



Reactienota ontwerp bestemmingsplan 'Tankstation Oeveraseweg 2 Havelte'

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Tankstation Oeveraseweg 2 Havelte' (zaaknummer 302876) heeft met ingang van 13 mei 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder kon gedurende deze termijn een schriftelijke of mondelinge zienswijze indienen.

Doel nota

Deze reactienota bestaat uit een samenvatting van de opmerkingen uit de ingediende zienswijzen met daarbij de beantwoording/reactie door het college.

De nota is een aparte bijlage bij het bestemmingsplan en geeft aan op welke wijze het college de raad voorstelt om het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan vast te stellen.

Vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens zijn geen persoons- en adresgegevens vermeld van indieners van zienswijzen.

Zienswijzen

Er zijn door een juridisch adviesbureau twee zienswijzen namens meerdere particulieren ingediend, beiden binnen de termijn van de ter inzage legging. Overigens heeft een van deze particulieren op 9 februari 2022 per e-mail aan de gemeente aangegeven de namens hem ingediende zienswijze in te trekken, maar dat laat onverlet dat deze zienswijze nog steeds namens anderen is ingediend. Per onderwerp/opmerking worden deze zienswijzen hieronder beantwoord. Met de zienswijzen wordt beoogd dat het college de bestemmingsplanprocedure niet voortzet.

Er zijn geen zienswijzen van overheden/instanties ontvangen.

Detailhandel op bedrijventerrein Oeveraseweg

Indieners zijn van mening dat detailhandel niet mag worden toegestaan op het bedrijventerrein Oeveraseweg. In het geldende bestemmingsplan is detailhandel volgens hen expliciet uitgesloten. Indieners zijn van mening dat deze inbreuk op het bestemmingsplan in ruimtelijk opzicht niet is te motiveren en daarnaast ook zal leiden tot precedentwerking. Ook op provinciaal niveau geldt als uitgangspunt dat detailhandel op bedrijfsterreinen moet worden voorkomen.

Reactie college

In een eerder stadium is er voor het beoogde tankstation een omgevingsvergunning verleend met een binnenplanse afwijking van het geldende bestemmingsplan. Hier is bezwaar tegen ingediend. Tankstations zijn niet opgenomen in de lijst van toegestane bedrijven van het geldende bestemmingsplan. In het geldende bestemmingsplan kan met een binnenplanse afwijking een vergunning worden verleend voor perifere detailhandel. Bij de heroverweging van deze vergunning in bezwaar is beoordeeld dat een tankstation niet kan worden gezien als perifere detailhandel.

Daarom kon het beoogde tankstation niet middels het gebruik maken van deze binnenplanse afwijking worden toegestaan. De omgevingsvergunning is vervolgens ingetrokken.

Nu geconcludeerd is dat een tankstation niet valt onder de noemer perifere detailhandel, is een herziening van het bestemmingsplan opgesteld om de bouw van een tankstation mogelijk te maken.

Detailhandel op dit bedrijventerrein wordt nu al niet geheel uitgesloten; perifere detailhandel is mogelijk als ook productiegebonden detailhandel. Detailhandel die niet wenselijk is op een bedrijventerrein, maar juist wel in de kern van een dorp zoals winkels, is wel beoogd uitgesloten.

Een tankstation is echter van een andere categorie en is juist wenselijk langs hoofdinfrastructuur, op een centraal gelegen plek. Op diverse bedrijventerreinen (in Drenthe) worden tankstations juist toegestaan omdat plaatsing in een dorpscentrum vaak ruimtelijk en/of milieutechnisch onmogelijk is of ten minste moeilijk inpasbaar. Ook worden tankstations soms juist vanuit een dorpscentrum naar een bedrijventerrein aan de rand van het dorp verplaatst (bijvoorbeeld Okken in Gieten van de Stationsstraat in het centrum naar het bedrijventerrein Bloemakkers nabij de N34).

In de Provinciale Omgevingsverordening is geen artikel opgenomen dat zich tegen de vestiging van een tankstation op een bedrijventerrein verzet. In de toelichting wordt verder ingegaan op het provinciaal beleid.

Behoefte aan extra verkooppunt motorbrandstoffen

Daarnaast stellen indieners dat het meewerken aan een extra verkooppunt motorbrandstoffen, zeker in een situatie waar daar gelet op het aantal al aanwezige verkooppunten bepaald geen behoefte aan is (eerder het tegendeel) zal leiden tot een zodanige verstoring van de bestaande marktverhoudingen en het schenden van de belangen van de binnen de gemeente gevestigde detaillisten.

Uit het DPO (distributief planologisch onderzoek, bijlage bij de toelichting) blijkt dat als de voorgenomen vestiging wordt gerealiseerd er voor het huidige tankstation in Havelte gevolgen zijn. Uit algemene kerncijfers blijkt volgens indieners dat de vestiging van een onbemand tankstation per definitie zal leiden tot een omzetsdaling van 15 tot 25% bij de bestaande bedrijven in het verzorgingsgebied.

Gesteld wordt dat uit het aangeleverde DPO blijkt dat er voldoende ruimte is voor een extra verkooppunt voor motorbrandstoffen. Om in ieder geval twee redenen kan dit uit 2019 daterende DPO volgens indieners niet worden gebruikt als onderbouwing:

Uit paragraaf 2.1 blijkt welke tankstations bij het opstellen van het DPO zijn betrokken. Om voor indieners niet duidelijke redenen zijn bij het onderzoek niet betrokken de locaties Tankstation Menger (met 4 opstelplaatsen); Fieten Olie (met 1 opstelplaats); BP A32 (met 10 opstelplaatsen). Derhalve kan worden gesteld dat de berekeningen die zijn gebaseerd op de locaties die wel bij het DPO zijn betrokken, niet correct kunnen zijn.

Op pagina 28 van het DPO wordt gerefereerd aan toekomstige ontwikkelingen. Wat op genoemde pagina is gemeld is inmiddels uiterst gedateerd. De ontwikkelingen nadien zijn zo dat de verwachting (in verband met de klimaatakkoorden en de daarop gebaseerde en te baseren regelgeving, etc.) is dat de verkoop van motorbrandstoffen binnen nu en tien jaar zodanig onder druk zal komen te staan dat vele verkooppunten zullen (moeten) verdwijnen. Met dit gegeven is, en kon wellicht ook niet, in het voorliggende DPO geen rekening (worden) gehouden. In de optiek van indieners kan een DPO uit 2019 als het gaat om te beoordelen of er voldoende ruimte is voor een extra verkooppunt voor

motorbrandstoffen, anno 2021 niet meer worden gehanteerd. Juist met betrekking tot de brandstoffenmarkt zal er rekening moeten worden gehouden met de ontwikkelingen die aantoonbaar aan de orde zijn.

Reactie college

Wat het aspect marktverhoudingen betreft is er door Bureau Starline in 2019 een distributief planologisch onderzoek (DPO) uitgevoerd waarbij geconcludeerd is dat de markt nog zeker ruimte overlaat voor de realisatie van een extra tankstation. In bestemmingsplannen mag volgens vaste jurisprudentie geen afweging worden gemaakt over het voorkomen van concurrentie. Het gaat om de vraag of er niet zodanig veel dezelfde detailhandel mogelijk wordt gemaakt dat de markt in die sector duurzaam wordt ontwricht. In die zin kan omzetsdaling van bestaande bedrijven aan de orde zijn. In het DPO is onderzocht of de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het in het DPO bepaalde verzorgingsgebied in en om Havelte niet in onevenredige mate wordt aangetast bij de komst van dit tankstation aan de Oeveraseweg te Havelte.

Uit dit onderzoek blijkt dat er in de gemeente Westerveld een netto vraagoverschot naar motorbrandstoffen van 5 miljoen liter op jaarbasis is. Met de komst van een tankstation aan de Oeveraseweg in Havelte zal het netto vraagoverschot afnemen naar ca. 3,8 miljoen liter op basis. Daarmee biedt de markt ruim voldoende ruimte voor het vestigen van een tankstation.

Daarnaast is de locatie zeer gunstig gelegen ten opzichte van provinciale wegen, te weten de N371 en de hierop aansluitende N353. Deze wegen, met in totaal 15.000 voertuigbewegingen per etmaal, behoren tot de meest intensief bereden provinciale wegen in de gemeente Westerveld.

Doordat de locatie goed zichtbaar en bereikbaar is vanaf de N371 zal deze voldoende marktpotentie hebben en daarnaast veel verkeer uit de gehele gemeente en zelfs daarbuiten trekken. In de gemeente Westerveld zijn weinig tankstations gevestigd in het grote buitengebied en in de omliggende kernen. De afstanden tussen deze kernen zijn vaak groot en de kernen feitelijk te klein voor het vestigen van een tankstation. De vestiging van een tankstation langs de hoofdinfrastructuur, welke goed bereikbaar en centraal gelegen is, is dan ook een welkome voorziening in de gemeente Westerveld.

Starline heeft de juiste huidige tankstations betrokken bij het DPO. De in de zienswijze genoemde tankstations liggen buiten het verzorgingsgebied van de provinciale wegen N353 en N371 in de gemeente Westerveld. Het tankstation langs de A32 is alleen al irrelevant omdat dit voor doorgaand interregionaal verkeer bedoeld is. Plaatselijk verkeer zal weinig geneigd zijn om de snelweg in 1 richting op te rijden en vervolgens bij de afrit na het tankstation om te keren om weer bij de eerst genomen oprit terug te komen.

Landelijk en internationaal zijn er ontwikkelingen gaande voor wat betreft duurzame motorbrandstoffen. Ten tijde van het opstellen van het DPO werden er nog geen duurzame brandstoffen aangeboden in de gemeente Westerveld. Kreuze Tanken en Wassen wil op de locatie elektrische oplaadpunten voor elektrische voertuigen en afgifte van duurzame brandstoffen (HVO) realiseren en volgt daarmee de landelijke en internationale ontwikkelingen.

Het gebruik van fossiele brandstoffen zal waarschijnlijk afnemen ten opzichte van het gebruik van duurzame brandstoffen. Dat is echter een ontwikkeling waar ieder tankstation mee te maken heeft.

Gemeentelijk beleid

Uit door de gemeenteraad vastgestelde beleidsnota's blijkt dat er in verband met het handhaven van het bestaande voorzieningenniveau bij mogelijk nieuwe ontwikkelingen een grote mate van zorgvuldigheid moet worden betracht. Uit de Structuurvisie blijkt o.a. dat er binnen de gemeente beperkt bedrijventerreinen aanwezig zijn en dat er de komende jaren een revitaliseringsopgave aan de orde is. Met name bedoeld om de uitbreidingsvraag van bestaande bedrijven binnen de gemeentegrens op de bestaande bedrijventerreinen te kunnen faciliteren. Dat betekent dat in ieder geval moet worden voorkomen dat er functies worden toegestaan die niet thuis horen op een bedrijventerrein (detailhandel) maar zeker ook geen functies toestaan die een beperking opleveren voor bedrijvigheid waarvoor een bedrijventerrein juist is bedoeld. Met andere woorden het toestaan van detailhandel betekent volgens indieners meteen dat de revitaliseringsopgave onder druk komt te staan.

In de Structuurvisie wordt ook aangegeven dat voorkomen moet worden dat het lokale voorzieningenniveau wordt geschaad. In dat verband dient er zeer terughoudend te worden omgegaan met het toestaan van de vestiging van een voorziening die lokaal al aanwezig is.

In paragraaf 5.4 van de Structuurvisie is het uitgangspunt dat de gemeente wenst te voorkomen dat vanwege bepaalde ontwikkelingen (nieuwvestiging bedrijven), bedrijven die nu in Westerveld zijn gevestigd, naar een locatie buiten de gemeente moeten vertrekken (of daardoor de bedrijfsactiviteiten moeten staken). Immers dat heeft hoe dan ook gevolgen voor het lokale voorzieningenniveau.

De Structuurvisie is verder uitgewerkt in de Beleidsnota lokale economie. In lijn met de Structuurvisie is als uitgangspunt opgenomen dat het bestaande lokale en wenselijke voorzieningenniveau daar waar mogelijk bescherming verdient. In ieder geval door niet zondermeer nieuwvestiging van lokaal al aangeboden voorzieningen toe te staan. Bijv. 'door de kleinschaligheid van de lokale economie is deze kwetsbaar' en 'als gemeente willen we ons extra inzetten voor: 1. Behoud van de commerciële voorzieningen in ieder geval in de centrale dorpen.

Aan deze uitgangspunten in de beleidsnota's is volgens indieners niet, althans niet adequaat aandacht besteed.

Reactie college

Met het toevoegen van een tankstation wordt juist een bijdrage geleverd aan het lokale voorzieningenniveau. Uit het DPO (zie ook elders in deze reactienota) blijkt dat er in het verzorgingsgebied juist een hogere vraag naar brandstoffen is dan dat er momenteel wordt aangeboden. Ook al zijn er lokaal al verkooppunten van motorbrandstoffen aanwezig, dit betekent niet dat dat volstaat voor het lokale voorzieningenniveau op dit gebied.

Het college beschouwt verkooppunten van motorbrandstoffen ook als voorzieningen die thuis kunnen horen op bedrijventerreinen en waarvoor op die bedrijventerreinen dan óók plaats moet zijn, net als voor andere bedrijven. Op het bedrijventerrein Oeveraseweg geldt bovendien dat er geen sprake is van het belemmeren van vestiging van andere bedrijven, nu er kavels leeg staan. Nog los van de vraag of andere bedrijven voorrang zouden moeten krijgen op een tankstation, wanneer blijkt dat daar de economische ruimte voor bestaat.

Indieners geven er blijk van tegen iedere vorm van detailhandel te zijn op bedrijventerreinen. Inderdaad kan voor vele vormen van detailhandel die juist in een dorpskern thuis horen (supermarkt, kleinschalige winkels) gelden dat deze op bedrijventerreinen ongewenst ruimte innemen ten koste

van bedrijven. Maar in deze reactienota wordt elders reeds ingegaan op de kwestie waarom het verkopen van motorbrandstoffen hier niet mee is te vergelijken.

Invloed op bestaande bedrijven Oeveraseweg (milieuzonering en verkeer)

Indieners vrezen negatieve invloed op bestaande bedrijven en bedrijfswoningen. Voor geur wijzen zij op een aan te houden afstand van 30 meter van kwetsbare objecten zoals bedrijfswoningen en kantoren, die niet gehaald wordt. De dichtstbijzijnde bedrijfswoning is immers op 14 meter afstand van het beoogde tankstation gelegen.

In het bijzonder wordt gewezen op het kantoorpand van MAX Wonen dat op 3 meter van de erfgrans wordt gesitueerd. Een tankstation moet voor de brandveiligheid afstand aanhouden tot mogelijk kwetsbare objecten.

Een extra verzwarende omstandigheid is dat het een onbemand tankstation betreft dat ook 's nachts (geluid)overlast kan geven.

Het 's nachts geopend zijn trekt ook publiek aan wat preventie van mogelijke criminaliteit bemoeilijkt.

Ten slotte wijzen indieners op de sterke verkeersaantrekkende werking waar de huidige verkeerssituatie al niet op berekend is vanwege huidige filevorming, onder meer door wachtrijen voor het afvalbrengstation. Indieners verwachten bovendien een toename van het verkeer Assen – Meppel over de N371 vanwege de limiet van 100 km/h op de A28 overdag.

Reactie college

Het tankstation is ter plaatse inpasbaar. Er is sprake van een gemengd gebied. Dit betekent dat de norm uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering van 30 meter naar 10 meter kan worden bijgesteld, zoals ook in de toelichting wordt aangegeven.

Qua brandveiligheid kan het tankstation op de beoogde locatie worden geëxploiteerd, terwijl het kantoorpand van MAX Wonen op 3 meter van de erfgrans wordt gesitueerd. Dit blijkt uit het aangeleverde rapport inzake de warmtebelasting van een mogelijke plasbrand, dat reeds bij een eerder verleende omgevingsvergunning in 2018 is.

De toelaatbaarheid van het tanken in de periode van 21.00 tot 7.00 uur dient te worden aangetoond middels akoestisch onderzoek ten tijde van een aanvraag omgevingsvergunning exploiteren inrichting (voorheen milieuvergunning genoemd). Hoe dan ook zal een tankstation buiten deze periode te exploiteren zijn. In de omgevingsvergunning zullen dan maatwerkvoorschriften moeten worden opgenomen, indien het tanken in deze periode wordt toegestaan. Hierbij wordt uitgegaan van een situering van een kantoorpand van MAX Wonen op 3 meter van de erfgrans. Wanneer dit kantoorpand op ten minste 20 meter vanaf het tankstation zou worden gesitueerd, is het Activiteitenbesluit Wet Milieubeheer van toepassing.

Op zich is criminaliteit geen ruimtelijk relevant gegeven waar in een bestemmingsplan rekening mee hoeft te worden gehouden. Het betreft echter een bedrijventerrein waar al enige vorm van toezicht is in de vorm van bedrijfswoningen. Bovendien zorgt de mogelijkheid van 's nachts tanken volgens het college juist voor extra toezicht op c.q. verstoring van mogelijke criminele activiteiten.

Aan het begin van de coronapandemie was er af en toe sprake van grote verkeersoverlast op de Oeveraseweg. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door bezoekers van het afvalbrengstation aan het

einde van de weg. Tijdens de pandemie zaten veel mensen thuis, wat er toe leidde dat er veel afval werd weggebracht. De opstoppen op de Oeveraseweg leidden ertoe dat de bedrijven langs de weg moeilijk bereikbaar waren voor klanten en leveranciers. De gemeente heeft hierop gereageerd door op drukke dagen verkeersregelaars in te zetten. Momenteel wordt de drukte bij het afvalbrengstation gemonitord en kan gesteld worden dat de drukte sterk is afgenomen. Dit is mede te danken aan de andere regels die nu gelden op het afvalbrengstation van Meppel, waardoor mensen uit Meppel minder naar Havelte komen.

De provinciale wegen N371 en N353 zijn weliswaar druk, maar de huidige verkeersintensiteiten zijn lager dan hun capaciteit. Hoe dan ook zullen de extra verkeersbewegingen van het tankstation maar een klein deel zijn van de hoeveelheid verkeer die van deze provinciale wegen gebruik maakt. Er is geen duidelijke aanwijzing dat de invoering van een limiet van 100 km/h op de A28 tussen 6.00 en 19.00 uur voor significant meer verkeer op de N371 heeft gezorgd. Dit zou dan enkel het lange afstandsverkeer Assen – Meppel en verder moeten betreffen, daar verkeer van Smilde naar Meppel nu al sneller is via de N371 dan via de A28. De A28 (al dan niet in combinatie met de N375 Pesse-Meppel) is blijkens zoekopdrachten overdag op www.google.nl/maps behoudens incidenten sneller dan de N371 langs de Drentse Hoofdvaart.

Ligging bouwvlak

Het tankstation zal invloed hebben op de architectonische kwaliteit van bestaande panden. Er mag worden gebouwd voor de voorgevelrooilijn; elders wordt 8 meter tot de verkeersbestemming van de Oeveraseweg aangehouden met bouwvlakken, waarom hier niet? Bebouwing is tot een hoogte van 10 meter toegestaan, waar indieners het niet mee eens zijn.

Reactie college

Per abuis is in het ontwerp bestemmingsplan de gehele bedrijfsbestemming ook als bouwvlak aangeduid, in plaats van alleen het deel dat ook al de aanduiding 'bouwvlak' had in het nu nog geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Oeveraseweg'. Inderdaad ligt dat bouwvlak op ca. 8 meter vanaf de verkeersbestemming van de Oeveraseweg (en nog enkele meters verder vanaf deze weg zelf). De ligging van het bouwvlak zal worden aangepast in overeenstemming met het nu geldende bestemmingsplan.

De bouwhoogte van 10 meter voor gebouwen is wel conform bestaand bestemmingsplan. Gebouwen mogen alleen binnen een bouwvlak worden opgericht. Nu het college voorstelt het bouwvlak aan te passen, betekent dat dat er geen gebouwen in de ca. 8 meter tussen de verkeersbestemming en het bouwvlak kunnen worden gebouwd.

Binnen de bedrijfsbestemming, maar buiten het bouwvlak kunnen wel bouwwerken die geen gebouw zijn worden gebouwd, zoals een luifel ten behoeve van een tankstation. Dat kan ook in het geldende bestemmingsplan al, tot 10 meter hoogte.

Het bouwplan van het tankstation bevat geen gebouwen die buiten het nu reeds geldende bouwvlak worden gebouwd, dus dat bouwplan is nog steeds uitvoerbaar wanneer het bouwvlak in het nieuwe bestemmingsplan gelijk is aan het bouwvlak in het nu nog geldende bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het betreft de volgende wijziging:

- De aanduiding 'bouwvlak' wordt beperkt tot het gebied dat ook al in het nu geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Oeveraseweg' met 'bouwvlak' wordt aangeduid.

Diever, 17 mei 2022.