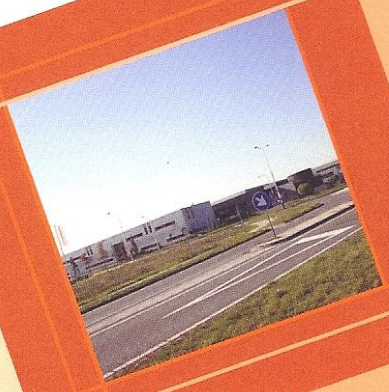
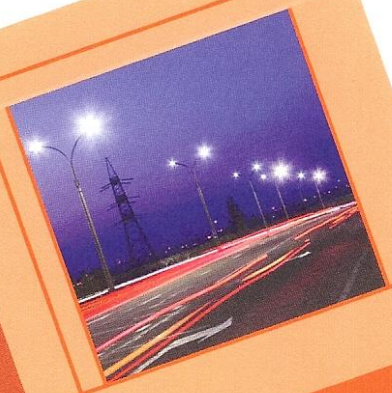


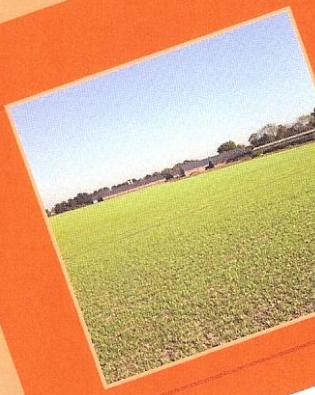
BEUSMANS & JANSEN

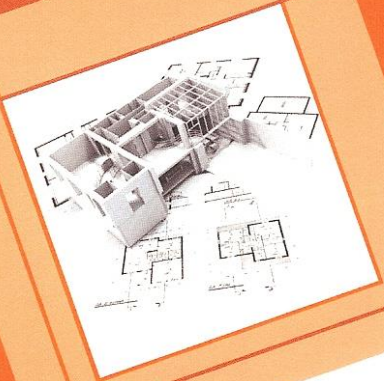
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening











RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

tankstation N279-Bosscheweg Beek en Donk

Gemeente Laarbeek

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel:	Ruimtelijke Onderbouwing tankstation N279-Bosscheweg Beek en Donk (gemeente Laarbeek)
Opdrachtgever:	[redacted]
Contactpersoon:	
Aantal pagina's:	59
1e concept:	16 mei 2019
2e concept:	08 juli 2019
3e concept:	26 oktober 2020
4e concept:	4 november 2020
5e concept:	**3** december 2021
6e concept:	17 december 2021
Ontwerp:	30 juni 2023
Definitief:	

Opsteller: [redacted] paraaf:

Controleur: [redacted] paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2023 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

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. Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING **6**

HOOFDSTUK 2 PROJECTGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING **7**
2.1 Ligging en beschrijving projectgebied 7
2.2 Korte historische schets 8
2.3 Ruimtelijke en functionele structuur 9
2.4 Projectbeschrijving 10

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER **18**
3.1 Rijksbeleid 18
3.2 Provinciaal beleid 20
3.3 Regionaal beleid 27
3.4 Gemeentelijk beleid 27
3.5 Afweging beleidskader 32

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKSASPECTEN **33**
4.1 Milieueffectrapportage 33
4.2 Geluidhinder 35
4.3 Bodem- en grondwaterkwaliteit 35
4.4 Luchtkwaliteit 36
4.5 Externe veiligheid 38
4.6 Milieuzonering en geurhinder 42
4.7 Cultuurhistorie en archeologie 43
4.8 Ecologie 45
4.9 Verkeerkundige aspecten 49
4.10 Waterhuishouding 53
4.11 Niet gesprongen explosieven (NGE) 55

HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL **56**

BIJLAGEN **57**
Bijlage 1: Landschappelijk inpassingsplan
Bijlage 2: Ladder Duurzame Verstedelijking
Bijlage 3: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r
Bijlage 4: Verkennend bodemonderzoek en nulsituatie
Bijlage 5: Luchtkwaliteit
Bijlage 6: Externe veiligheid en beperkte groepsrisicoverantwoording
Bijlage 7: Archeologisch onderzoek
Bijlage 8: Stikstofonderzoek-Aerius Calculator
Bijlage 9: Quickscan flora en fauna
Bijlage 10: Verkeerskundig onderzoek en rijcurves
Bijlage 11: Waterdoorlatendheid ondergrond
Bijlage 12: Waterparagraaf

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Vissers Energy Group BV, gevestigd aan de Stationsstraat 90 te 5961 HS Horst (hierna ook te noemen: initiatiefnemer) heeft op 2 mei 2017 een verzoek tot principe-medewerking ingediend bij het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Laarbeek om op een locatie langs de N279 en Bosscheweg te Beek en Donk een verkooppunt voor motorbrandstoffen annex winkelruimte, wasboxen en een wasstraat (hierna ook te noemen: tankstation) te realiseren. Bij het nieuwe tankstation kan Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue en ook Blauwe diesel (duurzame diesel) getankt worden. LPG en CNG worden **niet** doorgezet. Er zal wel voorzien worden in nieuwe alternatieve brandstoffen, zoals snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's. Verder wordt een waterstof (diwaterstof H_2) tankinstallatie gerealiseerd.

Dit nieuwe tankstation moet een bestaand tankstation van de initiatiefnemer in het centrum van Beek en Donk (op de hoek Heuvelplein-Pater Vogelsstraat) gaan vervangen. Dit 'oude' tankstation zal worden gesloten en gesloopt en op deze locatie zal tot een wooninvulling worden overgegaan.

De projectlocatie valt onder het bestemmingsplan Buitengebied gemeente Laarbeek, is daarin bestemd als 'Agrarisch' en kent een gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied'. De planregels van deze bestemmingen staan de bouw en exploitatie van een tankstation op deze locatie echter niet toe. Daarnaast gelden de bestemmingsplannen 'Parkeernormen Laarbeek' en 'Parapluplan Archeologie en monumenten gemeente Laarbeek'. Via deze plannen worden de in acht te nemen parkeernormen en de bescherming van archeologische waarden en verwachtingsgebieden in Laarbeek gereguleerd.

Bij besluit van 18 juli 2017 heeft het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Laarbeek aangegeven – onder een aantal voorwaarden - positief te staan ten opzichte van de realisatie van het beoogde tankstation. Het nieuw te realiseren tankstation mag niet direct ontsluiten op de N279, maar op de Bosscheweg. Gemotiveerd moet worden dat het klanten-en bevoorradingsverkeer van en naar het tankstation via deze aansluiting veilig afgewikkeld kan worden. Verder moet gemotiveerd worden dat met de vestiging van het nieuwe tankstation in combinatie met de sluiting en sloop van het oude tankstation aan het Heuvelplein een groot maatschappelijk belang gemoeid is. Tenslotte zal het bestaande en te verplaatsen tankstation aan het Heuvelplein-Pater Vogelsstraat ook juridisch wegbestemd moeten worden en moet de nieuwe wooninvulling inbestemd worden.

De woonontwikkeling op de locatie Heuvelplein-Pater Vogelsstraat zal in een afzonderlijk bestemmingsplan planologisch-juridisch geregeld worden. De bouw en het gebruik van het nieuwe tankstation zal via een omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder a en c jo. artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo) worden geregeld.

De omgevingsvergunning dient – onder meer - een ruimtelijke onderbouwing te bevatten waarin (op basis van artikel 5.1.3 Besluit ruimtelijke ordening) zijn neergelegd:

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

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 worden het projectgebied en het bouwplan zelf beschreven. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 4 komt de toetsing aan de milieu-planologische- en overige onderzoeksaspecten aan bod. Hoofdstuk 5 bevat de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal.

HOOFDSTUK 2 PROJECTGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING

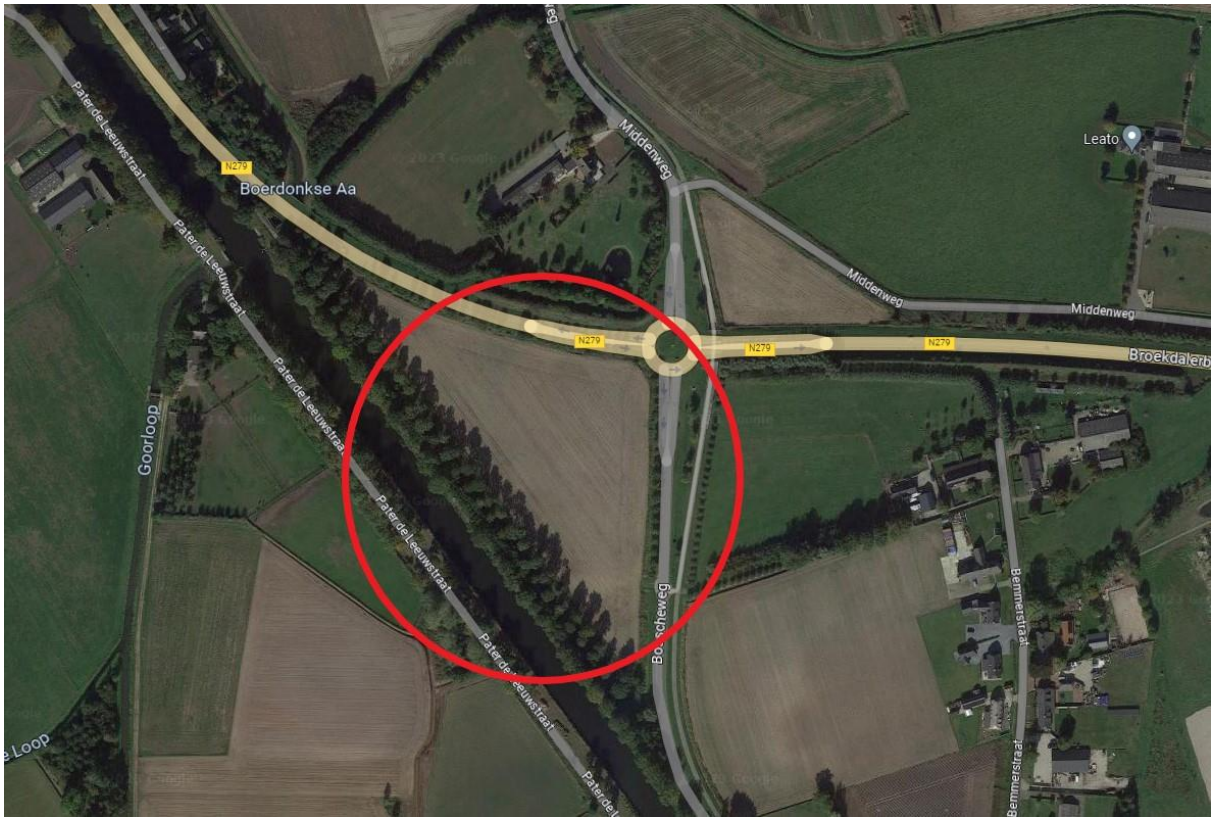
2.1 Ligging en beschrijving projectgebied

Het projectgebied ligt tussen het dorp Boerdonk en Beek en Donk-Noord. Het projectgebied ligt in het buitengebied. Ten westen ligt de Zuid Willemsvaart, ten noorden de N 279 en ten oosten en zuiden loopt de Bosscheweg richting Beek en Donk. Het projectgebied ligt in de 'oksel' van de bocht van de N279 naar de Bosscheweg. Het projectgebied is kadastraal bekend als gemeente Beek en Donk, sectie F nrs. 2497, 2498, 2499 en 2500 en is plaatselijk bekend als Bosscheweg (ong.). Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 2.54 ha.



globale aanduiding van het projectgebied (bron: Google Maps)

Het projectgebied is op dit moment een geheel onbebouwd en onverhard terrein dat als akkerland en weiland wordt gebruikt ten behoeve van vollegrondsakkerbouw en de weidegang van dieren.



luchtfoto projectgebied e.o.

2.2 Korte historische schets

Het projectgebied e.o. is gelegen in de Meijerij en de Peelrand. De Peelrand bestaat uit een ring van middeleeuwse dorpen op enige afstand van het voormalige veengebied van De Peel. Deze oude dorpen worden gekenmerkt door akkercomplexen, schaarse groenlanden en voormalige heidevelden. De heidevelden zijn in de negentiende en twintigste eeuw ontgonnen en grotendeels omgezet in landbouwgrond, waardoor er een waardevol mozaïek is ontstaan van oude en jonge ontginningen. Binnen het cultuurlandschap van de Peelrand ligt een historisch geografisch waardevol vlakelement aangeduid als de broekontginningen langs de Aa en de Snelle Loop. Het gebied is redelijk gaaf en de ontginningsstructuur met landbouwgronden, bossen en lanen is goed herkenbaar. De Meierij bestaat uit verschillende dekzandruggen, beekdalen en dekzandvlaktes en wordt gekenmerkt door een kleinschalig mozaïek van oude en jonge ontginningslandschappen en woeste gronden. Karakteristiek voor de Meierij zijn de relatief kleine dorpen, landgoederen en buitenplaatsen en dorpen en buurtschappen met langgevelboerderijen. Vondsten uit de steentijd en de Romeinse tijd zijn bekend uit zowel de beekdalen en de beek zelf, als uit de bijbehorende oeverwallen. De basis voor het huidige landschap is echter gelegd in de Middeleeuwen.

Gedurende de geschiedenis werden op beperkte schaal ingrepen in het watersysteem ondernomen om de wateroverlast te verminderen en de gebruiksmogelijkheden van het water te vergroten. Al in 1498 waren er klachten over een onvoldoende ontwatering van het gebied door de Aa. Om aan deze klachten tegemoet te komen werd de rivier uitgediept, verbreed en waar nodig verlegd. Aan het begin van de 17e eeuw werd de Aa verder aangepast om deze bevaarbaar te maken voor platte schuiten.

Een grote ingreep in het landschap vond plaats toen in 1826 de Zuid-Willemsvaart werd gegraven, ten behoeve van de scheepvaart (transport over water). Landschappelijke structuren en patronen werden doorsneden door een nieuw element. Waar de Aa op veel plaatsen relatief makkelijk was over te steken, ontstond nu een barrière van een andere orde. De Zuid - Willemsvaart vormt een belangrijke herkenbare structuur en historisch geografisch lijnelement van hoge waarde. Langs het kanaal zijn nog deels als zandpaden uitgevoerde jaagpaden aanwezig, waaroverheen vroeger schuiten werden voorgetrokken.

In de periode 1960 – 1980 hebben in het projectgebied e.o. twee ruilverkavelingen plaatsgevonden. Het oppervlaktewatersysteem is tijdens deze ruilverkavelingen ingrijpend aangepast. Bestaande waterlopen zijn rechtgetrokken (genormaliseerd) en soms verlegd. Er zijn veel sloten gegraven om de natte gronden beter te ontwateren. Ook de toegankelijkheid van het landschap en de locatie van boerderijen is aangepast aan de agrarische bedrijfsvoering van nu.

Door de groei van agrarische bedrijfsbebouwing en de groei van de steden en dorpen is de verstening binnen het projectgebied en de nabije omgeving toegenomen. Het gebied wordt gekarakteriseerd door veel kleine dorpen, met ieder hun eigen karakter en relatie met het landschap.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

2.3.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Een ruim deel van de N279 tussen Veghel en Asten is parallel gelegen aan het kanaal Zuid-Willemsvaart. Het tracé begint aan de noordzijde te Veghel. Naast het kanaal aan de ene zijde van de weg, bevindt zich aan de andere zijde met name industriegebied en in mindere mate woongebied. Ten zuiden van Veghel blijft de N279 evenwijdig aan het kanaal lopen met uitzicht op de Aa. Bij Keldonk is het gebied te kenmerken als een open landschap met daarbij laanbeplantingen. Daarna volgt een meer besloten bosrijkere omgeving, voordat de N279 Boerdonk passeert. Na Boerdonk is de provinciale weg tevens niet meer gelegen aan de Zuid-Willemsvaart. Ten noorden van Beek en Donk is er weer sprake van een open landschap.

2.3.2 Verkeer

De N279 Veghel - Asten is een gebiedsontsluitingsweg type II (buiten de bebouwde kom). Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die is ontworpen of aangewezen om een gebied aan te sluiten op wegen van hogere orde. Type II is meest voorkomend en bestaat uit één rijbaan met daarop voor beide rijrichtingen één rijstrook. De snelheidslimiet is 80 kilometer per uur. De N279 heeft, met uitzondering van enkele vrije fietsverbindingen, geen langzaam verkeerfunctie.

2.3.3 Landschap

Het traject van de N279 Veghel – Asten is deels gelegen in de landschappen ‘Meierij’ en in ‘Peelrand’. De Meierij bestaat voornamelijk uit vlakke tot licht golvende zandgronden, die vooral in de Peel, de Kempen en de stroomgebieden van de Aa en de Dommel voorkomen. Peelrand wordt gekenmerkt door akkercomplexen, schaarse groenlanden en voormalige heidevelden.

In grote lijnen is het landschap dat door de N279 Veghel-Asten in de huidige situatie doorsneden wordt, te onderscheiden in de volgende twee landschappelijke hoofdstructuren:

- het gevarieerde landschap van beken, essen, kampen, heideontginningen van Helmond tot aan A67. Het betreft vooral een heideontginningsgebied, waarvan een groot deel nog ontginningsbos is. Landschappelijk is dit bos wel karakteristiek, maar minder bijzonder. Het zijn hier vooral de overgangen naar beekdalen, en de open beekdalen zelf, zoals de Astense Aa, die relevant zijn;
- het relatief open rationele broeklandschap circa ten noorden van Helmond tot aan Veghel. Dit gebied is onderdeel van een regionaal landschapssysteem dat nauw verbonden is met het watersysteem van de Aa. In het open broeklandschap zijn dichter bewoonde en besloten historische dekzandruggen te herkennen. Op een groot deel van dit tracé ligt de N279 hier direct naast het kanaal. Het projectgebied maakt hier deel van uit.

2.3.4 Water

In de omgeving van het projectgebied bevinden zich diverse oppervlaktewatersystemen zoals het kanaal Zuid-Willemsvaart, de Aa en een aantal beken en waterlopen die het water van de hoger gelegen Peelhorst in noordwestelijke richting afvoeren. Een aantal van deze watersystemen is aangewezen als (al dan niet nog in te richten) ecologische verbindingszone (de Aa, Bakelse Aa, Astense Aa en de Zuid-Willemsvaart). Er is een reserveringsgebied waterberging in het dal van de Boerdonkse Aa.

2.3.5 Functies

Bedrijvigheid
De N279 is een belangrijke verbinding voor de bedrijfsterreinen bij o.a. Beek en Donk (Bemmer). In het landschap zijn vele agrarische bedrijven nabij het tracé aanwezig. Naast het centrale doel van de opwaardering van de N279 – namelijk een omleiding om Helmond en het ongelijkvloers maken van de bestaande kruisingen – zijn het behoud van toegankelijkheid en efficiënte vormen van kavels na aanleg van uitvoering van het inpassingsplan belangrijke uitgangspunten.

Recreatie
Het gevarieerde landschap nabij het tracé is zeer geschikt als recreatief uitloopgebied voor wandelaars en fietsers. Er is een uitgestrekt fiets- en wandelnetwerk aanwezig. Het netwerk bevindt zich parallel aan - en op afstand van de N279. Tevens verzorgt het netwerk op enkele plekken een verbinding tussen de woonkernen aan de noord- en zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart.

2.4 Projectbeschrijving

2.4.1 Stand van zaken reconstructie N279 en aansluiting N279-Bosscheweg

De N279 tussen Veghel en Asten is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg, bestaande uit twee rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/uur. De bestaande N279, verder ook N279 Veghel - Asten genoemd, loopt vanaf de A50 door Veghel, via Keldonk, Beek en Donk en Helmond naar de A67 bij Asten. De N279 tussen Veghel en Asten is van grote betekenis voor de economische kracht van Zuidoost-Brabant en verbindt verschillende woon- en werklocaties met elkaar. Om deze krachtige positie te behouden en de regio leefbaar te houden, is het belangrijk dat de doorstroming op de weg verbetert en dat de verkeersveiligheid toeneemt. Daardoor verbetert de bereikbaarheid van kernen en bedrijventerreinen en de leefbaarheid van het gebied.

De provincie Noord-Brabant en alle betrokken gemeenten (waaronder Laarbeek) zijn een nieuwe zogenoemde brede belangenbenadering gestart om de gebiedsopgave rond de N279 opnieuw vast te stellen. Dat is nodig omdat de Raad van State het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) ‘N279 Veghel – Asten’ in december 2021 heeft vernietigd[1]. Uit een recente analyse van de verkeerscijfers (quick scan) blijkt echter dat het verkeer nog sneller groeit dan verwacht. Daardoor kan het oorspronkelijke PIP niet meer dienen als basis voor de toekomstige aanpak van deze belangrijke verkeersader in het oosten van Brabant. In overleg met alle betrokken overheden heeft de provincie eerst de reikwijdte en aanpak vastgesteld, waarbij bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak centraal staat.

Tempo, zorgvuldigheid en betrokkenheid zijn belangrijk bij dit project dat helaas vertraging heeft opgelopen, maar het moet ook haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn. Eerst worden nu de belangen van de verschillende partners en de opgaven in het gebied op en rond de provinciale weg verkend. Op 8 december 2022 is een Plan van aanpak N279 Veghel - Asten vastgesteld.

[1] Uitspraak AbRvS 15 december 2021 (PIP N279 Veghel-Asten), zaaknr. 201900309/1/R2 (ECLI:NL:RVS:2021:2782)

De Stuurgroep N279 maakt in dit plan van aanpak een groot aantal keuzes, waaronder de keus voor:

1. een brede belangenbenadering. Er moet bij de planvorming N279 continu een balans gezocht worden tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit vraagt om een zorgvuldige belangenafweging met en tussen partijen;
2. het behoud van de bestaande (boven)regionale functie van de N279. Er wordt ingezet op een N279 die de functie behoudt van een (boven)regionaal verbindende weg en de bereikbaarheid van de regio garandeert. Hiermee wordt geëxpliciteerd dat de N279 niet de functie van een rijksweg krijgt en niet gelijkwaardig is of moet worden aan de A50/A2 en de A67;
3. het niet uitsluiten van enige infrastructurele oplossingen. Dit wordt pas gedaan als uit onderzoek blijkt dat bepaalde mogelijkheden ongewenst zijn. Er wordt derhalve in deze fase van heroriëntatie uitgegaan van een brede band aan mogelijkheden, namelijk 'van niets doen tot 2x2'. Het proces gaat dus de volgende fase in met een brede scope van:
   - geen uitbreiding van configuratie en geen aanvullende maatregelen treffen;
   - verbetering van het bestaande 1x2 tracé;
   - grotere infrastructurele maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld het aanleggen van omleidingen of uitbreiding van configuratie door 2x2 over het gehele tracé, al dan niet in combinatie met het oplossen van één of meer specifieke opgaven.
4. Dit wordt gedaan met aandacht voor een aantal specifieke vraagstukken, waar naast de belangen op het regionale schaalniveau ook lokale belangen heel nadrukkelijk een rol spelen. Op dit moment zijn dit voor de gemeente Laarbeek de oversteek Beekse Brug bij Beek en Donk en de aansluitingen bij Beek en Donk op de N272 en N615.

Aansluiting N279-Bosscheweg

Ter hoogte van het onderhavige projectgebied stond onder de oude PIP ook een reconstructie van de N279 gepland. De huidige rotonde N279-Bosscheweg-Middenweg (gelijkvloerse aansluiting) zou omgebouwd worden tot een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 over de Bosscheweg-Middenweg heen zou lopen.

Onderdeel van deze reconstructie was dat er twee opritten en twee afritten zouden worden aangelegd om de N279 en de Bosscheweg en Middenweg met elkaar te verbinden, zodat het verkeer vanaf de N279 snel het bedrijventerrein 'Bemmer', Beek en Donk-Noord en Boerdonk kon bereiken. Het beoogde nieuwe tankstation zou gerealiseerd worden naast de nieuw te realiseren afrit van de N279 naar de Bosscheweg.



bestaande verkeerssituatie kruising N279-Bosscheweg

2.4.2 Realisatie nieuw tankstation Bosscheweg

Beëindiging en sloop bestaand tankstation hoek Heuvelplein-Pater Vogelsstraat

De initiatiefnemer exploiteert op dit moment een tankstation op de hoek Heuvelplein-Pater Vogelsstraat te Beek en Donk. De exploitatie van een tankstation op deze locatie vindt al sinds 1971 plaats. De laatste jaren zijn er evenwel de nodige problemen gerezen aangaande de bedrijfsvoering op deze locatie:

1. Het tankstation is gelegen in het centrum van Beek en Donk en in de directe nabijheid van woningen. Dit is uit een oogpunt van milieuhinder (m.n. door geluidoverlast en verminderde luchtkwaliteit door uitlaatgassen) en externe veiligheid geen ideale situatie.
2. De bestaande locatie is qua oppervlakte erg beperkt. Vrachtauto's hebben nauwelijks ruimte om het tankstation te bereiken en ook voor autoverkeer is het – vooral op de piekmomenten - moeilijk om ter plaatse te tanken. Doordat het tankstation volledig 'ingebouwd' is in het centrum, is er nauwelijks ruimte aanwezig om het tankstation uit te breiden.
3. Op piekmomenten ontstaan er wachtrijen en congestie op de straten rondom het tankstation. Dit is uit oogpunt van een goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid geen wenselijke situatie.
4. De locatie is gelegen in het centrum van Beek en Donk. De grote verkeersstromen van auto- en vrachtverkeer vinden echter er plaats over de N279 om Beek en Donk heen. Een tankstationlocatie langs de N279 en bij de route van en naar het bedrijventerrein 'Bemmer', is door dit ruimere verkeersaanbod een veel betere plek om een tankstation te exploiteren.
5. De bedrijfsgebouwen en technische installaties beginnen het einde van hun levensduur en afschrijvingstermijn te naderen

De initiatiefnemer heeft derhalve besloten om het bestaande tankstation aan het Heuvelplein-Pater Vogelsstraat te sluiten en te verplaatsen naar de locatie aan de N279-Bosscheweg. Alle bedrijfsbebouwing (m.u.v. de bestaande boerderij (= voormalige bedrijfswoning)) en installaties zullen worden gesloopt. Op deze locatie zal vervolgens door een derde-partij een wooninvulling plaatsvinden in de vorm van 6 levensloopbestendige grondgebonden woningen.

In de buitenplanse omgevingsvergunning van de initiatiefnemer zal via een vergunningvoorschrift expliciet worden geborgd dat het tankstation op de oude locatie moet zijn beëindigd en gesloopt alvorens de nieuwe locatie in gebruik mag worden genomen.

Nieuw tankstation Bosscheweg

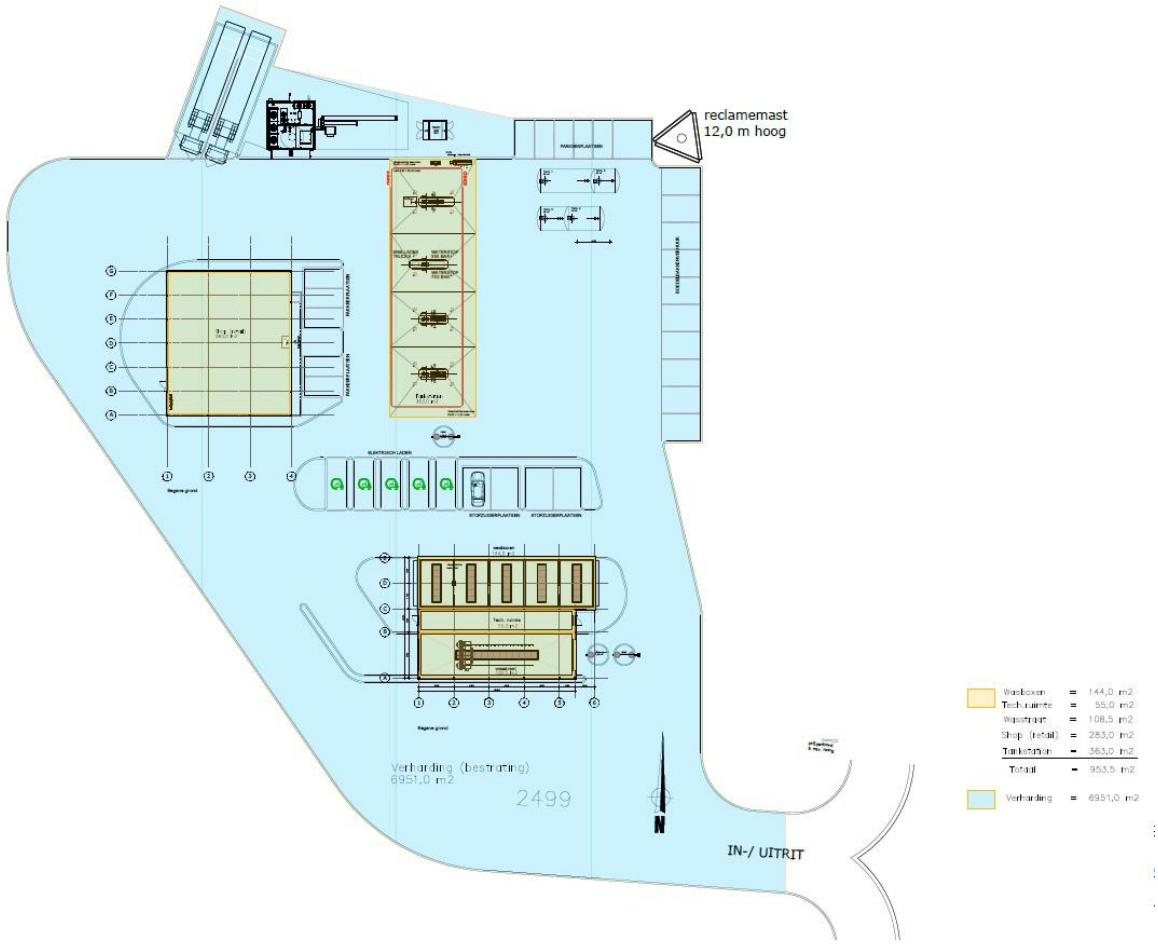
Op de locatie aan de Bosscheweg wordt een nieuw duurzaam bemand tankstation gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een verkooppunt voor motorbrandstoffen bestaande uit 4 afleverzuilen voor Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue, blauwe diesel (duurzame diesel) en waterstof (diwaterstof H_2). LPG en CNG worden **niet** doorgezet. De afleverzuilen worden geplaatst onder een luifel van 363 m^2. De luifel van het tankstation wordt voorzien van zonnepanelen om ter plekke ook groot deel van stroombehoefte zelf op te wekken. De luifel zal een onderdoorrijhoogte hebben van 4,75 en de bouwhoogte zal 6 meter bedragen

Verder zal er worden voorzien in 5 snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's.

Daarnaast zal er een winkelruimte/tankshop van 283 m^2 BVO met een bouwhoogte van 4,10 meter gerealiseerd worden. Deze shop bestaat een winkel (van ca. 173 m^2 v.v.o) met een bakkerij (voor broodjes enz.,), zitgedeelte, kassabox, kantoor, magazijn/opslagruimte, toiletten, keuken en een vries- en koelcel.

Verder wordt er een gebouw met 5 wasboxen en een wasstraat (mechanische 'roll-over carwash') van 307,5 m^2 en een bouwhoogte van 4,5 meter gerealiseerd. Er wordt verder ook nog voorzien in 4 stofzuigerplaatsen. Ook wordt de bouw van een reclamemast beoogd. Deze zal een bouwhoogte hebben van maximaal 12 meter. Deze reclamemast bevat het logo van het tankstation zelf.

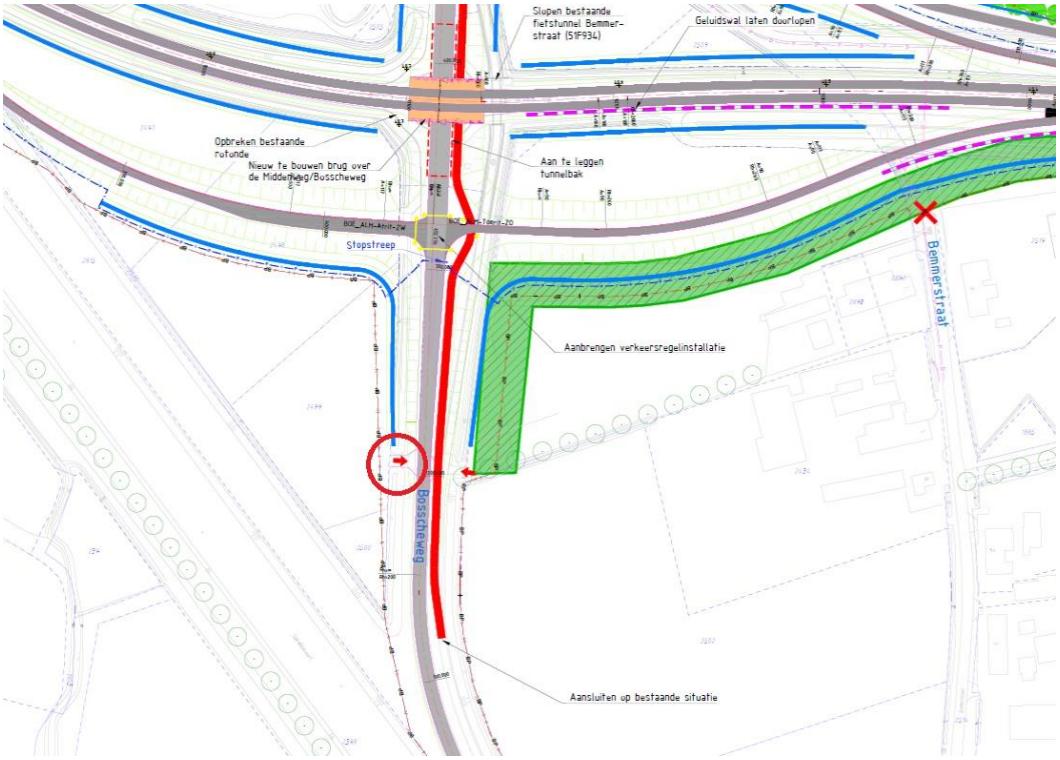
Tenslotte zullen op het perceel 29 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 5 voorzien van elektrische oplaadpunten t.b.v. elektrische auto's en 2 opstelplaatsen voor een vrachtauto of bestelbus ten behoeve van het laden en lossen. Van het projectgebied (2.54 ha.) zal ca. 27 % worden verhard (6951 m^2) door bedrijfsbebouwing en erfverharding ten behoeve van de afwikkeling van het vracht- en personenautoverkeer en het parkeren. Voor de overige 73% blijft het projectgebied onverhard en wordt het met name vormgegeven door groen- en watervoorzieningen.



inrichtingsontwerp tankstation (VO)

Het beoogde nieuwe tankstation zal gerealiseerd worden naast een nieuw te realiseren afrit van de N279 naar de Bosscheweg (t.b.v. het verkeer komend vanuit Veghel/Keldonk richting Beek en Donk/Helmond). De directe ontsluiting van het tankstation geschiedt door één in-en uitrit ter plaatse van de Bosscheweg. Onderstaand een uitsnede van het Referentie Ontwerp (RO) N279 Veghel-Asten ter plaatse van de aansluiting Boerdonk.

Op onderstaande afbeelding geven de rode pijltjes de locatie van de (toekomstige) in-/uitritten weer. Voor wat betreft de hoogte van de Bosscheweg ter plaatse van de uitrit/inrit tankstation (rode pijltje en rood omcirkeld) is de huidige situatie/huidige grondniveau in principe leidend.



uitsnede van het Referentie Ontwerp (RO) N279 Veghel-Asten

Mocht er door de uitwerking van het tracé in een Voorlopig Ontwerp en een Definitief Ontwerp toch sprake zijn van niveauverschil, dan zal er voor worden zorggedragen dat een niveauverschil in hoogte tussen de kruin van de Bosscheweg en die van de in-en uitrit ter plaatse van het terrein van het tankstation, wordt overbrugd door de in-en uitrit zeer geleidelijk op het niveau van de openbare weg te laten aansluiten.

De inrichting van het terrein kent een ruime opzet zodat zowel personenauto's als bussen en vrachtverkeer (waaronder bevoorradingsverkeer) zich eenvoudig en veilig over het terrein kunnen bewegen. Al het verkeer zal zich via een éénrichtingsstructuur over het terrein moeten bewegen. Dat wordt met bebording aangegeven. Er zijn twee specifieke opstelplaatsen voor vrachtauto's/bestelbussen die het tankstation resp. de tankshop bevoorraden. Deze zijn op zodanige plaatsen op het terrein gelegen dat deze de bewegingen van het overige verkeer niet belemmeren.

2.4.4 Landschappelijke inpassing en - kwaliteitsverbetering

Investering in de landschappelijke inpassing en -kwaliteitsverbetering

Onderdeel van de bouw en de exploitatie van het tankstation is de realisatie van een goede landschappelijke inpassing van het terrein en de bebouwing. Uit artikel 3.9 (Kwaliteitsverbetering landschap) van de Interim omgevingsverordening (IOV) Noord-Brabant vloeit voort dat een planologisch besluit (bestemmingsplan of buitenplanse omgevingsvergunningaanvraag (met ruimtelijke onderbouwing)) waarin respectievelijk waarmee een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt in Landelijk Gebied voorziet in een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Het bestemmingsplan (of buitenplanse vergunningaanvraag (met ruimtelijke onderbouwing)) motiveert dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd doordat:

a. dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan; of

b. de afspraken uit het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken, worden nagekomen.

In onderhavig geval wordt toepassing gegeven aan onderdeel a. Voor de realisatie van kwaliteitsverbetering van het landschap en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit geldt in Laarbeek sinds 2017 de **Landschapsinvesteringsregeling Laarbeek**. Hierin worden drie categorieën onderscheiden:

- Categorie 1: Ruimtelijke ontwikkelingen die geen (extra) kwaliteitsverbetering van het landschap vereisen.
- Categorie 2: Ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de kwaliteitsverbetering van het landschap wordt vormgegeven door te voorzien in een goede landschappelijke inpassing.
- Categorie 3: Ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de basis inspanning voor kwaliteitsverbetering wordt genormeerd in euro's (op basis van forfaitaire bedragen).

Het aan de orde zijnde project is te kwalificeren als een **categorie 3 ontwikkeling**. Hieruit volgt dat voor deze ontwikkeling het perceel landschappelijk moet worden ingepast en dat aan de hand van de berekende meerwaarde van de gronden een bijdrage van 20% van die meerwaarde aan kwaliteitsverbetering moet worden gedaan.

Gelet op het projectbeschrijving kan de volgende berekening van de bijdrage in het kader van de kwaliteitsverbetering van het landschap worden gemaakt:

huidige planologische situatie	agrarisch (onbebouwd)	25.440 m^2 (2.544 ha.)	€ 5,00 / m^2	€ 127.200
toekomstige planologische situatie	niet-agrarische bedrijfsbestemming	6951 m^2	€ 80,00/ m^2	€ 556.080
	agrarisch (onbebouwd)/groen	18.489 m^2 (1.8489 ha.)	€ 5,00 / m^2	€ 92.445
meerwaarde na planologische wijziging				€ 521.325
Bijdrage LIR			**20% van € 521.325**	**€ 104.265**

Er kan op meerdere wijze geïnvesteerd worden in kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit kan – onder meer - betreffen een landschappelijke inpassing van bebouwing- en bestemmingsvlakken en/of de sloop van (niet cultuurhistorisch waardevolle) gebouwen/stallen/kassen en verwijderen verharding.

Voor de verantwoording van deze omvang van de (extra) kwaliteitsverbetering is door NieuwBlauw stedenbouw en landschap en door BT Hoveniers een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Hierin is mede onderbouwd op welke wijze deze bijdrage wordt ingezet om de omgevingskwaliteit extra te versterken.

De volgende uitgangspunten zijn in acht genomen bij de landschappelijke inpassing en landschappelijke inrichting:

Landschappelijke inpassing

- Relict Bosscheweg met talud en beplanting herkenbaar houden.
- Geen dichte opgaande beplanting direct tegen bestaande beplanting aan de randen;
- Transparante beplanting zodat er zicht blijft op het relict van de Bosscheweg;
- Driehoekige vorm van de locatie blijft herkenbaar;

- Toevoegen bloemenweides voor insecten zoals bijen en vlinders;
- Toevoegen gradiënten van droog naar minder droog;



landschappelijke inpassing en – inrichting projectgebied

landschappelijke inrichting en voorgestelde beplanting

- Open structuur met bloemenweides (1);
- Strooksgewijze verlagingen geven extra gradiënten tussen droog en minder droog. Daarnaast benadrukken zij de oude verkavelingsrichting en haken aan op het relict van de Bosscheweg (2);
- Transparante, open beplanting (3);
- Gestrooid patroon van meerstammige berken geven een herkenbaar beeld aan het terrein van het tankstation (3);
- Hagen rondom de parkeerhavens markeren de noord-oost grens van het terrein (4);
- Wadi t.b.v. waterberging ca. 400 m² (5).

Het landschappelijk inpassingsplan bevat een specifiek beplantingsvoorstel met zo veel mogelijk gebiedseigen beplanting.



beplantingsvoorstel

Voor het volledige landschappelijk inpassingsplan wordt verwezen naar het plan dat als bijlage 1 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)** vastgesteld. Het NOVI loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld: **In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?** Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen
Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

a. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
b. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

Afweging

Het project is, op nationaal niveau, dermate kleinschalig dat het geen wezenlijke invloed heeft op nationale belangen. Verstedelijkingsbeleid en beleid rondom regionale of provinciale infrastructuur met een bijbehorend voorzieningenniveau (zoals een tankstation) laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten zelf. De realisatie van dit project leidt niet tot strijdigheden met de uitgangspunten uit het NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Ladder-toets is het nieuwe artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd:

'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor 'andere stedelijke voorzieningen' wordt in een overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017:ECLI:NL:RVS:2017:1724) gesteld, dat voor deze stedelijke functies als bedoeld in artikel 1.1.1 artikel 1 onder i van het Bro in de vorm van een terrein 'in beginsel' geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m^2 bedraagt. Bestaat de andere stedelijke voorziening uit de toevoeging van een gebouw, dan ligt de ondergrens 'in beginsel' bij een bruto-vloeroppervlakte van minder dan 500 m^2.

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is ook een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' gegeven. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt:

'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

In de Nota van Toelichting wordt opgemerkt dat de kwalificatie bestaand stedelijk gebied afhangt van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Uit jurisprudentie blijkt dat de Afdeling bij beantwoording van de vraag of sprake is van bestaand stedelijk gebied - onder meer - ook kijkt naar de functie- en bouwmogelijkheden die het eerdere bestemmingsplan bood. Indien deze stedelijk van aard zijn dan is in veel gevallen sprake van bestaand stedelijk gebied (zie hiervoor o.a. ABRvS 28 april 2015, 201408996/1/R6).

Afweging
Het nieuwe tankstation heeft een bruto vloeroppervlak van 6951 m^2 (dat wil zeggen het totaal van de bedrijfsgebouwen, de luifel en alle verhardingen). Het project is derhalve zodanig grootschalig dat er sprake is van een nieuwe stedelijke voorziening waarbij een toetsing aan de Ladder Duurzame Verstedelijking noodzakelijk is.

Voor dit project heeft een toetsing aan de Ladder Duurzame verstedelijking plaatsgevonden. Binnen deze toetsing is het markt- c.q. verzorgingsgebied bepaald. Daarna is vastgesteld dat deze ontwikkeling voorziet in een economische behoefte binnen de regio en is vastgesteld dat deze ontwikkeling redelijkerwijs niet (langer) binnen bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden. Op basis van het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat de Ladder voor duurzame verstedelijking positief is doorlopen.

Voor de volledige LDV wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 2 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ((Barro) voorheen ook genoemd: AMvB Ruimte) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijksbelangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nationale landschappen, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

De Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de Maas is een rijksvaarweg van de zogenaamde CEMT klasse IV. Het Barro stelt dat langs dergelijke rijksvaarwegen een vrijwaringszone ligt. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt **25 meter** aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI. (artikel 2.1.2 Barro).

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van het bepaalde in het Barro inzake rijksvaarwegen, geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg (artikel 2.1.3 Barro).

Afweging

De locatie van het beoogde tankstation (terrein en bebouwing) ligt op ruim 30 meter van de rijksvaarweg (Zuid-Willemsvaart) en derhalve ook buiten de vrijwaringszone. Het Barro legt derhalve geen belemmeringen op aan ruimtelijke ontwikkelingen op deze afstand.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving'

Op 14 december 2018 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) vastgesteld. De Omgevingsvisie is overheidbindend en loopt vooruit op de invoering van de Omgevingswet in 2022. In de Omgevingsvisie verwoordt de provincie haar visie op de toekomst van Brabant tot aan 2050. Met de Brabantse Omgevingsvisie wordt met de hoofdopgaven aangesloten bij Rijksbeleid, Europese en mondiale doelstellingen.

Met de Omgevingsvisie kiest de provincie er voor om haar rol te veranderen. Waar zij eerst concreet richting en sturing gaf aan de hand van min of meer concrete regels en uitgangspunten, gaat het nu meer om het beoordelen van initiatieven in ruimer verband en gericht op het behalen van doelen voor de leefomgeving waarbij een belangrijke rol voor de gemeente is weggelegd.

De Omgevingswet heeft als doel een balans te vinden tussen beschermen (veilig, gezond met waarborg voor omgevingskwaliteit inclusief natuur) en benutten (optimaal gebruik en ontwikkelen van de leefomgeving om maatschappelijke behoeften te vervullen). Met deze visie wordt aangegeven wat vanuit provinciaal oogpunt belangrijk wordt gevonden voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van de leefomgeving van de inwoners van Brabant. De focus ligt daarbij op de vier hoofdopgaven voor de middellange en lange termijn. De visie geeft daarbij richting aan deze opgaven vanwege de ingrijpende veranderingen waarmee zij gepaard gaan. Extra focus op deze hoofdopgaven is nodig om een goede basis met een goede omgevingskwaliteit te behouden.

De **basisopgave** betreft het werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Het doel voor 2050 is dat Brabant een goede leefomgevingskwaliteit heeft doordat op alle aspecten beter wordt gepresteerd dan wettelijk als minimumniveau is bepaald. Brabant staat met zijn TOP-landschap van oude en nieuwe landschappen in de top 5 van Europa. De biodiversiteit binnen en buiten de natuurgebieden is op orde, de lucht- en waterkwaliteit voldoet en de bodem is vitaal. Een minder vergaand doel 2030 is dat Brabant een aanvaardbare leefomgevingskwaliteit heeft doordat er voor alle aspecten wordt voldaan aan de wettelijke normen. Natuurgebieden zijn ingericht, de afname van biodiversiteit is naar een positieve trend omgebogen, waardevolle cultuurhistorische landschappen zijn behouden en er is breed draagvlak voor de nieuwe energie- en klimaatadaptieve landschappen door de ontwerpende aanpak.

Afweging

De hoofdopgave die in het kader van dit project van belang is, is hoofdopgave 3: Werken aan de slimme netwerkstad. Daarover stelt het POVI het volgende:

“Doel 2050: Het stedelijk netwerk van Brabant functioneert als één samenhangend duurzaam en concurrerend netwerk van steden en dorpen als onderdeel van de Noordwest-Europese metropool. Brabant kenmerkt zich door een sterke sociale cohesie, een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat met een comfortabel, betrouwbaar en multimodaal verkeers-en vervoersysteem en een uitstekende (digitale) infrastructuur.

Doel 2030: Brabantse partijen werken aan de transformatie van het bestaand bebouwd gebied van Brabant. Ondersteund door de digitale ontwikkelingen zijn er belangrijke stappen gezet in de richting van een excellent en duurzaam woon-, leef- en vestigingsklimaat met een comfortabel, betrouwbaar en multimodaal verkeers- en vervoersysteem.”

De realisatie van een hoogwaardig tankstation waar waterstof (diwaterstof H_2) getankt kan worden past in de provinciale ambitie om – onder meer – in Zuidoost-Brabant een netwerk van goede verkeersverbindingen met alle bijbehorende voorzieningen in stand te houden c.q. te realiseren ter bevordering van een duurzaam en fossielvrij verkeerssysteem.

3.2.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

De provincie kiest voor een deur tot deur benadering, waarbij alle vervoer over weg, water en spoor in samenhang wordt bekeken (ook OV en fiets). Per gebied wordt een passende invulling gegeven aan mobiliteit. Elk gebied is anders en per gebied legt de provincie andere accenten. Het PVVP schetst onder andere de ambities om voldoende ruimte te houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur, gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger, verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en bescherming / ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur.

Afweging

In het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, het uitvoeringsprogramma van het PVVP, is het opwaarderen van de verbinding als project opgenomen. De realisatie van een hoogwaardig tankstation waar waterstof (diwaterstof H_2) getankt kan worden past in de provinciale ambitie om – onder meer – in Zuidoost-Brabant een netwerk van goede verkeersverbindingen met alle bijbehorende voorzieningen in stand te houden c.q. te realiseren ter bevordering van een duurzaam en fossielvrij verkeerssysteem.

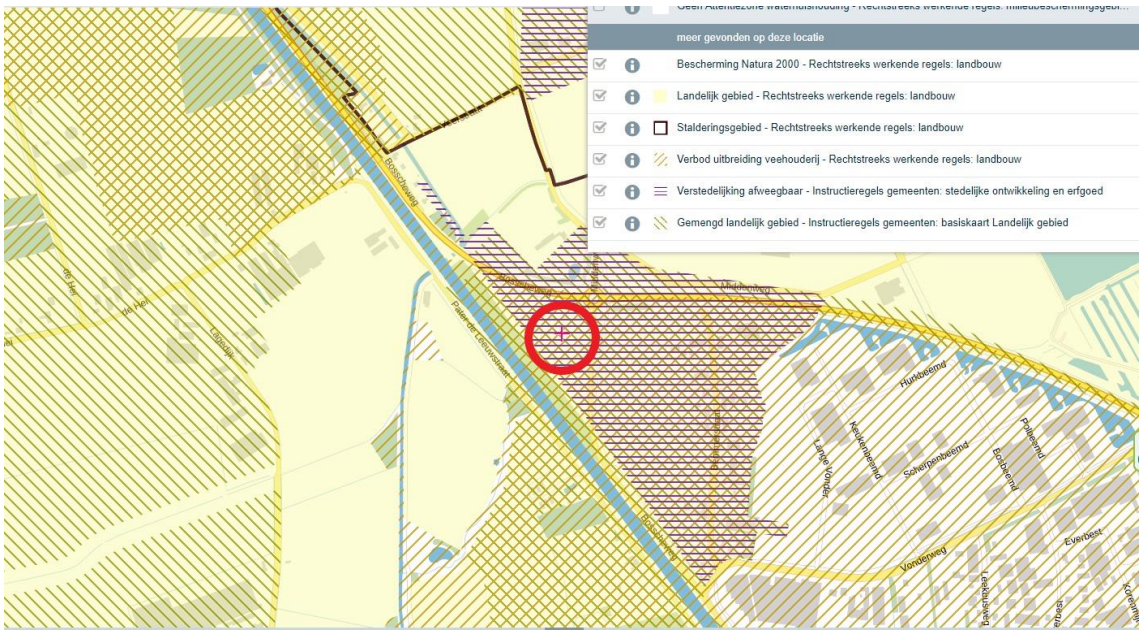
3.2.3 Interim Omgevingsverordening

De Interim Omgevingsverordening bevat de provinciale regels en randvoorwaarden met een bindende werking over de fysieke leefomgeving. Deze vloeien voort uit de in de Omgevingsvisie genoemde doelen. De Interim Omgevingsverordening is opgesteld naar de gedachtegang van de nieuwe Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking zal treden.

De Interim omgevingsverordening (IOV) heeft een opbouw naar de verschillende doelgroepen. Voor onderhavig plan zijn in beginsel uitsluitend de in hoofdstuk 3 opgenomen "Instructieregels aan gemeenten" aan de orde. De afdelingen in dat hoofdstuk zijn als volgt te onderscheiden (waarbij de volgorde is omgekeerd ten behoeve van vergroting van de toepasbaarheid):

- afdelingen 3.5 tot en met 3.7: de **toedeling van functies** (stedelijke ontwikkelingen, mobiliteit, vitaal platteland en rood voor groen);
- afdelingen 3.2 tot en met 3.4: de **bescherming van gebiedskenmerken** (natuur, water, landschap, aardkundige waarden en cultuurhistorie) ;
- afdeling 3.1: de **basisprincipes** voor een evenwichtige toedeling van functies.

Toedeling van functies
Het projectgebied is gelegen binnen **landelijk- en gemengd-landelijk gebied;** buiten stedelijk gebied en ook buiten een landelijke kern, maar wel in een gebied waarin **verstedelijking afweegbaar** is. Verder valt het projectgebied binnen het gebied waarin een **verbod uitbreiding veehouderij** geldt en valt het projectgebied binnen een **stalderingsgebied**.



uitsnede kaart IOV

In beginsel dient de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen binnen stedelijk gebied te liggen, waar een daartoe strekkend bestemmingsplan onder voorwaarden mogelijk is (artikel 3.42 IOV).

Artikel 3.43 IOV (afwijkende regels verstedelijking afweegbaar) stelt echter dat - in afwijking van artikel 3.42 IOV - een bestemmingsplan ter plaatse van 'Verstedelijking afweegbaar' ook mag voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als:

a. binnen stedelijk gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;

b. transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;

c. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;

d. de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied

Afweging

Ad a

Er zijn voor de ontwikkeling van deze specifieke locatie weinig andere (ruimtelijke en bedrijfseconomische) vergelijkbare locaties beschikbaar. Deze locatie is de gelegen in de oksel van een rotonde waarmee de N279 wordt verbonden met de Bosscheweg en de Middenweg. Daarmee ligt het beoogde tankstation op een locatie binnen het belangrijkste ontsluitingsgebied voor auto- en (vooral!) vrachtverkeer van en naar de N279 en het bedrijventerrein 'Bemmer' (I,II,III en IV). Dit vrachtverkeer vormt de belangrijkste doelgroep voor het nieuwe tankstation.
Bovendien wordt met de vestiging van dit tankstation op deze locatie voorgesorteerd om een toekomstige reconstructie van de N279/Bosscheweg/Middenweg tot een ongelijkvloerse kruising met afzonderlijke op- en afritten ter hoogte van Beek en Donk. Het toekomstige tankstation zou direct naast de nieuwe afrit …komen te liggen.

Dat maakt deze locatie een *unieke* plek voor de vestigen van een modern tank- c.q. energiestation. Verder is het een onbebouwde (vrije) kavel en zijn er in de wijdere omgeving weinig kwetsbare objecten (woningen en bedrijfsgebouwen) aanwezig, wat een belangrijk aspect voor de bedrijfsontwikkeling in de toekomst is (denk hierbij aan de ontwikkelingen rondom de levering van waterstof (diwaterstof H_2) als nieuwe, schone brandstof).

Een locatie op bedrijventerrein 'Bemmer' zelf is geen optie omdat daar een vergelijkbare markttechnische en strategisch gunstige locatie niet gevonden kan worden. Bovendien is daar een bedrijfskavel met een oppervlakte van de benodigde 1,3 ha niet beschikbaar. Een locatie binnen het bestaande stedelijk (woon-of centrum)gebied van Beek en Donk is vanwege de potentieel belastende milieu-planologische aspecten zoals externe veiligheidsrisico's, luchtkwaliteit en verkeerstromen (door met name vrachtauto's) en geluidhinder ruimtelijk niet wenselijk. Juist om deze redenen wordt ook de huidige locatie van het tankstation op de hoek Heuvelplein/Pastoor Vogelsstraat beëindigd en gesloopt.

Ad b

Gelet op de omvang en de aard van het project (mede gelet op alle benodigde voorzieningen en de (vracht)verkeersaantrekkende werking van een tankstation) is de vestiging van een dergelijke bedrijfsfunctie binnen cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet aan de orde. Dergelijke vastgoed is in Beek en Donk thans ook feitelijk niet aanwezig.

Ad c

Er zijn op regionaal niveau geen specifieke afspraken gemaakt over solitaire bedrijfsvestigingen zoals in casu. De afweging om een dergelijke functie toe te staan ligt dan ook bij de gemeente en de provincie.

Ad d
De inrichting van het tankstation is vormgegeven met in acht name van de adviezen van de stedenbouwkundige van de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant (ODZOB) en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Erfgoed voor wat betreft de welstandsaspecten. Beiden zijn akkoord met het huidige ontwerp van het tankstation zelf en het perceel. Verder wordt het tankstation op een robuuste wijze landschappelijk ingepast in zijn omgeving. Verwezen wordt hier naar het landschappelijk inpassingsplan zoals opgenomen in paragraaf 2.4.4 en bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

bescherming van gebiedskenmerken

Ter plaatse van het projectgebied gelden de gebiedskenmerken ‘verbod uitbreiding veehouderij’ en 'Stalderingsgebied'. De artikelen 3.51 en 3.52 IOV stellen regels en beperkingen aangaande de ontwikkeling van veehouderijen.

Afweging

Dit project heeft geen betrekking op een uitbreiding, vestiging of omschakeling van veehouderijen. Er hoeft derhalve geen nadere toetsing plaats te vinden.

Hoofdstuk 3 IOV

In hoofdstuk 3 (paragraaf 3.1) van de IOV zijn ook algemene (basis) instructieregels aan gemeenten geformuleerd voor een evenwichtige toedeling van functies, waarbij toegezien moet worden op een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Om dit te bewerkstelligen moet rekening worden gehouden met het bepaalde in de volgende artikelen:

Artikel 3.5 Zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit

Lid 1.
Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3 Instructieregels aan gemeenten invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving.

Lid 2.
Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:
a. zorgvuldig ruimtegebruik;
b. de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering;
c. meerwaardecreatie.

Artikel 3.6 Zorgvuldig ruimtegebruik

Lid 1.
Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:

a. de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat:
    1. nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;
    2. er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;

b. bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
c. gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.

Lid 2.
Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan het werkingsgebied Stedelijk Gebied of een bestaand bouwperceel.

Afweging

Het projectgebied ligt weliswaar buiten het stedelijk (dorps) gebied van Beek en Donk, maar hoofdstuk 3 (artikel 3.43) van het IOV bevat de mogelijkheid om ter plaatse van gronden die behoren tot het gebied 'Verstedelijking afweegbaar' – onder voorwaarden - ook te voorzien in de nieuwvestiging van duurzame stedelijke ontwikkelingen buiten stedelijk gebied. Het onderhavige projectgebied is in de IOV ook gekwalificeerd als gebied waar 'Verstedelijking afweegbaar' is. In deze ruimtelijke onderbouwing is gemotiveerd dat dit plan voldoet aan de voorwaarden van artikel 3.43 IOV (verwezen wordt naar pagina's 22 en 23 van deze ruimtelijke onderbouwing).

Met betrekking tot dit project heeft verder een laddertoetsing duurzame verstedelijking plaatsgevonden. De resultaten van deze laddertoetsing zijn opgenomen in paragraaf 3.1.2 en bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Artikel 3.7 Toepassing van de lagenbenadering

Lid 1.
De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.

Lid 2.
De lagenbenadering omvat de effecten op:
a. de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
b. de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer;
c. de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.

Lid 3.
Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Afweging

De 'lagenbenadering' is een aspect dat standaard in alle bestemmingsplannen en in ruimtelijke onderbouwing wordt beschreven, om tot een evenwichtige en goede functietoedeling te komen, zonder dat hiermee andere functies of waarden onaanvaardbaar worden aangetast. In hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing worden deze lagen uitgebreid beschreven.

Artikel 3.8 Meerwaardecreatie

Lid 1.
Meerwaardecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:

a. de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;
b. de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.

Lid 2.
De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaardecreatie.

Afweging

De nieuwvestiging van het tankstation langs de N279 (in het buitengebied) is noodzakelijk om het bestaande tankstation aan het Heuvelplein/ Pater Vogelsstraat (binnen de bebouwde kom van Beek en Donk) te kunnen sluiten, te slopen en te saneren. Hierdoor wordt een bedrijfsfunctie verwijderd die meer hinder en veiligheidsrisico's voor de omringende woonomgeving met zich kan meebrengen, dan het nieuwe tankstation op de nieuwe locatie.

Tevens dient de ruimtelijke ontwikkeling gepaard te gaan met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Hiertoe is een uitgebreid landschappelijk inpassingsplan opgesteld en als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd. Deze inpassing is in overleg met de provincie Noord-Brabant opgesteld, vanwege het feit dat de landschapsbeheertypen zijn aangepast om het project enerzijds aan te laten sluiten op de feitelijke kwaliteiten van het gebied en anderzijds het project ook uitvoerbaar te houden.

Artikel 3.9 kwaliteitsverbetering landschap

Lid 1. Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in landelijk gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving.

Lid 2. Het bestemmingsplan motiveert dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd doordat:

a. dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan; of

b. de afspraken uit het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken, worden nagekomen.

Lid 3. Een verbetering van de landschappelijke kwaliteit kan mede de volgende aspecten omvatten:

a. de op grond van deze verordening verplichte landschappelijke inpassing;

b. het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;

c. het behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen;

d. het wegnemen van verharding;

e. het slopen van bebouwing;

f. de realisering van het Natuur Netwerk Brabant en ecologische verbindingszones;

g. het aanleggen van extensieve recreatieve mogelijkheden.

Lid 4. Ingeval er toepassing wordt gegeven aan het tweede lid onder b geldt dat een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd én over de besteding van dat fonds periodiek verslag wordt gedaan in het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken.

Afweging

Voor de realisatie van kwaliteitsverbetering van het landschap en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit geldt in Laarbeek sinds 2017 de **Landschapsinvesteringsregeling Laarbeek**. Het project voorziet in een uitgebreide landschappelijke kwaliteitsverbetering ten belope van 20% van de waardevermeerdering van de gronden als gevolg van de planologische wijziging. De landschappelijke kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd door een robuuste landschappelijk inpassing van het projectgebied zelf. Verwezen wordt hier naar paragraaf 2.4.4 en bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Bereikbaarheidsagenda Metropool Regio Eindhoven

Met de bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim verbonden, Mobiel door slimme keuzes' uitgebracht in 2016, presenteren 21 gemeenten (voorheen de Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) samen met de gemeente Veghel een breed pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Er wordt met dit document mede aandacht gevraagd voor de toekomstbestendige uitvoering van de N279, inclusief de uitvoering van de regionale aansluitingen op de N279. De gemeenten hebben veelal ook nog een Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan dat voorziet in verdere uitwerking van beleid op gemeenteniveau.

3.3.2 Structuurvisies gemeenten N279 Veghel - Asten

In de structuurvisies van de gemeenten Veghel, Laarbeek, Gemert-Bakel, Helmond, Deurne en Asten wordt kort ingegaan op de problemen rondom de N279 en de mogelijke oplossingen hierin ten aanzien de ontwikkeling van de N279. De structuurvisies leggen de relatie met water, natuur, landschap en de waarde die daaraan is toe te kennen. De gemeenten haken aan bij het regionale doel de N279 op te waarderen.

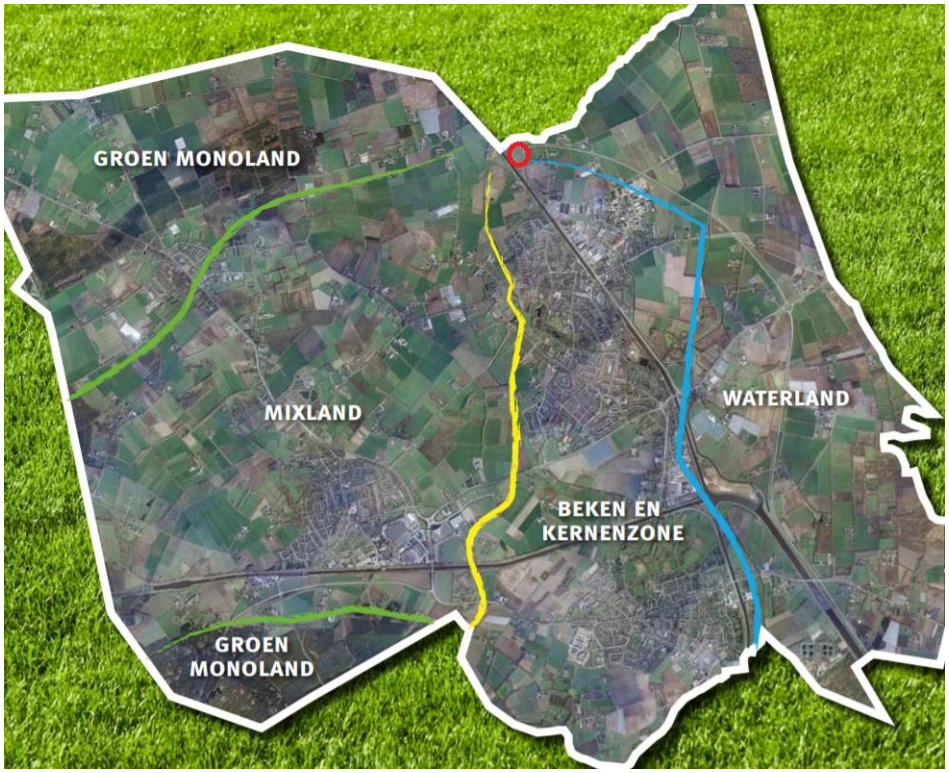
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Laarbeek 2010 - 2020 | Groei in balans

De Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten een structuurvisie voor het gehele grondgebied vast te stellen. Daarin regelt de gemeenteraad op hoofdlijnen het gebruik van de ruimte voor het hele grondgebied en voor de lange termijn: welke grondgebruik wordt waar gerealiseerd, wanneer en hoe.

Aan de hand van de lagenbenadering is voor de gemeente Laarbeek een duurzaam structuurbeeld opgesteld. De gemeente is verdeeld in 4 deelgebieden:
- Waterland;
- Beken en kernenzone;
- Groen monoland;
- Mixland.

Per deelgebied is aangegeven wat de duurzame kwaliteiten zijn en wat de gebiedsstrategie is uitgaande van deze kwaliteiten en de gebiedsopgaven. Afhankelijk van de kwaliteiten ligt de nadruk op conserveren, revitaliseren of ontwikkelen. In de **'Beken en kernenzone'**, waarin Beek en Donk –en ook het onderhavige projectgebied - is gelegen, is het beleid gericht op versterking van de ruimtelijke structuur van de kernen, gecombineerd met inbreiding en herstructurering, alsmede op het creëren van duurzame komranden met een sterke groenblauwe dooradering.



deelgebieden structuurvisie

De structuurvisie bevat een visie op hoofdlijnen voor een aantal belangrijke ruimtelijke onderwerpen; een daarvan is **'bereikbaarheid'**. Laarbeek wil de nabijheid tot Helmond en Eindhoven - de peri-urbane ligging - beter benutten, met behoud van het landelijk karakter. Een snelle en comfortabele verbinding met het stedelijk gebied is hiervoor onontbeerlijk.

3.4.2 Toekomstvisie Laarbeek 2020

De gemeentelijke organisatie wordt op basis van de zogenaamde 'planning & control-cyclus' meer en meer aangestuurd door programma's welke door de raad zijn vastgesteld. Toekomstvisie, Raadsbeleidsplan en Programmabegroting verstrekken de raad in toenemende mate een sturende rol in de beleidsvoornemens. De toekomstvisie Laarbeek 2015 gaf vanuit het perspectief van de raad een eerste beleidsmatige doorkijk.

Teruglopende inkomsten, tegenvallende grondexploitatie-resultaten, verdergaande decentralisatie van overheidstaken (Jeugdzorg, Participatiewet, Wmo), schaalvergroting, meer wet- en regelgeving vanuit Brussel (dus een afname van de sturingsmogelijkheden) en de toenemende digitalisering en vernetwerking van de samenleving nopen tot een herijking van de gemeentelijke toekomstvisie. Dat is gebeurd via de huidige – geactualiseerde – Toekomstvisie Laarbeek 2020.

In deze visie zijn 6 maatschappelijke thema's uitgewerkt. De 6 thema's die in deze toekomstvisie zijn uitgewerkt, zijn tijdens een workshop benoemd door de raads- en commissieleden. Een van die thema's is **'Economie en werkgelegenheid'**. In het kader van dit thema wordt – onder meer – geconstateerd dat voor de regio - waar Laarbeek onderdeel van uitmaakt - en de bedrijven is verbetering van de bereikbaarheid belangrijk. Dit geeft een impuls aan de lokale en regionale economie. De gemeente Laarbeek streeft naar verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijfsleven over de weg en het water.

Verder wordt beleidsmatig uitgesproken dat bestaande bedrijven in het buitengebied in Laarbeek voldoende armslag moet krijgen om andere economische dragers te zoeken. Laarbeek formuleert een heldere begrenzing van de toegestane activiteiten in het buitengebied, maar biedt ook de ondernemer in het buitengebied meer speelruimte naarmate de maatschappelijke meerwaarde van een initiatief groter is. Deze nieuwe bedrijvigheid mag niet ten koste gaan van de bestaande activiteiten in het buitengebied.

3.4.3 Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek

In 2021 heeft de gemeenteraad van Laarbeek de Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek vastgesteld. De Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek bevat een integrale langetermijnvisie op hoofdlijnen voor de fysieke leefomgeving waarin de kernkwaliteiten van het buitengebied van Laarbeek alsmede trends en ontwikkelingen worden benoemd. De gemeente kiest hier voor zowel een gebiedsgerichte benadering als een thematische benadering.

Algemeen

De gebiedsgerichte benadering die Laarbeek hanteert, wordt aan de hand van acht samenhangende gebieden vastgelegd in de Omgevingsvisie Buitengebied. De verschillende gebieden hebben een eigen naam en zijn gevormd op basis van de eigenschappen van de ondergrond en de verschijningsvorm van het landschap. De acht gebieden worden in het gebiedspaspoort (hoofdstuk zeven) landschappelijk beschreven en voorzien van een ruimtelijke ontwikkelingsrichting. Aan de hand van het 'verkeerslichtmodel' kleuren bepaalde ruimtelijke activiteiten voor een gebied vervolgens rood, oranje of groen.

- Rood: Gemeente werkt binnen dat deelgebied niet mee aan activiteit;
- Oranje: Gemeente maakt een afweging over de toelaatbaarheid;
- Groen: Gemeente werkt mee aan het verzoek, mits het plan voldoet aan bepaalde basisvoorwaarden.

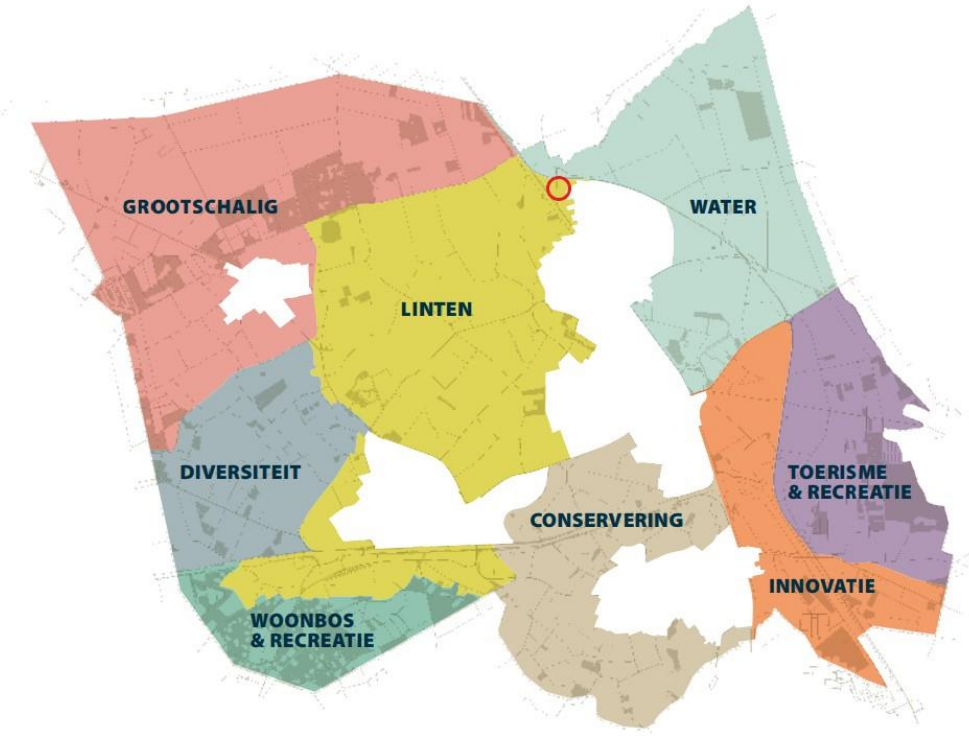
De Omgevingsvisie Buitengebied bevat ook een thematische benadering. Hier komen algemene onderwerpen die niet gebiedsgericht kunnen worden benoemd aan bod. Denk hierbij aan thema's die onder de nieuwe Omgevingswet extra aandacht behoeven zoals gezondheid, veiligheid en cultureel erfgoed.

Gebiedsgerichte benadering

Gebiedsindeling Laarbeek

In het verleden en recente verleden werden ruimtelijke beleidskeuzes in Laarbeek generiek (dus voor het gehele grondgebied) toegepast, dus zonder inachtneming van de afzonderlijke gebiedskenmerken. Sommige landschappen lenen zich door bepaalde kenmerken echter beter voor specifieke ontwikkelingen en functies dan andere. Als basis voor deze omgevingsvisie Buitengebied is het grondgebied van de gemeente Laarbeek daarom opgedeeld in acht samenhangende, landschappelijke beschrijvingen.

Het projectgebied maakt deel uit van het zogenaamde **'Lintenlandschap'** (zie onderstaande uitsnede).



Uitsnede Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek: 8 landschappen (projectgebied rood omcirkeld)

Ontwikkelingsrichting

Het karakter van dit gebied wordt met name bepaald door de talrijke historische buurtschappen, linten en hoeven. Deze historische bebouwingsconcentraties zijn waardevol om de uitstraling van het authentieke boerenlandschap te kunnen handhaven en waarborgen Het heeft de voorkeur om de zichtlijnen van de grote infrastructurele assen niet te doorsnijden maar te begeleiden. Verder is lichtere bedrijvigheid (cat. 1 en 2) mogelijk in dit gebied.



'verkeerslicht' voor het gebied 'Lintenlandschap'

Thematische benadering

In dit deel van de Omgevingsvisie wordt een aantal belangrijke thematische onderwerpen onder de loep genomen, die individueel niet gebiedsgericht kunnen worden benoemd.

Afweging

Het lintenlandschap waarbinnen het projectgebied valt wordt ruimtelijk gedefinieerd door een aantal infrastructurele lijnen die de ruimtelijke dragers van het gebied vormen, namelijk het kanaal (Zuid-Willemsvaart), de provinciale weg N279 en de Bosscheweg. Het projectgebied ligt in een 'voor verstedelijk afweegbaar' gebied. In dit gebied heeft de gemeente Laarbeek echter geen grote woningbouwontwikkelingen gepland, met name vanwege de ligging van het bedrijventerrein 'Bemmer IV'. Aan het historische lint – de Bemmerstraat – zijn wel meerdere bedrijven herbestemd naar een woonbestemming. Daarbij is het lint sporadisch verdicht.

Het project ziet op de realisatie en exploitatie van een tankstation zonder LPG en CNG (maar met di-waterstof) in de 'oksel' van (en langs) de Bosscheweg en de N279. Daarmee betreft het een voorziening die past binnen de ruimtelijk-functionele structuur van het Lintenlandschap. Een dergelijke bedrijf is verder te kwalificeren als een categorie 2-bedrijf[2]. Deze functie is volgens de Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek expliciet toelaatbaar binnen het Lintenlandschap. Specifieke andere beleidsthema's – waar de Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek uitspraken over doet – zijn hier verder niet aan de orde.

3.4.4 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) gemeente Laarbeek

Conform het GVVP wordt de uitvoering van infrastructurele maatregelen afgestemd op de categorisering van het wegennet en de verdere invoering en inrichting van 30km/uur gebieden. Daarnaast zijn reconstructies van kruispunten aan de orde in verband met de verkeersveiligheid. Bij de infrastructurele maatregelen zijn aandachtspunt de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en de toegankelijkheid voor de bus. Een extra aandachtspunt vormt het parkeren. Het toenemend autobezit vraagt op diverse plaatsen om meer parkeermogelijkheden.

De wegcategorisering conform het wegcategoriseringsplan 2006 voorziet binnen de bebouwde kom in:

- verkeersaders buiten de kom (80 km/uur);
- verblijfsgebied buiten de kom (60 km/uur).

Binnen de kom van Beek en Donk zijn (delen van) de Lieshoutseweg, de Oranjelaan en de Bosscheweg aangewezen als verkeersaders. De overige wegen maken deel uit van het verblijfsgebied.

3.4.5 Landschapsontwikkelingsplan (LOP)

De gemeente Laarbeek heeft in 2003 een landschapsontwikkelingsplan opgesteld. In het plan worden de kenmerken van het Laarbeekse landschap benoemd en wordt de gewenste ontwikkelingsrichting omschreven. Het gaat dan met name om de ontwikkelingen in het buitengebied. In het landschapsontwikkelingsplan wordt onder meer een visie verwoord op het gebied van natuur, cultuurhistorie en landschap. In het plan is ook aandacht besteed aan herstel, behoud en ontwikkeling op deze vlakken met hieraan gekoppeld uitvoeringsinstrumenten en een budget. Vormgeving van het landschap, het benutten en uitbreiden van bestaande kwaliteiten en waar nodig het toevoegen van nieuwe elementen worden als belangrijke thema's benoemd.

Als kernkwaliteiten voor het buitengebied van Laarbeek worden de verscheidenheid aan landschapstypen, de diversiteit in groenelementen, zowel waardevol voor natuur als voor de recreant, en de op sommige plekken duidelijk waar te nemen cultuurhistorische waarden genoemd.

[2] Zie Handreiking VNG Bedrijven en milieuzonering 2009, SBI-2008: 473-3 'benzineservicestations zonder LPG'

Een positieve bijdrage aan het buitengebied van de gemeente kan worden geleverd door onder andere het zichtbaar maken van de beken, het versterken van het gebiedseigen karakter door de juiste beplantingskeuze en het benutten van zandpaden als recreatief medegebruik en als ecologische linten.
Voor de realisatie van kwaliteitsverbetering van het landschap en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit geldt in Laarbeek sinds 2017 de **Landschapsinvesteringsregeling Laarbeek**. Alle landschappelijke inpassingen en -verbeteringen moeten plaatsvinden met in acht name van de voorwaarden uit deze regeling.

Afweging
Het projectgebied is gelegen binnen het deelgebied 'Leek en De Biezen'. Het gebied heeft geen duidelijk herkenbare identiteit. Tussen de verschillende landschapselementen, zoals verspreid liggende bebouwing, laanbeplanting langs diverse wegen, beken en bosdelen, is nauwelijks sprake van een herkenbare samenhang.

Het project voorziet wel in een uitgebreide landschappelijke kwaliteitsverbetering ten belope van 20% van de waardevermeerdering van de gronden als gevolg van de planologische wijziging. De landschappelijke kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd door een robuuste landschappelijk inpassing van het projectgebied zelf. Verwezen wordt hier naar paragraaf 2.4.4 en bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.5 Afweging beleidskader

Concluderend kan gesteld worden dat de voorgenomen nieuwbouw van het tankstation langs de afrit N279/Bosscheweg, niet afwijkt van het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid, met uitzondering van de strijdigheid met de geldende planregels uit het bestemmingsplan Buitengebied gemeente Laarbeek.

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKSASPECTEN

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1. Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden -aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling.

4.1.2 Activiteit en drempelwaarden

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' (D 11.3) opgenomen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Het begrip 'industrieterrein' is beperkter dan het begrip 'bedrijventerrein' dat voor de wijziging van het Besluit m.e.r. in 2011 in deze categorie was opgenomen. Meubelboulevards, kantoorcomplexen en andere bedrijfslocaties waar geen industriële bedrijven gevestigd mogen worden, vallen niet in categorie D11.3. Deze projecten zijn wel aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject en moeten worden getoetst aan categorie D 11.2.

Onder industrieterrein worden terreinen verstaan die bedoeld zijn voor de vestiging van industriële bedrijven. Hierbij worden niet alleen terreinen voor vestiging de grote, zware industrie worden bedoeld. Ook terreinen voor de vestiging van kleinere bedrijven waarbinnen industriële activiteiten plaatsvinden, vallen hier onder.

In de drempel wordt gesproken over een oppervlakte. Onder 'oppervlak' wordt niet alleen de netto uitgeefbare gronden verstaan. Er moet uitgegaan worden van het bruto-oppervlak. Dit betekent dat de tussen de bedrijfsgebouwen aan te leggen wegen en groenstroken dienen te worden meegerekend (zie AbRvS 200502510/1, 22 maart 2006 (Linderveld, Deventer)).

Op de locatie aan de Bosscheweg wordt nieuw duurzaam tankstation gerealiseerd. Op het nieuwe tankstation kan Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue en ook Blauwe diesel (duurzame diesel) getankt worden. LPG en CNG worden **niet** doorgezet. Er zal wel voorzien worden in nieuwe alternatieve brandstoffen, zoals snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's. Verder wordt een waterstof (diwaterstof H_2) tankinstallatie gerealiseerd. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 2.54 ha.

De omzetting van het projectgebied van een agrarische gebied in een duurzaam tankstation met de opslag en doorzet van diwaterstof (H_2) is te kwalificeren als de aanleg van een industrieterrein, zoals bedoeld in onderdeel D 11.3 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Categorie D 25.3 uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is niet van toepassing omdat de gasvormige brandstof (waterstof) uitsluitend opgeslagen wordt in bovengrondse opslagvoorzieningen.

4.1.3 Toetsing

Toets m.e.r.-plicht
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein komt niet voor in onderdeel C van de bijlage van het besluit m.e.r. Er is dus geen sprake van een directe verplichting om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Toets m.e.r.-beoordelingsplicht
In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' (D 11.3) opgenomen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. De bij deze categorie genoemde drempelwaarden worden echter bij lange na niet overschreden, waardoor er in ieder geval zeker geen verplichting geldt om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Omdat de activiteit wel voorkomt in kolom 1 van de D-lijst, dient echter wel een *vormvrije m.e.r.-beoordeling* te worden verricht.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling
In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hiertoe is een aanmeldnotitie opgesteld. Met behulp van deze aanmeldnotitie kan het college van burgemeester en wethouders een m.e.r.-beoordelingsbeslissing wordt gevraagd over de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing.

Een informele m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r. beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

4.1.4 Conclusie

In het kader van de opgestelde aanmeldnotitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de beoogde ontwikkeling. Samengevat blijven de effecten van het planvoornemen beperkt tot de projectlocatie en de directe omgeving daarvan. De effecten zijn beperkt en de ontwikkeling stuit niet op bezwaren in relatie tot de aangehaald milieu- en omgevingsaspecten.

Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van een dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure. Gelet op het vorenstaande is de conclusie dan ook dat het niet noodzakelijk is om ten behoeve van het project een milieueffectrapportage op te stellen.

Voor de volledige aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 3 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2 Geluidhinder

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) (artikel 1nWgh). Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld, zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Het project ziet op de bouw van een tankstation met een tankshop, 5 wasboxen en 1 mechanische ('roll-over') carwash. Dit zijn geen woningen of ander geluidsgevoelige gebouwen, zodat de Wgh verder niet van toepassing is.

4.3 Bodem- en grondwaterkwaliteit

In het kader van de voorgenomen omgevingsvergunningverlening dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het projectgebied in overeenstemming is met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het projectgebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd binnen het projectgebied. Middels dit onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het projectgebied bij elkaar passen.

Aelmans Eco B.V. heeft een verkennend en nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van een braakliggend perceel landbouwgrond, alwaar men voornemens is om een nieuw tankstation te gaan realiseren. Ter plaatse van onderhavig perceel zijn een 26-tal boringen geplaatst, waarvan diverse boringen zijn verricht ter hoogte van de beoogde aanleg van tanks, obassen, vulpunten e.d.. Daar op onderhavige locatie grondwater binnen 5 m-mv wordt aangetroffen zijn een viertal boringen afgewerkt met peilbuizen.

Grond
Uit de analyseresultaten van de onderzochte grond(meng)monster (12) blijkt, dat in de grondmengmonsters 2 en 3 licht verhoogde concentraties molybdeen en nikkel worden aangetroffen. Voornoemde concentraties zijn dermate marginaal dat deze als te verwaarlozen bestempeld kunnen worden.
Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan zowel de boven- als ondergrond als klasse AW2000 grond bestempeld worden.

Nulsituatie
De nulsituatie ter plaatse van de beoogde bodembedreigende bedrijfsactiviteiten zijn middels onderhavig onderzoek afdoende vastgelegd.

Grondwater
In het grondwater zijn diverse lichte overschrijdingen aangetroffen met xylenen, naftaleen en/of barium. Voornoemde overschrijdingen zijn van dien aard dat deze veelal als gebiedseigen beschouwd kunnen worden en vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen opleveren voor de beoogde herinrichting van het terrein.

Asbest
Tijdens het verrichten van het bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen aangetoond. Op basis van de bevindingen van voornoemd zintuiglijk bodemonderzoek en het historisch bodemonderzoek is geen verder onderzoek naar asbest verricht. Op basis van vorenstaande mogen we aannemen dat er geen verhoogde concentraties te verwachten zijn op onderhavige onderzoekslocatie. Er is echter geen analytisch asbestonderzoek uitgevoerd.

Toetsing hypothese
De hypothese "onverdacht" wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd.

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

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 4 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.4 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) heeft tot doel het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen het:

- realiseren van een bron (bijvoorbeeld inrichting of weg);
- realiseren van een nieuwe gevoelige functie.

Bij het realiseren van een nieuwe bron moet in beeld gebracht worden of deze ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, tenzij de ontwikkeling NIBM (Niet In Betekende Mate) is of onder het NSL valt.

Niet in betekenende mate (NIBM)
Titel 5.2 Wm 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 het Besluit “Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)”.

Een geplande ruimtelijke ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging als:

- het valt onder de categorieën van gevallen in de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ of
- als het bevoegd gezag aannemelijk kan maken, bijvoorbeeld door berekeningen, dat een ruimtelijke ontwikkeling jaarlijks niet meer stikstof en/of fijn stof-uitstoot oplevert dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM10 en NO2. Deze 3%-grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m^3 voor zowel PM10 als NO2. Zodra voor een van de twee stoffen de 3%-grens wordt overschreden draagt het project wel in betekenende mate (IBM) bij.

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

De voorgenomen ontwikkeling behoort niet tot een in de Regeling genoemde categorie. Er dient een toetsing aan het Besluit NIBM (luchtkwaliteitseisen) plaats te vinden.

Toetsing fijn stof en stikstofdioxide afkomstig van verkeersbewegingen
De verkeersgeneratie van het plan is aangeleverd door de initiatiefnemer en weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel Verkeersgeneratie plan

Beek en Donk - verkeersbewegingen	Aantal bewegingen			
	Dag	Avond	Nacht	
Personenwagens Tanken	330	38	15	
Personenwagen Elektrisch laden/waterstof	17	2	1	
Personenwagens Shop/Wassen/Wasboxen	350	50	24	
Vrachtwagens Tanken (diesel/waterstof)	20	5	5	
Vrachtwagens Shop	30	5	5	
Vrachtwagens Laden/Lossen Shop	2	0	0	
Tankwagens Laden/Lossen Tankstation	1	0	0	
Totaal	750	100	50	900

verkeersgeneratie project

Het extra te verwachten verkeer ten gevolge van het tankstation zal volgens opgave van de initiatiefnemer circa 900 voertuigbewegingen per dag bedragen, waarvan 73 vrachtbewegingen (8,1%). Deze verkeersgeneratie gaat uit van een **worstcasescenario** waarbij er geen overlap zal zijn tussen het verkeer dat komt tanken en de shop bezoekt. In de praktijk zal het tankverkeer ook de shop bezoeken en zal de totale verkeergeneratie lager zijn.

Voor de toetsing van de verkeersaantrekkende werking aan het Besluit NIBM (luchtkwaliteitseisen) is de zogenaamde NIBM-tool ontwikkeld. Met deze tool wordt bepaald wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn door de verkeersaantrekkende werking van een plan. Hieronder is de berekening van de toename weergegeven.

		Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan			
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		900
	Aandeel vrachtverkeer		8,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3		1,19
	PM_{10} in µg/m^3		0,18
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3			1,20
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig			

NIBM-tool

Uit de berekeningen blijkt dat extra verkeersgeneratie niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 1,19 en 0,18 µg/m^3 voor respectievelijk NO_2 en PM_{10} voldoen aan de NIBM grenswaarde van 1,2 µg/m^3. Een nader luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan is niet noodzakelijk.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 5 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

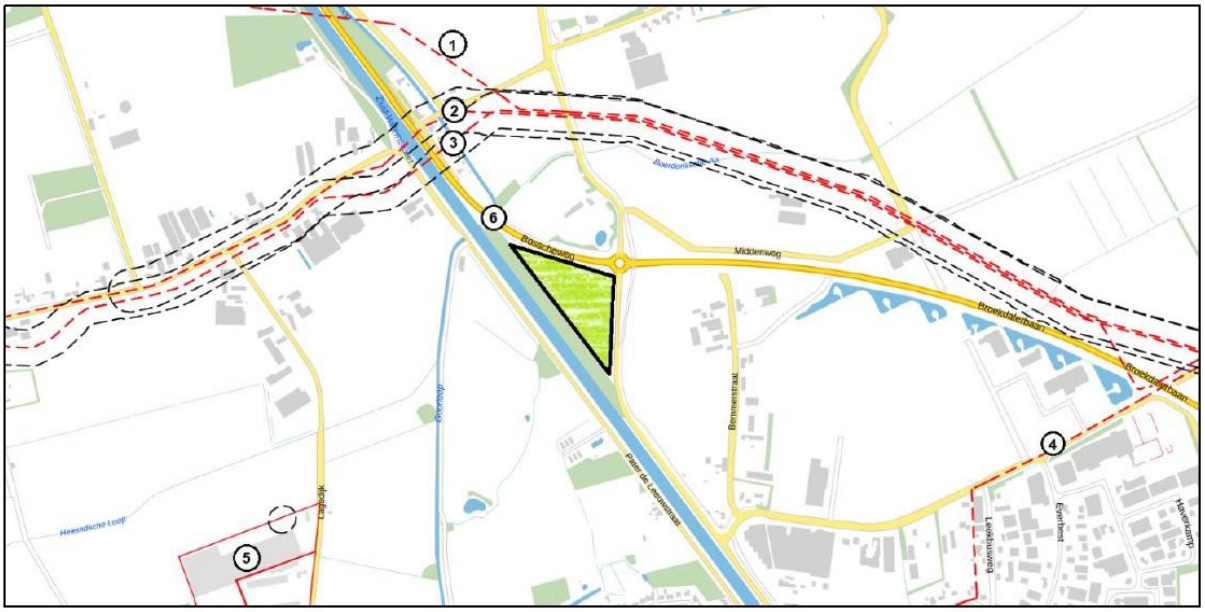
4.5 Externe veiligheid

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor het transport van gevaarlijke stoffen is het vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico (PR)** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico (GR)**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat kwetsbare objecten buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risico-contour ook, maar daar geldt de contour alleen als richtwaarde.

Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied (1 % letaliteitgrens) gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de oriënterende waarde. Dit is een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag, voldoende gemotiveerd, kan afwijken.

Met behulp van de risicokaart Brabant kan een eerste indruk van de risicobronnen in de omgeving van het projectgebied worden gemaakt. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede weergegeven van de risicokaart.



uitsnede risicokaart Brabant (projectgebied groen gearceerd)

4.5.1 Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Het te realiseren tankstation is geen verkooppunt van LPG en CNG. Wel zal een waterstof (diwaterstof H_2) tankinstallatie worden gerealiseerd.

Op circa 700 meter ten zuidwesten van het projectgebied ligt de inrichting van Sneijders Boomkwekerij (5). De inrichting is aangeduid op de risicokaart vanwege de opslag van ammoniak. De inrichting is geclassificeerd als een Bevi-inrichting vanwege een bovengrondse propaantank. Het groepsrisico voldoet aan de oriëntatiewaarde. De inrichting heeft geen invloed op het project.

De N279 (6) maakt geen deel uit van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en is op de risicokaart ook niet aangeduid als een transportroute. In het voormalige Provinciaal Inpassingsplan voor de aanpassing van de N279[3] (PIP) is echter al wel rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals aangegeven in onderstaande tabel:

Tabel Overzicht transporten via N279, tracédeel Veghel – Beek en Donk

stofcategorie	eenheden op jaarbasis	invloedsgebied [m]
LF1	1.293	45
LF2	1.870	45
LT1	57	730
GF3	528	355

Het projectgebied ligt binnen alle genoemde invloedsgebieden. Ook het transport van diwaterstof H_2 (categorie GF0) richting het tankstation zal via de N279 plaatsvinden. Deze transporten zijn niet in het voormalige PIP verrekend.

Uit het voormalige PIP volgt dat er voor dit deel van de N279 geen sprake is van een plaatsgebonden risico hoger dan 10^{-6}/jaar. Daarom wordt voldaan aan de eis uit het Besluit externe veiligheid transportroutes. Het groepsrisico zonder realisatie van het tankstation ligt ruim onder 0,1 x de oriëntatiewaarde. Aan de hand van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport wordt beoordeeld of een berekening van het groepsrisico achterwege kan blijven.

Na realisatie van het tankstation is sprake van bebouwing aan beide zijden van de N279 ter hoogte van het plan. Het tankstation zelf heeft een bruto vloeroppervlak van circa 200 m^2. Voor winkelfuncties mag worden uitgegaan van 1 aanwezige per 30 m^2 hetgeen neerkomt op minder dan 10 aanwezigen. Aan de overzijde van de N279 is een enkele woning gelegen aan de Middenweg. De aanwezigheidsdichtheid bedraagt ten hoogste 10 personen per hectare. Het plan is op minstens 20 meter afstand tot de wegas gelegen. In dat geval wordt pas bij meer dan 13.000 transporten in categorie GF3 een groepsrisico berekend van meer dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Daarom wordt geoordeeld dat wordt voldaan aan de voorwaarden met betrekking tot het groepsrisico. Het toevoegen van transporten CNG ter bevoorrading van het tankstation leidt niet tot een significante toename van het groepsrisico.

QRA tankstation

Via een QRA (quantitative risk assessment) is het plaatsgebonden risico als gevolg van de waterstof (diwaterstof H_2) tankinstallatie inzichtelijk gemaakt en is het groepsrisico voor aanwezigen op het eigen terrein berekend.

De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van 10^{-6}/jr ligt grotendeels binnen de inrichting. Binnen de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van 10^{-6}/jr liggen geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten van derden. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

[3] MER N279 Veghel – Asten rapport B.9: Externe veiligheid; Arcadis d.d. 18 augustus 2017



Plaatsgebonden risicocontouren

Onderstaande afbeelding toont het invloedsgebied rond de inrichting begrensd door de maximale effectafstand veroorzaakt door de waterstofinstallatie. Het invloedsgebied valt niet over panden van derden. Binnen het invloedsgebied bevinden zich minder dan 10 personen. Conform de definitie van het groepsrisico, de kans op 10 of meer slachtoffers, is er daarmee geen groepsrisico.



maximale effectafstand H2-installatie

beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is wel een algemene (beperkte) verantwoording van het groepsrisico opgesteld met betrekking tot de risico's ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De verantwoording van het groepsrisico kan beperkt blijven tot de thema's beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Voor een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag advies worden gevraagd bij de regionale brandweer/veiligheidsregio.

Het plan is gelegen binnen het invloedsgebied van de N279. De kans op een calamiteit met slachtoffers tot gevolg is verwaarloosbaar klein. Het toevoegen van transporten diwaterstof H_2 naar het tankstation via de N279 heeft geen significant effect op het groepsrisico. Gelet op hittestraling als gevolg van een explosie of fakkelbrand moeten in de constructie zoveel mogelijk brandwerende en brandvertragende materialen worden toegepast. Ook moeten ventilatievoorzieningen en deuren in de pui eenvoudig kunnen worden gesloten wanneer toxische dampen vrijkomen.

Hulpdiensten zijn goed in staat zowel calamiteiten op de N279 als het tankstation zelf te bereiken. Het tankstation is in zuidelijke richting te ontvluchten.

Op …. 2022 heeft de regionale brandweer binnen de veiligheidsregio Brabant-ZuidOost geadviseerd over dit plan en over de opgestelde beperkte verantwoording van het groepsrisico. De regionale brandweer constateert wel/geen problemen ten aanzien van de minimale tweezijdige bereikbaarheid, voldoende bluswatervoorziening, brandweerzorgnorm en zelfredzaamheid van bewoners. Er is dan ook een positief/negatief advies afgegeven voor dit plan.

Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de quickscan externe veiligheid met de beperkte groepsrisicoverantwoording en de QRA voor de waterstof (diwaterstof H_2) tankinstallatie die als bijlagen 6 en 7 integraal onderdeel uitmaken van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.5.2 Ondergrondse buisleidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. Als de leiding gaat lekken, kunnen de gevaarlijke stoffen vrijkomen en ontstaat er een kans op een explosie, vergiftiging van mensen of dieren of verontreiniging van het milieu. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit vanaf 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Exploitanten hebben een zorgplicht en moeten ervoor zorgen dat hun buisleidingen veilig zijn. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen.

Uit de risicokaart Brabant blijkt dat er in de nabijheid van het projectgebied diverse buisleidingen aanwezig zijn. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de kenmerken van deze leidingen.

Tabel Overzicht buisleidingen

leiding	naam	beheerder	diameter [inch]	werkdruk [bar]	inventarisatieafstand [m]
1	Z-542-24	Gasunie Grid Services	6	40	70
2	RRP-L6	N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Mij	24	62	25
3	RRP-L6	N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Mij	36	43	32
4	Z-542-11	Gasunie Transport Services	4	40	45

Leiding 2 en 3 zijn K1-leidingen. De omvang van het invloedsgebied voor het groepsrisico van dit type leidingen strekt zich uit tot maximaal enkele meters buiten de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}/jaar waarbij het scenario 'plasbrand' maatgevend is. Het project is gelegen op meer dan 300 meter tot de meest nabijgelegen leiding. Een kwantitatieve risicoanalyse of verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

4.5.3 Hoogspanningsleidingen

Zonering rond het bovengrondse hoogspanningsnet in Nederland is vastgelegd in de Netkaart van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De Netkaart bevat o.a. gegevens over de netbeheerder en de breedte van de indicatieve zones. Op basis van de informatie van o.a. de Netkaart blijkt dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het projectgebied liggen die van invloed zijn op het plan.

4.6 Milieuzonering en geur

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de Staat van bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen in de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', van maart 2009.

4.6.1 VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering

De VNG Handreiking is ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucomponent (geur, stof, geluid en gevaar) een ***richtafstand*** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddelde' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstype 'rustige woonwijk' , 'rustig buitengebied' of vergelijkbare omgevingstypen;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten.

De grootste afstand van de milieucomponenten vormt de indicatie voor de aan te houden afstand van de bedrijfsactiviteit tot een milieugevoelig object. Elk bedrijf c.q. bedrijfsactiviteit wordt in een bepaalde milieucategorie ingedeeld. De milieucategorie is direct afgeleid van de grootste afstand:

- categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter;
- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1.000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In zo'n geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

4.6.2 Invloed milieuhinder vanuit het projectgebied

De afstanden tussen de grens van het tankstation (zonder LPG/CNG-doorzet maar met een tankshop en wasboxen en met waterstof (diwaterstof H_2)-doorzet van < 1000 m^3/jr) en de dichtstbijzijnde woningen zijn in alle gevallen **meer dan 220 meter**. Een tankstation met een waterstof (diwaterstof H_2)-doorzet van < 1000 m^3/jr kan qua ruimtelijke- en milieu-invloed vergeleken worden met een tankstation met een LPG-doorzet van < 1000 m^3/jr. Het betreft hier een milieucategorie 3.1-inrichting. De grootste afstand in deze – 50 meter - wordt veroorzaakt door het hinderaspect 'gevaar'. Voor de hinderaspecten 'geluid' en 'geur' wordt uitgegaan van een richtafstand van 30 meter. In alle gevallen is er meer dan voldoende ruimtelijke scheiding aanwezig tussen het tankstation en woningen in de omgeving, zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat altijd gegarandeerd blijft.

4.6.3 Geurhinder

Er is tevens een quickscan geurhinder uitgevoerd naar de inpasbaarheid van een tankstation met shop, wasboxen en wasstraat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan door de gemeente medewerking verleend worden aan het voornemen indien veehouderijen door de voorgenomen planontwikkeling niet onevenredig in hun belangen worden geschaad.

Middels deze quickscan is onderzocht of kan worden uitgesloten dat sprake is van inbreuk op de milieurechten van bestaande veehouderijen en of de planontwikkeling geen inbreuk veroorzaakt op de planologische geurruimte van de bestaande veehouderijen..

Rechten veehouderijen

Op basis van voorliggend onderzoek wordt geconcludeerd dat de realisatie van geurgevoelige objecten aan de adres géén inbreuk maakt op de vergunde en/of planologische geurrechten van omliggende veehouderijen.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de quickscan die als bijlage 8 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

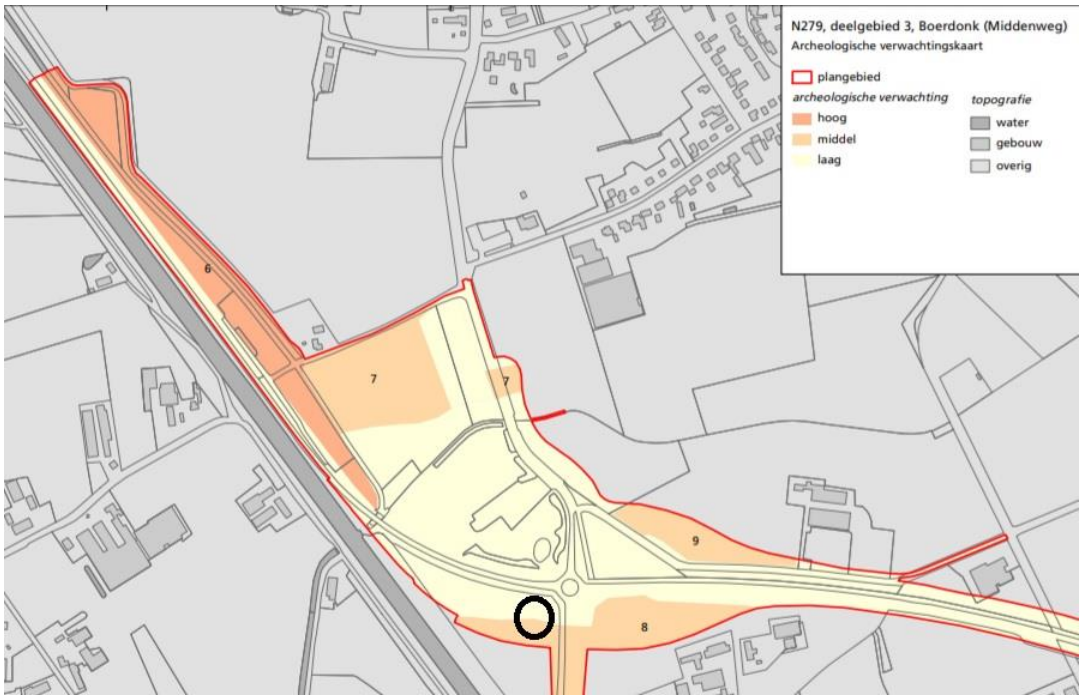
4.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorische waarden in het buitengebied kunnen betrekking hebben op:
1. bebouwde cultuurhistorie (monumenten), cultuurlandschappen en molenbiotopen;
2. archeologische waarden.

Ad 1.
Binnen het projectgebied e.o. is geen gemeentelijk of rijksmonument aanwezig. De overige cultuurhistorische waarden van het projectgebied zijn getoetst aan de cultuurhistorische waardenkaart van Laarbeek , onderdeel van de Erfgoedkaart van de ODZB. Hieruit blijkt dat het projectgebied deel uitmaakt van een groter gebied met een hoge cultuurhistorische waarde (namelijk oude akkers/besloten akkers), maar dat ter plaatse alleen nog oude groen- en kavelstructuren aanwezig zijn. Het project heeft hiervoor geen gevolgen. Het projectgebied is verder niet gelegen in een molenbiotoop van een windmolen.

Ad 2.
Ten aanzien van archeologie is het uitgangspunt dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Dit vloeit voort uit het Europese Verdrag van Valetta (1992) inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed en de Wet op de archeologische monumentenzorg die de Monumentenwet 1988 deels heeft aangepast. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een archeologische verwachting, in principe een inventariserend en waarderend vooronderzoek plaatsvinden.

Volgens de archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Laarbeek is het projectgebied gelegen in een gebied met deels een lage en deels een middelhoge archeologische verwachting.



Uitsnede archeologische advieskaart

Het realiseren van bouwwerken -zonder voorafgaand archeologisch onderzoek - is binnen gronden met een middelhoge verwachtingswaarde alleen toegestaan indien die niet gepaard gaan met ingrepen in de bodem dieper dan 40 centimeter onder het aansluitend afgewerkte maaiveld en met een bodemverstoringsoppervlakte van meer dan 100 m^2.

Archeologisch onderzoek in verband met dit project is evenwel *wel* noodzakelijk omdat de beoogde bouwwerken op dit deel van het terrein - namelijk de wasboxen en carwash-gebouw met een gezamenlijke oppervlakte van ca. 307,5 m^2 - de grens van 100 m^2 ruimschoots overschrijdt.

Econsultancy BV heeft een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) door middel van boringen uitgevoerd. Doel van het *bureauonderzoek* is een antwoord te vinden op de vraag wat de gespecificeerde archeologische verwachting voor het projectgebied is. Dit wordt uitgevoerd door middel van het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende en verwachte archeologische waarden. Het *inventariserend veldonderzoek* (IVO-overig, verkennende fase) heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen door middel van boringen. Het veldonderzoek heeft tot doel antwoorden te vinden op wat de bodemopbouw is binnen het projectgebied en wat de gevolgen zijn van het in het projectgebied aangetroffen bodemprofiel voor de gespecificeerde archeologische verwachting. Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het projectgebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek dan wel planaanpassing noodzakelijk is.

Het bureauonderzoek toont aan dat er zich mogelijk archeologische waarden in het projectgebied kunnen bevinden. Daarom is aansluitend een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen, verkennende fase (IVO-overig) uitgevoerd. In totaal zijn ter plekke van het plangebied zes boringen uitgevoerd.

In het zuiden van het projectgebied zijn beneden de bouwvoor van circa 30 à 40 cm dik beekeerdgronden aangetroffen. In het centrale en noordelijke deel van het projectgebied zijn beneden de bouwvoor een recent opgebrachte en/of geroerde zandlaag tot een diepte van tussen de 90 en 110 cm -mv aangetroffen, op dekzand (C-horizont). Hoge zwarte enkeerdgronden zijn niet waargenomen tijdens het verkennend booronderzoek. Zowel het bureauonderzoek als het booronderzoek duiden erop dat het projectgebied in een

relatief nat dekzandlandschap ligt. In recente tijden is het terrein ter plekke van het projectgebied geëgaliseerd voor landbouwkundige doeleinden. Hierbij is een moerassige laagte in het centrale en westelijke deel van het projectgebied opgevuld, en de hier aanwezige nauwelijks tot niet doorlatende kleilaag gebroken. De recente egalisatiewerkzaamheden konden tot een diepte van circa 90 à 110 cm -mv in de verkennende boringen worden waargenomen in het centrale en westelijke deel van het projectgebied.

Op basis van het verkennend booronderzoek kan de archeologische verwachting ter plekke van het projectgebied naar 'laag' worden bijgesteld voor alle perioden, ook voor *off-site* fenomenen uit het Neolithicum tot en met de Nieuwe tijd. Ten eerste lijkt het projectgebied gesitueerd te zijn in een relatief laag gelegen en nat deel van het lokale dekzandlandschap, waar ook holocene beekafzettingen voorkomen. Hierdoor lijkt het projectgebied door de tijd heen minder geschikt geweest voor bewoning en bijhorende activiteiten. Ten tweede lijkt de bodemopbouw ter plekke van het projectgebied in meer of mindere mate verstoord te zijn door recente egalisatiewerkzaamheden. Anders dan op basis van het bureauonderzoek verwacht werd, ontbraken hoge zwarte enkeerdgronden dat eventueel aanwezige archeologische waarden heeft beschermd tegen bodemingrepen. Daarnaast is alleen een C-horizont in de top van het dekzand waargenomen, en geen intact podzolprofiel. Gegeven de resultaten van het bureauonderzoek en verkennend booronderzoek, adviseert Econsultancy om het projectgebied vrij te geven.

Als het projectgebied door de gemeente Laarbeek wordt vrijgegeven voor bodemroerende werkzaamheden, dan blijft er, volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016, een meldingsplicht bestaan. Eventuele archeologische resten die bij werkzaamheden worden aangetroffen moeten worden gemeld bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het is verder raadzaam om ook de gemeente Laarbeek op de hoogte te stellen.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 9 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

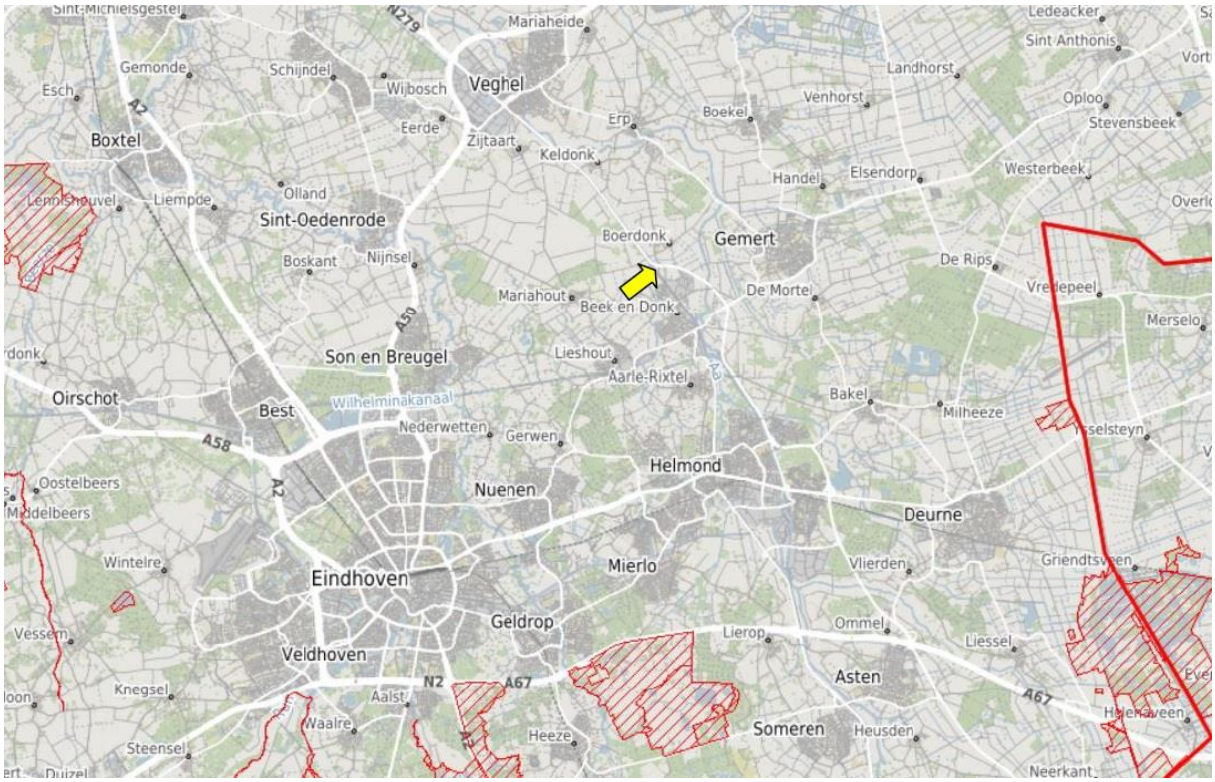
4.8 Ecologie

Econsultancy BV heeft een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Deze quickscan flora en fauna is uitgevoerd in het kader van deze bestemmingsplanherziening om in te schatten of er binnen het projectgebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

4.8.1 Gebiedsbescherming en stikstof

Natura 2000
Het projectgebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' bevindt zich op circa 14,3 kilometer afstand ten zuiden van het projectgebied.



ligging projectgebied ten opzichte van Natura 2000 (bron: Provincie Noord-Brabant)

Het projectgebied ligt, zoals reeds aangegeven, niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toenamen van geluid, licht of depositie van stikstof. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen binnen het projectgebied zijn, gezien de afstand (± 14,3 km) tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied in combinatie met de aard van de plannen (realisatie tankstation met bijbehorende voorzieningen) niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de gebiedsbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming wordt niet noodzakelijk geacht.

Stikstof

Ten behoeve van de bouw en het gebruik van het beoogde tankstation is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Zowel de aanleg- als de gebruiksfase van het plan kunnen negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden. De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten te worden uitgesloten, waardoor onder andere onderzoek plaats dient te vinden naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Na de uitspraak van de Raad van State (d.d. 29 mei 2019) mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten die stikstof uitstoten worden gebruikt. Daarom moet per activiteit duidelijk worden gemaakt dat beschermde natuurgebieden daardoor niet worden aangetast. Het beoogde project mag geen negatieve effecten veroorzaken op de omliggende Natura 2000-gebieden. Bij een projecteffect van **0,00 mol/ha/jaar** zorgt het beoogde project niet voor een significante toename in stikstofdepositie en worden negatieve effecten uitgesloten. Bij een dergelijke projecteffect is geen vergunning benodigd voor het project.

Het geplande project kan potentieel leiden tot verhoogde emissie van stikstof. Om deze reden is een analyse uitgevoerd van de door dit plan veroorzaakte extra depositie van stikstof op voor stikstof gevoelige habitattypen een leefgebieden van soorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Berekening
Voor de berekening van de planbijdrage voor de depositie van NOx en NH3 in Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de AERIUS-2022.1.

Aanlegfase
De relevante emissies van stikstofoxiden (NOx) en ammoniak (NH3) tijdens de aanlegfase vinden plaats door de verkeersbewegingen ten behoeve van de af- en aanvoer van materialen, het vervoer van personeel en de inzet van diverse mobiele werktuigen tijdens de bouw. De aanlegfase betreft een tijdelijke ontwikkeling en zal minder dan één jaar duren. De werkzaamheden zullen in 2024 worden uitgevoerd. Deze gegevens zijn in het stikstofonderzoek ingevoerd.

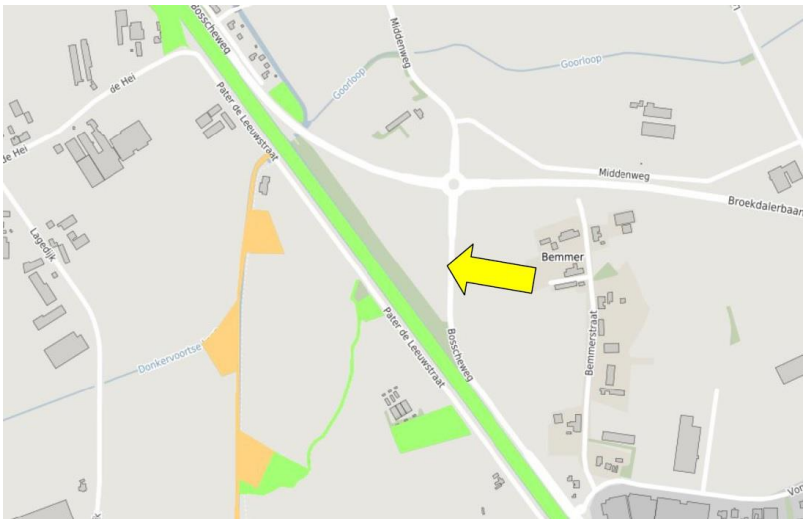
Gebruiksfase
De verkeersaantrekkende werking in de gebruiksfase is gemodelleerd overeenkomstig de verkeersgegevens die gebaseerd zijn op de bedrijfsgegevens van de initiatiefnemer. Er is verder geen sprake van een stookinstallatie.

Uit berekening van de invoerwaardes blijkt dat de gemodelleerde emissies van de gebruiksfase niet leiden tot overschrijding van gestelde depositie-norm (zie AERIUS berekening in bijlage 6).

Conclusie
Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden ten gevolge van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijk projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming) benodigd is voor het aspect stikstof.

Voor het volledige stikstofonderzoek met AERIUS-berekening wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 10 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

Natuurnetwerk Nederland
Het projectgebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 30 meter ten zuidwesten van het projectgebied. Het betreft de Zuid-Willemsvaart, wat valt onder beheertype N04.02 Zoete Plas.



ligging projectgebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland. Het natuurnetwerk is aangegeven met groene en oranje vlakken (bron: Provincie Noord-Brabant)

Door de voorgenomen plannen in combinatie met de afstand (circa 30 meter), zullen de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland derhalve niet worden aangetast. De dubbele bomenrij en de bosschage tussen het projectgebied en het Natuurnetwerk Nederland zorgen ervoor dat er geen lichthinder of verstoring van rust ontstaat op het Natuurnetwerk Nederland als gevolg van de voorgenomen plannen binnen het projectgebied. Vervolgonderzoek in het kader van het Natuurnetwerk Nederland wordt niet noodzakelijk geacht.

Houtopstanden

De Wet natuurbescherming beschermt bos van minimaal 10 are en bomenrijen van minimaal 21 bomen, gelegen buiten de bebouwde kom (de zogenaamde 'houtopstanden'). Het is verboden deze houtopstanden geheel of gedeeltelijk te vellen zonder voorafgaande melding bij gedeputeerde staten.

Binnen het projectgebied zijn geen bomen aanwezig. Er worden bij de voorgenomen werkzaamheden dan ook geen bezwaren voorzien met betrekking tot de beschermde houtopstanden.

4.8.2 Soortenbescherming

De aanwezigheid van geschikt habitat binnen het projectgebied voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in onderstaande tabellen. In de tabellen is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In de tabellen is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren of voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelinspectie uitvoeren
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor verlichting in de richting van bomenrijen, bosschage en Zuid-Willemsvaart ten zuidwesten van de onderzoekslocatie
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene grondgebonden zoogdiersoorten zoals konijn, egel en mol
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene amfibieënsoorten zoals bruine kikker en gewone pad
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-

Soortgroep	Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Libellen en dagvlinders	nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden	nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten	nee	nee	nee	nee	-

tabellen aanwezigheid flora en fauna

Conclusie
Op basis van onderhavige quickscan flora en fauna is voor uitvoering van de plannen geen aanvullend veldonderzoek benodigd. Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen of door voorafgaand aan de werkzaamheden een controle op broedgevallen uit te voeren.

Voor beschermde soorten zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de verlichting in de richting van de dubbele bomenrij, de bosschage en de Zuid-Willemsvaart ten zuidwesten van het projectgebied ten aanzien van vliegroutes voor vleermuizen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.

Voor de volledige quickscan flora en fauna wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 11 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.9 Verkeerkundige aspecten

4.9.1 Ontsluiting en verkeersveiligheid

Het projectgebied zal direct bereikbaar zijn voor gemotoriseerd vanaf de Bosscheweg. De N279 Veghel - Asten en de Bosscheweg (ter hoogte van het projectgebied) zijn beiden gebiedsontsluitingswegen type II (buiten de bebouwde kom). Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die is ontworpen of aangewezen om een gebied aan te sluiten op wegen van hogere orde. Type II is meest voorkomend en bestaat uit één rijbaan met daarop voor beide rijrichtingen één rijstrook.

De snelheidslimiet is 80 kilometer per uur op de N279 en 60 kilometer per uur op de Bosscheweg (buiten de bebouwde kom). De N279 heeft, met uitzondering van enkele vrije fietsverbindingen, geen langzaam verkeerfunctie.

De verkeersgeneratie van het plan is aangeleverd door de initiatiefnemer en weergegeven in onderstaande tabel.

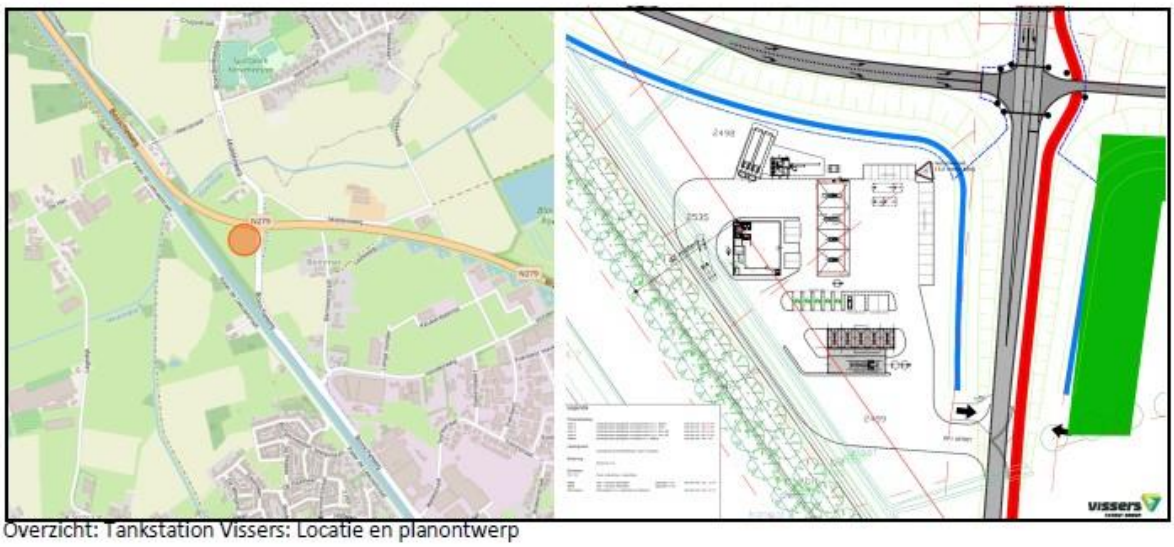
Tabel Verkeersgeneratie plan

Beek en Donk - verkeersbewegingen	Aantal bewegingen			
	Dag	Avond	Nacht	
Personenwagens Tanken	330	38	15	
Personenwagen Elektrisch laden/waterstof	17	2	1	
Personenwagens Shop/Wassen/Wasboxen	350	50	24	
Vrachtwagens Tanken (diesel/waterstof)	20	5	5	
Vrachtwagens Shop	30	5	5	
Vrachtwagens Laden/Lossen Shop	2	0	0	
Tankwagens Laden/Lossen Tankstation	1	0	0	
Totaal	750	100	50	900

Het project leidt ten opzichte van de bestaande situatie uiteraard tot extra verkeersbewegingen. Uit nader onderzoek naar optredende verkeersbewegingen vanwege deze inrichting – waar ook in het kader van het aspect luchtkwaliteit naar is verwezen - is gebleken dat rekening gehouden moet worden met een toename van het aantal verkeerbewegingen van en naar deze locatie met 900 verkeersbewegingen per werkdagetmaal.

Tankstation Bosscheweg, locatie en mogelijkheden
In de ontwerpplannen is het tankstation gelokaliseerd in de oksel van de (vernieuwde) provinciale N-279 en de Bosscheweg. De ontsluiting van het terrein is voorzien aan de Bosscheweg. Dit is gelet op de hoogteverschillen en de verschillende verkeerskundige functies van beide wegen (N-279: Regionale Gebiedsontsluitingsweg, 80 km/u versus Bosscheweg: Erftoegangsweg, licht lokaal ontsluitend, 60 km/h) de meest logische en voor de hand liggende locatie voor de in- en uitrit.

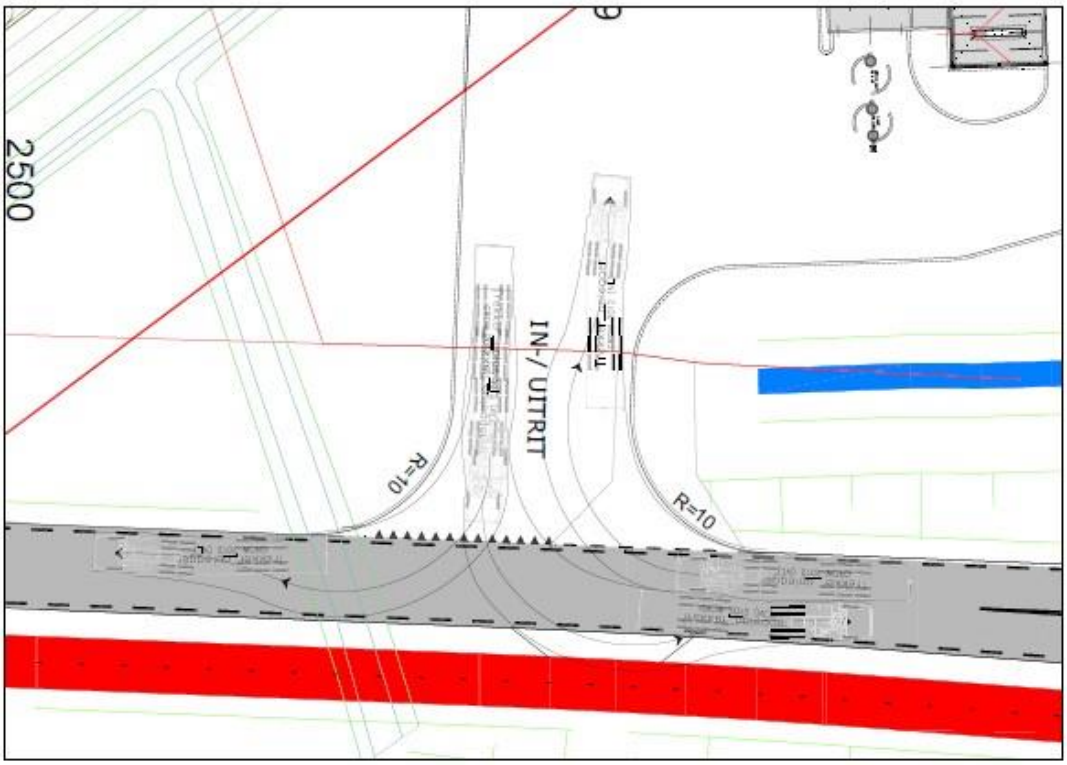
In onderstaande kaart en tekening is de beoogde locatie en ontsluiting ervan ingetekend.



Overzicht: Tankstation Vissers: Locatie en planontwerp

Ontwerpvoertuig
De (on-)mogelijkheden ter plaatse van de ontsluiting van het tankstation is theoretisch en praktisch in beeld te brengen. Het uitgangspunt bij beide mogelijkheden is een ontwerpvoertuig dat leidend is bij een dergelijke ontwikkeling. Bij een tankstation is het ontwerpvoertuig een “trekker-oplegger” omdat deze combinatie eveneens gebruik moet kunnen maken van de faciliteiten. Hieronder gaan we hier verder op in.

Theoretische en praktische benadering
De ideale ontsluiting door middel van voorsorteervakken c.q. uitvoegstroken is (zoals eerder aangegeven) ruimtelijk niet inpasbaar. De wegbeheerder heeft echter aangegeven flexibel mee te willen denken in het realiseren van een “2nd best” oplossing. Daarbij wordt uitgegaan van een realistische aansluiting van het plangebied op de openbare weg en een situatie waarbij twee vrachtwagencombinaties het terrein (tegelijkertijd) willen op- en afrijden. De verbeelding inclusief de consequenties van de rijcurven / sleeplijnen is in de volgende afbeelding weergegeven.



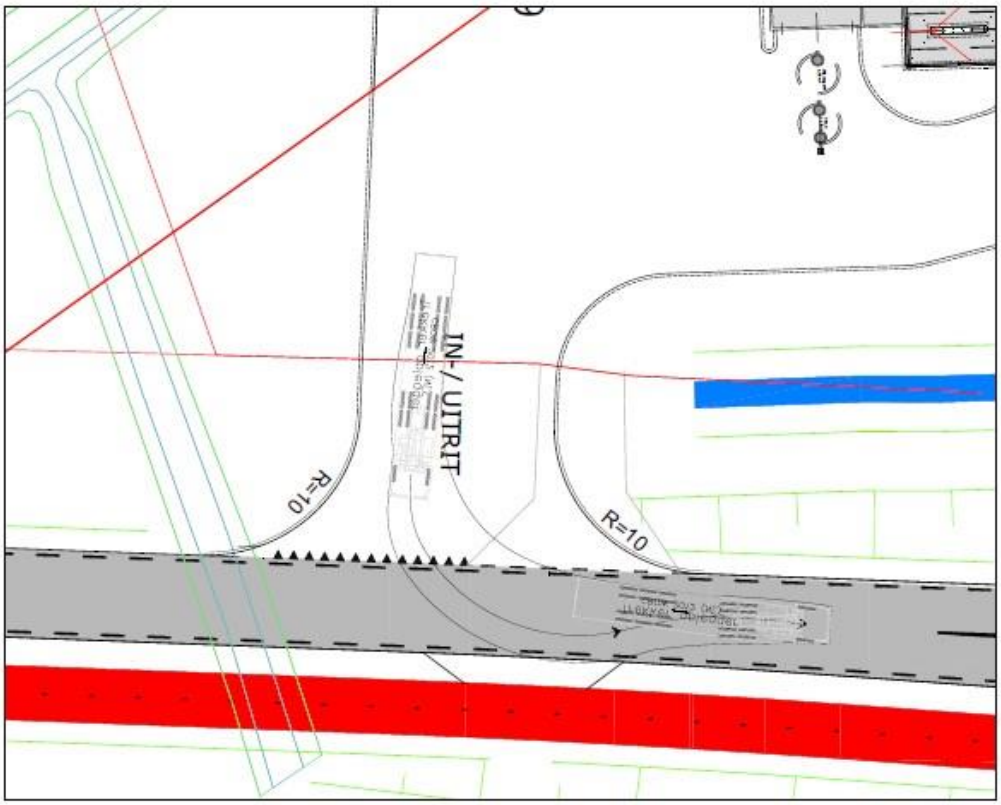
Tekening: Weergave consequenties rijcurven en sleeplijnen gelijktijdig in- en uitdraaien vrachtwagencombinatie

Uit bovenstaande weergave blijkt dat het gelijktijdig in- en uitdraaien van twee vrachtwagencombinaties leidt het overschrijden van de wegbreedte van de Bosscheweg. Met name de beweging Tankstation > N279 leidt tot problemen. Om deze rijcurve te kunnen nemen is het gebruik van de berm en een gedeelte van het fietspad noodzakelijk. Dit is echter niet wenselijk, gelet op de beschadiging van de wegberm en de in het gedrang komen van de verkeersveiligheid van de fietsers. Op basis van deze (puur) theoretische benadering is het inpassen van een alternatieve aansluiting alleen mogelijk indien de weg ter plekke verbreedt en het fietspad / wegberm verlegd worden.

Echter dient men ook oog te hebben voor een realistisch beeld op basis van de (nieuwe) werkelijke situatie. Dit mede gelet op de rijbewegingen van grote vrachtwagencombinaties die op en rond het tankstation gaan plaatsvinden. Ingeschat is dat het aantal bewegingen is beperkt tot ongeveer 30-50 bewegingen per dag. Over 10-drukke uren verdeeld (dit is een verkeerskundig uitgangspunt, waarbij een “worstcase” scenario in beeld wordt gebracht) betekent dit dat gemiddeld zo’n 4 vrachtwagencombinaties per uur het terrein op- en/of afrijden. Dit nader beschouwd, is het redelijkerwijs aan te nemen dat de kans klein is dat twee vrachtwagencombinaties op exact hetzelfde moment het terrein van het tankstation op- en afrijden.

Naar verwachting komt het er op neer dat verspreid over het uur / de dag de vrachtwagencombinaties onafhankelijk van elkaar aankomen en vertrekken. Hierdoor kan de bestuurder de inrit optimaler gebruiken. Zo kan de chauffeur zich “breder” opstellen en een bocht anders aansnijden en wel zodanig dat de rijcurve en sleeplijnen wel passen binnen de bestaande wegbreedte.

Bij een incidenteel “exces” is de verwachting dat bestuurders anticiperen op de op dat moment ontstane situatie. Ze zullen wachten en elkaar de ruimte geven om het terrein op en/of af te rijden, noem het collegiaal rijgedrag onder vrachtwagenchauffeurs. In de volgende afbeelding is de meest extreme en drukste draaicirkel (beweging Tankstation > N279) weergegeven.



Tekening: Weergave consequenties rijcurven en sleeplijnen enkelvoudig uitdraaien vrachtwagencombinatie

Conclusie en aanbeveling
Aangezien het niet mogelijk is om de meest ideale situatie te creëren daar waar de het tankstation aansluit op de openbare weg, is verkend of en zo ja welke mogelijkheden ter plaatse zijn voor het realiseren van een verkeersveilige ontsluiting. Het feit dat de Bosscheweg aangewezen is als erftoegangsweg (buiten de bebouwde kom, snelheid 60 km/u), zegt de richtlijn dat het aansluiten van een in- uitrit is toegestaan. Rekening houdend met het redelijk gering aantal vrachtwagenbewegingen per dag (4 per uur, over de dag) is een directe aansluiting op de Bosscheweg mogelijk. Dit ook in relatie tot geringe trefkans van twee vrachtwagencombinaties, exact op hetzelfde tijdstip ter hoogte van de aansluiting. De draaicirkels van enkele bewegingen laten zien dat een vrachtwagencombinatie het terrein goed op en af kan rijden.

Het is dan ook verkeerskundig verantwoord om een ontsluiting te realiseren op de plek waar het is voorzien, met in achtneming van een opzet conform tekeningen (straal = R = 10, breedte = 9 meter, uitlopend tot uitmonding aan openbare weg 16 meter).

De verkeerskundige onderbouwing met de weergave van alle mogelijke rijbewegingen maken als bijlage 12 integraal deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.9.2 Parkeren en laden en lossen

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de **'Parkeerbeleidsnota 2014'**. De parkeernormensystematiek legt de norm voor het parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering, duidelijk vast. Om de parkeernormen te bepalen worden de volgende uitgangspunten gekozen:

1. De norm wordt bepaald door de parkeerkencijfers toe te passen zoals deze gepubliceerd zijn door het CROW (huidige versie ASVV 2012);

2. Er wordt onderscheid gemaakt in centrumgebied, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied;

3. De parkeerkencijfers van “weinig stedelijk” worden gehanteerd voor het centrumgebied, schil centrum en de rest van de bebouwde kom. Voor het buitengebied worden de cijfers van de categorie “niet stedelijk” toegepast;

4. Er wordt in beginsel uitgegaan van de maximale parkeerkencijfers.

In de meest recente CROW publicatie 381 ‘Toekomstbestendig parkeren ; van parkeerkencijfers naar parkeernormen’ (december 2018) zijn er echter geen parkeernormen opgenomen voor parkeren t.b.v. een tankstation. Het benodigde aantal aan te leggen parkeerplaatsen is derhalve bepaald aan de hand van de langjarige bedrijfservaring van de initiatiefnemer betreffende:

- het aantal klanten bij vergelijkbare benzineservicestations van de initiatiefnemer, waarbij het om de volgende doelgroepen gaat:
  - automobilisten (personenauto’s/vrachtauto’s) die komen tanken;
  - automobilisten die komen voor de wasboxen of voor de carwash;
  - automobilisten die uitsluitend de tankshop bezoeken;
- aantal personeelsleden;
- laad en losverkeer.

Op basis van deze ervaringsgegevens van de initiatiefnemer gaat hij uit van de aanleg van 29 parkeerplaatsen - waarvan 5 voorzien van elektrische oplaadpunten t.b.v. elektrische auto’s – en 2 opstelplaatsen voor een vrachtauto of bestelbus ten behoeve van het laden en lossen.

4.10 Waterhuishouding

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water; dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is één van de instrumenten om dit te bereiken. Het proces is er om waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Een van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is het watertoetsproces. Het watertoetsproces moet ervoor zorgen dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten die relevant zijn voor de waterhuishouding.

Geohydrologie/bodemdoorlatendheid

Ten behoeve van dit plan is een geohydrologisch (waterdoorlatendheids)onderzoek verricht die als bijlage 13 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing. Hiermee is de bodemdoorlatendheid (K-waarden) van het projectgebied op de twee plaatsen onderzocht. Uit het onderzoek zijn de volgende K-waarden gebleken: **0,42 en 0,47 m/d.**

De doorlatendheid van de ondergrond kan worden geclassificeerd als vermeld in onderstaande tabel (bron: Cultuurtechnisch Vademecum). De doorlaatfactoren van de geteste laag op de projectlocatie, zijn volgens deze classificatie en de Hooghoudt-uitwerking **‘matig doorlatend’**. De doorlaatfactoren komen overeen met de waarde van k voor zeer fijn zand (k = 1 – 0,1 m/d).

K-waarde (m/dag)	Classificatie (*A)
< 0,1	slecht doorlatend
0,1-0,5	matig doorlatend
0,5-1,0	vrij goed doorlatend
1,0-10	goed doorlatend
> 10	zeer goed doorlatend

(*A) Classificatie k-waarde (m/d) (bron: Cultuurtechnisch Vademecum, 2000)

Waterparagraaf

Ten behoeve van dit plan is een separate waterparagraaf uitgevoerd die als bijlage 14 integraal onderdeel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

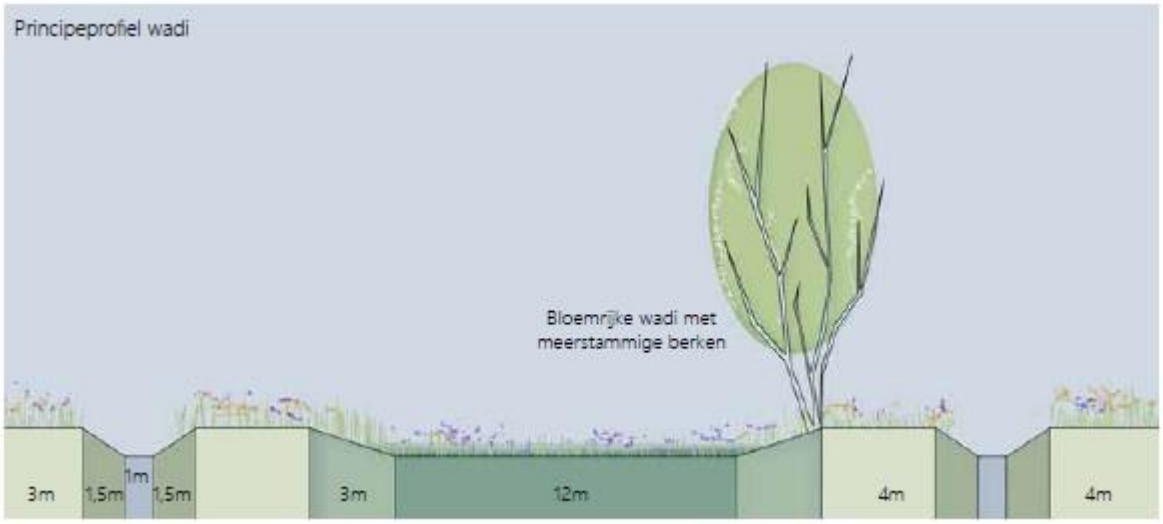
Uit deze waterparagraaf blijkt duidelijk dat diverse regelgeving voor wat betreft de waterhuishouding van toepassing is binnen onderhavig plangebied. Uit de diverse beleidstukken (nationaal, provinciaal, gemeentelijk en van het waterschap) blijkt dat het voornemen plaatsvindt in een gebied met een of meerdere waterschapsbelangen. Enkele werkzaamheden, zoals het verrichten van handelingen als aanbrengen van oppervlakteverharding, zijn vergunningsplichting door de nabijheid van een A-watergang, zoals vastgesteld in de Keur.

De totaal te verwerken hoeveelheid hemelwater vanwege de beoogde ontwikkeling bedraagt circa 417 m3. Het hemelwater wordt in eerste instantie opgevangen in een wadi met voldoende capaciteit. Uit de gemeten doorlatendheid blijkt, dat infiltratie van neerslagwater tot de mogelijkheden behoort. De doorlatendheid van de ondiepe ondergrond is voldoende. Het infiltreren zou direct in de ondiepe ondergrond moeten kunnen plaatsvinden. Een gereguleerde voeding/afvloeiing, middels een wadi in combinatie met grindpalen tot in de diepe ondergrond (beneden NAP +9 meter), is de beste mogelijkheid voor het infiltreren van het hemelwater.

In het landschappelijk inpassingsplan – zoals beschreven in paragraaf 2.4.4 van deze ruimtelijke onderbouwing - is expliciet voorzien in de aanleg van een WADI met de benodigde capaciteit. In onderstaande afbeeldingen zijn de locatie van de beoogde WADI en het profiel weergegeven.



locatie WADI (rood omcirkeld) op het terrein van het tankstation



profiel WADI

Afwaterbehandeling
Omdat ter plaatse van de Bosscheweg ter hoogte van het projectgebied, geen riolering aanwezig is wordt er voor gekozen om het afvalwater te recyclen om daarna het schone afvalwater te bergen en te infiltreren op de sloot tussen het projectgebied en de Bosscheweg danwel ter plaatse van de WADI.

Gelet op de voorliggende waterparagraaf worden er als gevolg van het realiseren van het onderhavig bouwplan geen problemen verwacht met betrekking tot het aspect waterhuishouding.

4.11 Niet gesprongen explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Laarbeek hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden in het projectgebied ter plaatse van gronden die sinds de Tweede Wereldoorlog **niet** geroerd zijn, dient uit oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, onderzoek verricht te worden naar NGE. Explosievenonderzoek brengt de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart. Indien noodzakelijk worden deze explosieven vervolgens verwijderd en onschadelijk gemaakt.

De gronden van het projectgebied zijn echter sinds de Tweede Wereldoorlog veel veelvuldig geroerd c.q. verstoord door agrarisch bodemgebruik. Er zijn hierbij nimmer explosieven aangetroffen. Onderzoek is niet noodzakelijk.

HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL

De realisatie van het project geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. De benodigde gronden zijn door de initiatiefnemer in eigendom verworven. Het initiatief betreft geen bouwplan dat onder de Grexwet valt. Een exploitatieplan of - overeenkomst is hierdoor niet aan de orde. De legesverordening is wel van toepassing.

Met de initiatiefnemer is verder een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten waarin planschade wordt afgewenteld op de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Landschappelijk inpassingsplan

Bijlage 2: Ladder Duurzame Verstedelijking

Bijlage 3: Aanmeldnotitie vorm vrije m.e.r

Bijlage 4: Verkennend bodemonderzoek en nulsituatie

Bijlage 5: Luchtkwaliteit

Bijlage 6: Externe veiligheid en beperkte groepsrisicoverantwoording

Bijlage 7: Archeologisch onderzoek

Bijlage 8: Stikstofonderzoek-Aerius Calculator

Bijlage 9: Quickscan flora en fauna

Bijlage 10: Verkeerskundig onderzoek en rijcurves

Bijlage 11: Waterdoorlatendheid ondergrond

Bijlage 12: Waterparagraaf