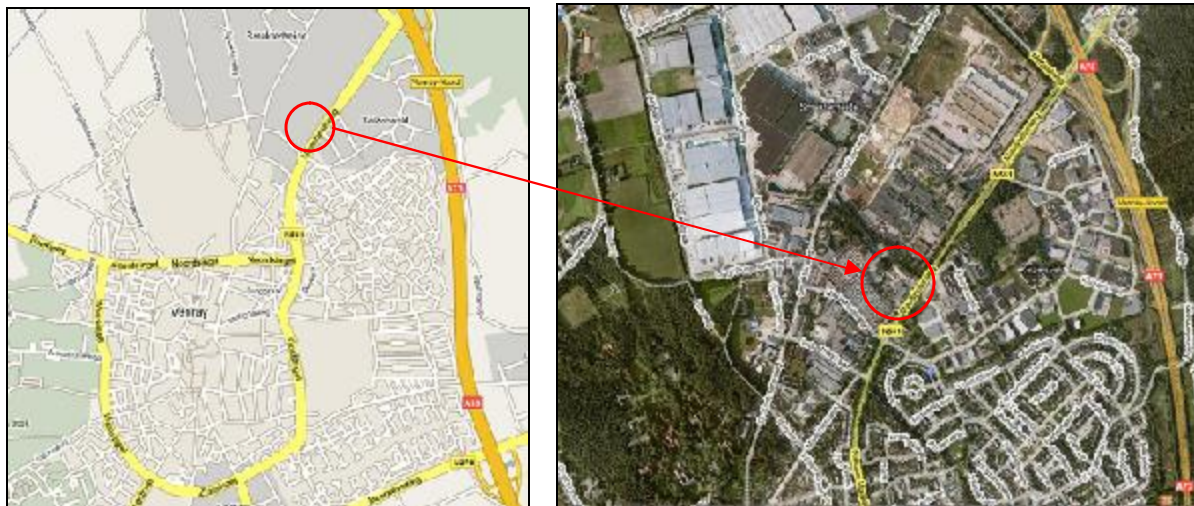
#### **3.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en aanwezige bebouwing**

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 self-service tankstation met aanverwante activiteiten, 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<sup>e</sup> 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 (geactualiseerd in januari 2008). 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 nieuwbouw van een tankstation; 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 (geactualiseerd in januari 2008) vastgesteld.

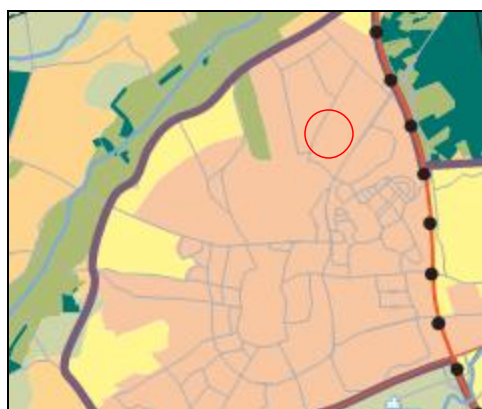
Het POL is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingsplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan.

Tevens vormt het POL 2006 een economisch beleidskader en een welzijnsplan op hoofdlijnen (voor zover het de fysieke elementen van economie, zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft).



Het project(gebied) ligt in het POL 2006 in perspectief 9 (Stedelijke bebouwing).

De stedelijke bebouwing (P9) omvat ondermeer de aanwezige of als zodanig in POL2001 en POL-aanvullingen reeds geregelde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. Alle aanwezige en/of geplande (goedgekeurde plannen voor) voorzieningen op het gebied van wonen, sociaal-culturele voorzieningen, diensten, kantoren, solitaire bedrijven, winkelcentra, plantsoenen, sportvoorzieningen wegen etc. zijn ondergebracht in de kaartlegenda 'stedelijke bebouwing', indien het gebied is gelegen binnen de grens stedelijke dynamiek.



### P9 Stedelijke bebouwing

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

Het nieuwe tankstation past derhalve binnen dit perspectief.

### Contourenbeleid

Voor stads- en dorpskernen geldt een terughoudend groeibeleid. Op grond van de POL-herziening op onderdelen Contourenbeleid Limburg (24 juni 2005) worden in Noord- en Midden-Limburg de verbale rode contouren zoals destijds opgenomen in het POL 2001, geconcretiseerd en gevisualiseerd in de zogenaamde Atlas werkcontouren. Voor de kern Venray is geen contour

opgenomen. Ware dit wel zo geweest, dan had het projectgebied daar zonder meer binnen gelegen.

Het contourenbeleid is van toepassing wanneer er buiten de contour gebouwd gaat worden voor stedelijke functies. Het gaat dan om woningen, uitbreidingen van bedrijventerrein, uitbreidingen van kantoorvestigingen en maatschappelijke functies. Bouwen buiten de contouren is slechts onder voorwaarden mogelijk. Deze voorwaarden vormen onderdeel van het contourenbeleid. In hoofdlijnen is het beleid dat voor de stedelijke functies als wonen en bedrijvigheid slechts buiten de contour gebouwd kan worden wanneer dit een kwaliteitsverbetering ter plekke en een kwaliteitsverbetering in groter verband oplevert. Met dit laatste wordt een tegenprestatie bedoeld. Deze tegenprestatie bestaat uit een ruimtelijke kwaliteitsverbetering, waarbij ingezet wordt op de realisering van de POG, de Provinciale Ontwikkelingsruimte Groene waarden en in Noord- en Midden-Limburg op de Ruimte voor Ruimte regeling.

Gebouwd mag worden op een locatie waar dit na een reguliere planologische afweging toelaatbaar wordt geacht. De locatie dient aansluitend aan de contour, binnen een lint of cluster te liggen.

In casu is er sprake van bouwen binnen een bestaand bedrijventerrein; dit past geheel binnen de beginselen van het contourenbeleid.

#### **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.

Gelet op het feit dat er sprake is van een motorbrandstofpomp (categorie 2), alsmede omdat het tankstation zich uitbreidt binnen de bestemming Vw (III), is het project in strijd met de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan.

De beoogde bouwplannen kunnen wel gerealiseerd worden door middel van het nemen van een projectbesluit op grond van artikel 3.10 van de Wro. Hiertoe is overleg gevoerd met de gemeente Venray. Resultaat van dit overleg is het opstellen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing welke uiteindelijk zou moeten leiden tot het vaststellen van een projectbesluit.

#### **4.3.2 Toekomstig bestemmingsplan**

Voor het plangebied is verder geen bestemmingsplan in voorbereiding.

## **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 milieucategoriën 3 en 4 passen, zorgt een functie als self-service-tankstation niet tot een wijziging in het planologisch regime waardoor planschade zal worden geleden. Door de wijziging van de planologische mogelijkheden ten aanzien van de vroegere kavelontsluitingsweg, zullen derden ook geen planschade ondervinden; deze kavelontsluitingsweg was bedoeld voor de ontsluiting van kavel T 1135. De beperkte extra mogelijkheden ten aanzien van het gebruik van dit perceel kunnen geen aanleiding zijn tot planschade. Door de aanwezige ondergrondse leiding (hoofdpersleiding riolering) zullen op dit perceel geen bouw mogelijkheden toegekend worden.

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.

### **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 woonwagendplaatsen). 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 de nieuwbouw van een tankstation 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. In het kader van het Activiteitenbesluit zal echter wel een akoestisch onderzoek aangeleverd worden ter beoordeling van de vraag of het nieuwe tankstation onaanvaardbare geluidsbelasting naar buiten toe tot gevolg heeft. Primair wordt, gelet op het feit dat er geen woonbebouwing in de directe nabijheid van het projectgebied ligt, ervan uitgegaan dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de geluidsnormen.

### **Spoorweglawaaï**

In de nabijheid van het projectgebied is geen spoorlijn gesitueerd.

## **5.2.3 Bodemkwaliteit**

Ingevolge het bepaalde in artikel 8 lid 2 sub c van de Woningwet jo. art. 2.4.1. van de gemeentelijke Bouwverordening, is het verboden om bouwwerken waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven, waarvoor een reguliere bouwvergunning vereist is en die de grond raken dan wel waarvan het bestaande niet-wederrechtelijke gebruik niet wordt gehandhaafd, te bouwen op verontreinigde grond. Teneinde de kwaliteit van de bodem zeker te stellen dient in zo'n geval op grond van artikel 40a lid 1 Woningwet jo. artikel 8 lid 4 Woningwet jo. artikel 2.1.5 van de gemeentelijke bouwverordening in combinatie met de artikelen 4 lid 1 en 1.2.6 onder e van het Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning (Biab), een onderzoeksrapport naar de kwaliteit van bodem en grondwater overlegd te worden.

De aanwezigheid van personeel bij het nieuwe selfservice-tankstation van personeel 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.

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 de conclusies uit dit onderzoek weergegeven.

#### “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 erfgrans met Inalfa gelegen. Uit de analyse-resultaten 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 grondwater-verontreiniging 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.

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

In het kader van het Activiteitenbesluit zal, direct na sloop van de opstallen, een Verkennend Onderzoek Tankstations worden uitgevoerd. Het onderzoek zal zich met name richten op de toekomstige risicoplekken (ter plaatse van het tankvak, vulpunt, vloeistofdichte vloer en ontluuchtingen).

Indien er 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. Daarom wordt, in verband met eventuele afvoer van grond ter plaatse van het tankvak een AP04 grondonderzoek verricht, zodat op voorhand bekend wordt wat de kwaliteit is van de af te voeren grond en dat een juiste bestemming hiervoor kan worden gekozen.



## **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"), 15 november 2007 in werking getreden, 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 als een Algemene Maatregel van Bestuur niet in betekenende mate bijdragen en Ministeriele Regelingen.

### **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. Op 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden.

### **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 in '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 de AMvB "Niet in betekenende mate bijdragen". Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de

jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m<sup>3</sup>) 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 luchtkwaliteitseisen)).

Het gaat hierbij om de volgende categorieën:

- a) inrichtingen
- b) infrastructuur
- c) kantoorlocaties
- d) woningbouwlocaties

Voor woningbouw geldt dat woningbouwprojecten van netto niet meer dan 1.500 woningen bij 1 ontsluitingsweg, en 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen niet in betekende mate bijdragen 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 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg en 200.000 m<sup>2</sup> 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 300 voertuigbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden; in vergelijking met een woningsbouwproject met 1500 woningen, vallen 300 voertuigbewegingen in het niet.

In vergelijking met het truckservicestation dat hier voorheen gevestigd was, met hieraan verbonden aan- en afrijdende vrachtwagens, zal een regulier tankstation met 2 pompeilanden niet tot gevolg hebben dat de luchtkwaliteit verslechterd.

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 500 meter) geen risicovolle inrichting. De dichtstbij gelegen risicovolle inrichting betreft het tankstation aan de Noordsingel 34 (met LPG-vulpunt) welk tankstation (zonder LPG-vulpunt) middels onderhavig project verplaatst wordt van de Noordsingel naar de Maasheseweg 87 waardoor er binnen een straal van 1 km geen risicovolle inrichting meer zal zijn gelegen.

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 de nieuwbouw van het tankstation 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 nieuw te bouwen tankstation is gelegen tegen de bedrijfspercelen van de belendende bedrijven. Volgens de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering (VNG) vallen benzineservicestations zonder LPG-vulpunt 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.

Het te realiseren bedrijf valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit; op basis hiervan zal een melding worden ingediend en zal aan de voorschriften die hieraan zijn verbonden, worden voldaan.

## **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 (Zuiveringschap Limburg 2002) 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 afname van het afvoerend dakoppervlak plaats met circa 300 m<sup>2</sup>. Echter, net als in de bestaande situatie, blijft het projectgebied nagenoeg geheel 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 afname van het afvoerend dakoppervlak plaats met circa 300 m<sup>2</sup>. Echter, net als in de bestaande situatie, blijft het projectgebied nagenoeg geheel verhard. Door de initiatiefnemer is gekozen om het hemelwater van het nieuw te realiseren tankstation te laten infiltreren via kratten.

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 ( $m^2$ ) 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 ( $m^2$ ) 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 gelden de eisen op basis van het Activiteitenbesluit; 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 door middel van een projectbesluit wordt gerealiseerd (art. 10 Bro 1985) en het project een toename van het nieuw afvoerend verhard oppervlak beslaat van minder dan 2000 m<sup>2</sup> en waarbij het projectgebied niet is gelegen in specifieke aandachtsgebieden. Vooroverleg met het watertoetsloket hoeft dan niet plaats te vinden.

## 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 belang<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 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.



- 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 soort<sup>2</sup>.

#### 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<sup>e</sup> kartering

##### Vastgestelde broedvogels:

|                       |    |                |
|-----------------------|----|----------------|
| ● Rode Lijst soorten: | 0  | (0 territoria) |
| ● Aandachtsoorten:    | 0  | (0 territoria) |
| ● Schaarse soorten:   | 3  | (4 territoria) |
| Algemene soorten:     | 15 |                |

| soort        | aantal |
|--------------|--------|
| ● Boomklever | 1      |
| ● Grasmus    | 2      |
| ● Holenduif  | 1      |



Bovengenoemde beschermde soorten bevinden zich niet in het projectgebied.

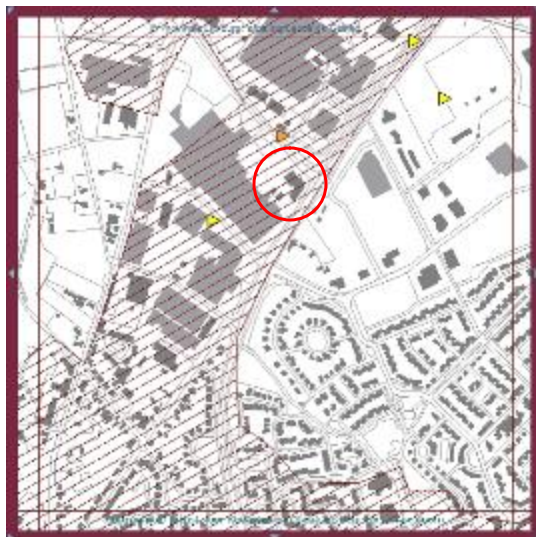
In het kilometervak zijn onderstaande plantensoorten aangetroffen. Ook deze bevinden zich op een ruime afstand van het projectgebied.

#### Actuele gegevens 3<sup>e</sup>+2<sup>e</sup> kartering

##### Vastgestelde planten:

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

| soort                                                       |  |
|-------------------------------------------------------------|--|
| ▶ Heggedulzendknoop ( <i>Fallopia dumetorum</i> )           |  |
| ▶ Stinkende hellebor ( <i>Rhodiola 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. Deze houtwal zal door de nieuwbouw van het tankstation geen wijzigingen ondergaan. De parkeerplaatsen die het dichtst bij deze houtwal geprojecteerd zijn, hebben hier niet meer invloed op dan de bestaande kavelontsluitingsweg.

Het project behelst de sloop van het merendeel van de bestaande opstallen en de nieuwbouw van een tankstation.

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

<sup>2</sup> 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.

redelijkheid kan worden geleverd, 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**

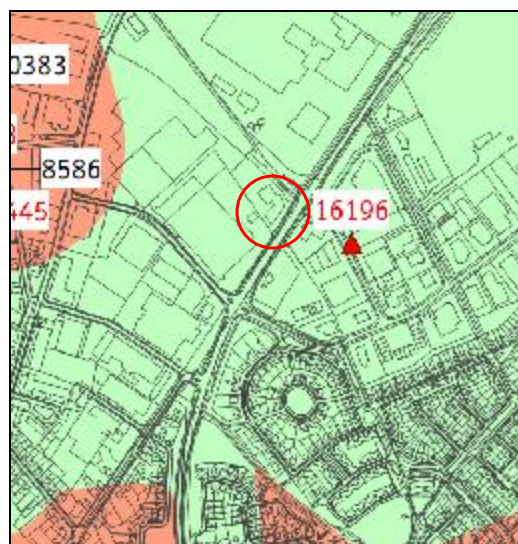
Kaart 4g en 4k van het POL 2006 geeft de cultuurhistorische waarden van gronden in Limburg aan. Deze cultuurhistorische waarden worden bepaald door de aanwezigheid van historisch bouwkunst (rijks – en/of gemeentelijke monumenten), historische stedenbouw (historische ruimtelijke structuren), oude of jonge 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 plangebied 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 woning (minder dan 8 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).

De nieuwbouw van het tankstation heeft, ten opzichte van de oude planologische situatie consequenties voor de wegenstructuur en heeft een vergroting van de verkeersintensiteit tot gevolg.

Verwacht wordt dat per etmaal circa 300 voertuigbewegingen plaatsvinden (gedurende maximaal 16 uur ongeveer 20 aanrijbewegingen/uur); in de nacht zal er nagenoeg niet worden getankt. 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 tankstation bedraagt 180 meter. Linksafslaand verkeer dat het tankstation 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. Initiatiefnemer heeft hiertegen destijds zijn bedenkingen geuit in verband met zijn toekomstplannen welke toen al voorzien waren.

Om de vraag naar de noodzaak van een nieuwe opstelstrook voor linkafslaand verkeer te beantwoorden, is door Bureau Kragten 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. Gerelateerd aan het te verwachten aantal vervoersbewegingen is dit ruim voldoende.

## 6. PROCEDURE

Het verzoek tot het nemen van een projectbesluit is ingediend na 1 juli 2008, na de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. In beginsel is de gemeenteraad het bevoegde gezag om een projectbesluit te nemen; echter, de gemeenteraad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Indien wordt besloten medewerking aan het verzoek tot het nemen van een projectbesluit te verlenen ex artikel 3.10 Wro, dient afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht op de voorbereiding van het projectbesluit te worden toegepast met dien verstande dat de aanvraag en het ontwerp-projectbesluit zes weken ter inzage liggen en dat gedurende de termijn van terinzagelegging een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijzen kenbaar kan maken. Hierna dient binnen twaalf weken na afloop van de termijn van terinzagelegging een definitief projectbesluit genomen te worden.

Tegen het projectbesluit staan voor belanghebbenden, die in de ontwerpfase zienswijzen hebben ingediend, dan wel kunnen aantonen redelijkerwijs hiertoe niet in staat te zijn geweest, beroep open bij de rechtbank. Tegen de uitspraak van de rechtbank staat de mogelijkheid open tot het instellen van hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Afhankelijk van de onderhavige procedure, wordt het project bij de bestemmingsplanactualisatie definitief planologisch geregeld.

## **7. CONCLUSIE**

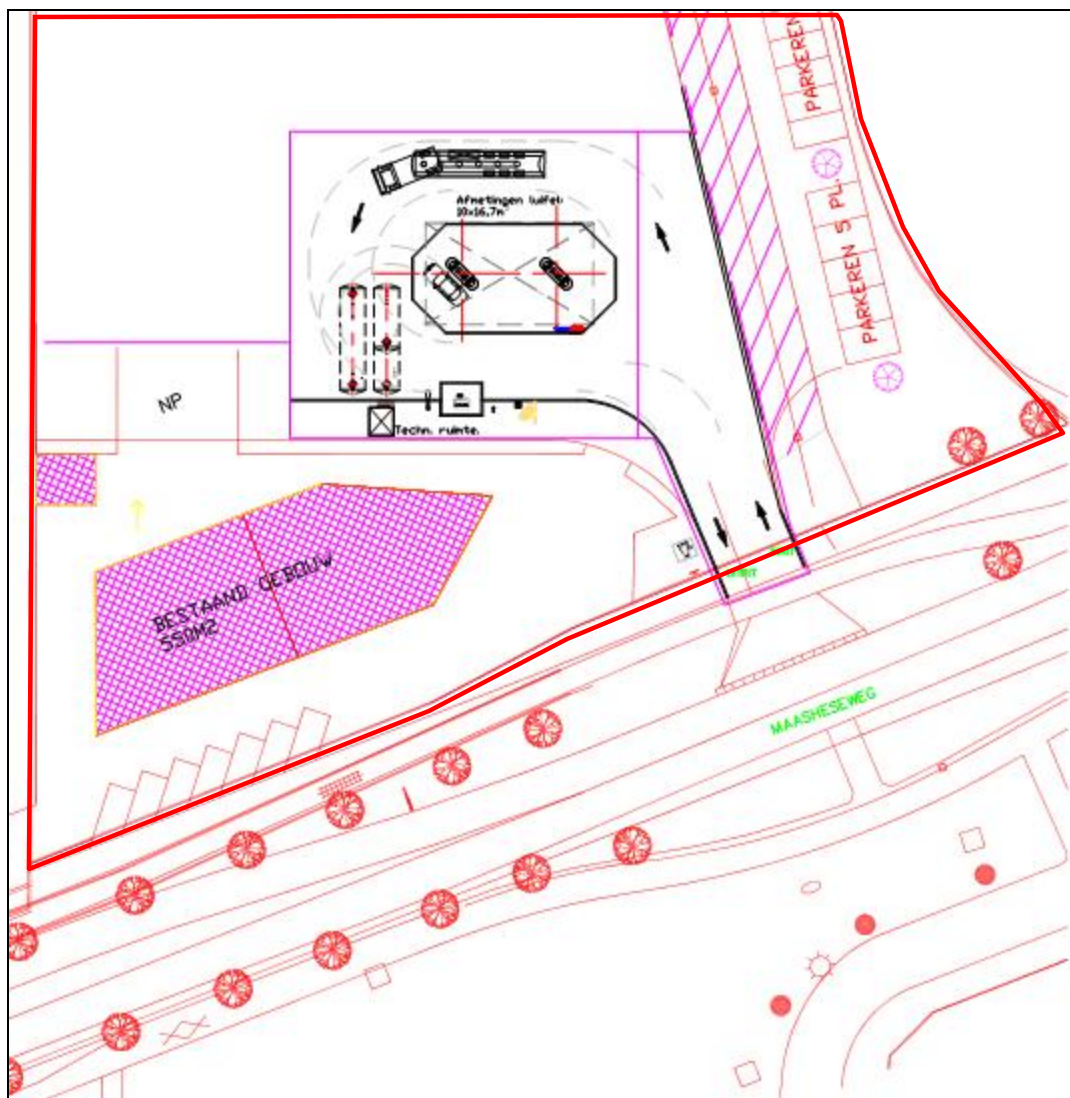
Uit deze ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er geen beletselen zijn om het project doorgang te laten vinden. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is er op de projectlocatie een bedrijf met milieucategorie 3 of 4 toegestaan. Het tankstation op een relatief klein bedrijfsp perceel is een vanuit planologisch oogpunt aanvaardbare oplossing binnen dit bedrijventerrein.



## 8. PROJECTKAART

Op basis van artikel 4 juncto artikel 9 van de Regeling ruimtelijke documenten op papier dient een aanvraag om een projectbesluit vergezeld te gaan van een duidelijke situatieschets van het gebied waarop de aanvraag betrekking heeft.

Onderstaand is deze situatieschets weergegeven. Het rood omlijnde deel van het perceel is het 'netto' projectgebied waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft.



**Projectkaartje met rood omlijnd het projectgebied**