

Gemeente Lopik

Bestemmingsplan
“Autoservice Benschop”

Toelichting

<i>Versiedatum</i>	: 18 november 2014
<i>Projectnummer</i>	: R201348/1401e
<i>Planidentificatie</i>	: NL.IMRO.0331.01Graafdijk2c-BP01
<i>Datum vaststelling</i>	: 16 december 2014
<i>Opdrachtgever</i>	: Verstoep Bouwkundigen
<i>Opgesteld</i>	: dhr. J.S.H. Coomans
<i>Gecontroleerd</i>	: dhr. mr. J. Wildschut

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
2. Gebiedsbeschrijving	4
2.1. Algemeen	4
2.2. Directe omgeving	4
3. Ruimtelijke effecten	5
3.1. Planologische ontwikkeling: gebruik	5
3.2. Planologische ontwikkeling: situering	5
3.3. Planologische ontwikkeling: ontwerp	6
3.4. Planologische ontwikkeling: omgeving	6
4. Ruimtelijk beleidskader	6
4.1. Algemeen	6
4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte	6
4.3. Provinciaal beleid: Utrecht	7
4.3.1. Structuurvisie 2013 - 2028	7
4.3.2. Provinciale ruimtelijke verordening: Provincie Utrecht 2013	7
4.3.3. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen	9
4.4. Gemeentelijk beleid	9
4.4.1. Nota LopikMEERwaard	9
4.4.2. Toekomstvisie Lopik	10
4.4.3. Bestemmingsplan	10
4.5. Conclusie	11
5. Archeologie en cultuurhistorische aspecten	11
5.1. Archeologie	11
5.2. Cultuurhistorie	12
5.3. Conclusie	13
6. Verkeerskundige aspecten	13
6.1. Verkeer	13
6.2. Parkeren	14
6.3. Conclusie	14
7. Natuur	14
7.1. Ecologie	14
7.2. Landschappelijke inpassing	15
9. Water	16
10. Milieu	18
10.1. Bodem	18
10.2. Geluid	18
10.2.1. Wegverkeerslawaaï	18
10.2.2. Industrielawaai	18
10.2.3. Conclusie	19
10.3. Geurhinder	19
10.4. Luchtkwaliteit	19
10.5. Veiligheid en risico's	19
10.5.1. Algemeen	19
10.5.2. Risicobronnen	20
10.5.3. Risico van gevaarlijk transport over water	22
10.5.4. Conclusie externe veiligheid	22
10.6. Algehele conclusie milieu	22
11. Economische uitvoerbaarheid	22
11.1. Algemeen	22
11.2. Planschade	22
12. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23

12.1. Inspraak.....	23
12.2. Zienswijzen	23
12.3. Overleg met instanties.....	23
13. Conclusie	23
Bijlagen.....	24

1. Inleiding

Onderhavige toelichting heeft betrekking op de voorgenomen uitbreiding van Autoservice Benschop. Het bedrijf is gevestigd aan de Graafdijsk 2c te Lopik. Het bedrijf is gespecialiseerd in het onderhoud en de verkoop van bedrijfswagens (exclusief vrachtwagens). Daarnaast wordt een tankstation met LPG geëxploiteerd met afleverzuilen aan beide zijden van de provinciale weg N210. Autoservice Benschop is voornemens het bestaande bedrijfsgebouw uit te breiden met een showroom in twee bouwlagen, een kantoor en een extra serviceruimte. Het terrein aan de achterzijde van de nieuwbouw zal worden gebruikt als toegang naar de garage, het tijdelijk opstellen van auto's e.d.

Op 20 december 2013 heeft Verstoep Bouwkundigen Adromi B.V. opdracht gegeven om een bestemmingsplan op te stellen dat de voorgenomen uitbreiding in planologische zin zal vormgeven.

De uitbreiding vindt gedeeltelijk plaats op gronden welke thans een agrarische bestemming kennen. In aansluiting op de bestemming van de thans aanwezige autoservice wordt in dit bestemmingsplan aan de in de uitbreiding betrokken gronden een bedrijfsbestemming toegekend.

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, foto's en kadastrale ondergronden. De in deze toelichting vernoemde tekeningen, onderzoeksrapporten en overige documenten zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als integraal onderdeel daarvan worden beschouwd.

2. Gebiedsbeschrijving

2.1. Algemeen

De gemeente Lopik ligt in het Groene Hart van Nederland en is met een oppervlakte van 7.940 ha. één van de grootste gemeenten in de provincie Utrecht. Over een lengte van ongeveer 18 kilometer wordt de gemeente Lopik aan de zuidkant begrensd door de rivier de Lek en de uiterwaarden, aan de noordkant door Montfoort en Oudewater, aan de oostkant door IJsselstein en aan de westkant door Schoonhoven. De gemeente Lopik is ontstaan door samenvoeging van Willige Langerak, Lopik en Jaarsveld in 1943 en de opheffing van de gemeenten Benschop, Polsbroek en Lopik in 1989. De gemeenten werden ondergebracht in de nieuwe, huidige gemeente Lopik.



Figuur: Gemeentegrenzen Lopik (Bron: provincie Utrecht)

2.2. Directe omgeving

Onderhavige toelichting heeft betrekking op een uitbreiding van Autoservice Benschop aan de Graafdijsk 2c. In de nabijheid bevinden zich voornamelijk woningen en (agrarische) bedrijven. Aangesloten aan de bebouwing van Autoservice Benschop is een LPG pompstation gelegen. Het pompstation is in onderhavig bestemmingsplan betrokken aangezien de LPG-opslagtank van dit station als uitvloeisel van de uitbreiding van Autoservice Benschop zal worden verplaatst.

De gronden waarop het onderhavige plan van toepassing is zijn kadastraal bekend als Lopik, sectie F, nummers 640, 1114, 1115, 1116 en een gedeelte van nummer 1117.



Figuur: overzicht bedrijfslocatie en kadastrale kaart (Bron: Google Earth, Kadaster)

3. Ruimtelijke effecten

3.1. Planologische ontwikkeling: gebruik

In de huidige situatie is Autoservice Benshop reeds aan de Graafdijs 2c gevestigd. De huidige bebouwing wordt gebruikt voor verkoop, levering en onderhoud van met name kleine bedrijfsvoertuigen. Het buitenterrein wordt gebruikt voor de stalling van voertuigen. Inpandig vindt onderhoud plaats. Verder is hier het bedrijfskantoor aanwezig. De bestaande bedrijfsbebouwing beschikt gedeeltelijk over een verdiepingvloer.

Het onderhavige plan ziet toe op een uitbreiding aan de zijzijde van de bestaande bedrijfsbebouwing. De nieuwbouw, bestaande uit twee bouwlagen, zal aansluiten op de bestaande bebouwing. De nieuwbouw voorziet onder andere in een uitbreiding van de werkplaats en een kantine, spreekkamer, kantoor en entree op de begane grond. De eerste verdieping beschikt aanvullend nog over een kantoor en magazijn. Aan de zijde van de N210 zal de begane grond en de verdiepingvloer gaan dienen als showroom.

Zoals aangegeven wordt in de huidige situatie het verharde terrein rond de bedrijfsbebouwing aangewend voor stalling van occasions of stalling voor onderhoud en bij het garagebedrijf behorende voorzieningen. Onder de nieuwbouw wordt eveneens een kelder gerealiseerd om de stallingscapaciteit te vergroten. De kelderruimte is voor motorvoertuigen toegankelijk via een in/uitrit ten zuiden van het bedrijfsgebouw.

3.2. Planologische ontwikkeling: situering

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de N210 (M.A. Reinaldaweg). Direct grenzend aan de bestaande bedrijfsbebouwing ligt een pompstation voor onder andere de verkoop van brandstof aan voertuigen voor het wegverkeer. Het pompstation beschikt over afleverzuilen aan weerszijden van de provinciale weg.

Het terrein van de autoservice wordt ten zuiden en ten oosten begrensd door agrarisch gebied. Ten noorden van de bedrijfsbebouwing bevinden zich een aantal woningen. Ontsluiting van het terrein vindt plaats via een weg tussen de noordelijk gelegen woningen richting de Graafdijk.

3.3. Planologische ontwikkeling: ontwerp

De nieuwe bedrijfsbebouwing zal zoveel als mogelijk worden uitgevoerd in overeenstemming met de randvoorwaarden zoals uiteengezet in de 'notitie van uitgangspunten en randvoorwaarden'¹. Daarbij is rekening gehouden met de kleurstelling, positionering in het landschap en mogelijke beplanting op en rond het terrein.

Onderstaand een weergave van de nieuw te realiseren bebouwing. Er wordt gekozen voor een uitbreiding aan de zijde van M.A. Reinaldaweg. Dit om het pand zo slank mogelijk te laten tonen. Dit wordt nog versterkt doordat de showroomzijde transparant zal worden uitgevoerd. De zuidgevel geeft daardoor een doorzicht waardoor het minder volumineus overkomt. De bestaande bebouwing van de autogarage en het pompstation wordt gedeeltelijk afgeschermd door het nieuwbouwgedeelte.



Figuur: ontwerp nieuwbouw Autoservice Benshop (Bron: Verstoep Bouwkundigen)

In de planregels is verzekerd dat afdoende rekening wordt gehouden met de beeldkwaliteit ter plaatse.

3.4. Planologische ontwikkeling: omgeving

Als onderdeel van onderhavige ontwikkeling zal verder sprake zijn van landschappelijke inpassing van het bedrijf aan de hand van het daarvoor opgestelde Landschappelijk inpassingsplan (bijlage 1).

In de planregels is verzekerd dat bedoelde inpassing daadwerkelijk zal worden gerealiseerd.

4. Ruimtelijk beleidskader

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid en provinciaal beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste alinea beschreven. Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte

In het algemeen wordt het landelijk ruimtelijk beleidskader vertegenwoordigd door:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: Structuurvisie Ruimte);
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna ook: Barro).

¹ Welstand en Monumenten Midden Nederland. *Notitie van Uitgangspunten en Randvoorwaarden*

In de Structuurvisie Ruimte is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaarden;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende plan niet van toepassing.

4.3. Provinciaal beleid: Utrecht

4.3.1. Structuurvisie 2013 - 2028

Op 4 februari 2013 is de structuurvisie van de provincie Utrecht vastgesteld. Deze structuurvisie bevat het ruimtelijke beleid van de provincie voor het komende decennium. In het kader van onderhavige ontwikkeling is het van belang om het plan te bezien in het licht van deze structuurvisie.

De planlocatie is in de structuurvisie aangeduid als gebied met aandacht voor duurzaam bodemgebruik en veengebied gevoelig voor bodemdaling. Het perceel is gelegen buiten de rode contour van Lopik. Een ontwikkeling als onderhavige is enkel gewenst wanneer rekening wordt gehouden met de eigenschappen en karakteristieken van het landschap en het gebied.

Ter borging van een passende uitbreiding in het kader van het provinciale beleid is in dit plan aandacht besteed aan landschappelijke inpassing en bebouwing.

4.3.2. Provinciale ruimtelijke verordening: Provincie Utrecht 2013

Het college van provinciale staten van Utrecht heeft eveneens op 4 februari 2013 de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze Ruimtelijke Verordening is gebaseerd op artikel 4.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van dit artikel kunnen Provinciale Staten regels stellen omtrent de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau.

De betrokken locatie is gelegen buiten de zogenaamde rode contouren en aangeduid als 'agrarisch cultuurlandschap', 'bebouwingsenclaves en -linten', 'bestaande niet-agrarische bedrijven', 'kernrandzone' en 'verstedelijking landelijk gebied'.

In artikel 4.2 van de Verordening is bepaald dat in principe verstedelijking van het landelijk gebied niet is toegelaten. In artikel 4.6 is bepaald dat niet-agrarische bedrijven in het gebied buiten de rode contouren in principe tot 20% van de bestaande bebouwing mogen uitbreiden.

In de huidige situatie is sprake van circa 1.020 m² bebouwing en overkappingen t.b.v. het tankstation. Onderhavig plan gaat uit van een uitbreiding met circa 520 m², dus een uitbreiding van 51%. Op grond van artikel 4.2 van de Verordening kan een uitbreiding van meer dan 20% worden toegelaten onder de volgende voorwaarden:

- Er bestaat een economische noodzaak;
- De uitbreiding is noodzakelijk voor de voortzetting van het bedrijf;
- Er wordt onderbouwd dat de uitbreiding ruimtelijk aanvaardbaar is.

Op dit punt is het volgende van belang.

Er is sprake van een bedrijf waar een tankstation wordt gecombineerd met een garagebedrijf en de verkoop van auto's. Deze situatie is historisch zo gegroeid. Een tankstation is een aan de (doorgaande) weg gebonden functie die (ook) toelaatbaar is in het buitengebied kan worden toegelaten. Een garagebedrijf is dat in principe niet. Daargelaten de vraag of het mogelijk zou zijn om voor het garagebedrijf de gewenste uitbreiding op regulier bedrijfsterrein te vinden, zou dit de opsplitsing van het bedrijf betekenen. Immers een weggebonden functie als een tankstation zal zeer waarschijnlijk niet renderen op regulier bedrijfsterrein, nog los van de vraag of op een nieuwe locatie LPG nog tot de mogelijkheden zou behoren, gelet op de bijbehorende risicocontouren. Verplaatsing van het tankstation zou daarnaast ten koste gaan van het voorzieningenniveau van de N210 als doorgaande weg. Indien enkel het garagebedrijf zou worden verplaatst, zou hier bovendien de nodige (gespecialiseerde) bedrijfsbebouwing achterblijven welke een nieuwe bedrijfsfunctie zal gaan huisvesten. Verplaatsing zal dus niet leiden tot een wijziging van de bestaande verstedelijkings situatie.

Gelet op een en ander is volledige of gedeeltelijke verplaatsing van het bedrijf naar elders om de benodigde uitbreidingsruimte te verkrijgen geen reële optie. Uitbreiding is daarbij wel noodzakelijk. Het bedrijf is na oprichting in de jaren '80 van de vorige eeuw gestaag gegroeid, zonder dat dat gepaard is gegaan met de benodigde fysieke uitbreiding. Hierdoor is het bedrijf door de jaren heen 'ingedikt' en is een sub-optimale bedrijfssituatie ontstaan. Het buitenterrein staat (afhankelijk van de voorraad) vol met te verkopen auto's en dat komt het aanzien niet ten goede.

Het bedrijf beschikt immers niet over een showroom en ook de werkplaats is te klein geworden. Om concurrerend te blijven dient Autoservice Benshop over een showroom te beschikken. Er moet op dit punt gewoon worden aangesloten bij het verwachtingspatroon van klanten die ook bij duisternis, regen en kou een auto willen komen bekijken. Een inpassende stalling van te verkopen wagens betekent ook minder beschadiging en minder noodzaak om de auto's te wassen. Daarnaast heeft de autoservice te maken met een toename van diefstal. Het gaat hierbij niet zozeer om diefstal van complete auto's maar om diefstal van accessoires uit de auto's (van brandstof uit de tank tot navigatiesystemen en van stereo's en airbags tot stoelen om hun leren bekleding). Op dit punt is sprake van onverzekerbare risico's. Gelet op een en ander is een showroom nodig om competitief te blijven en zal daarnaast aanzienlijk kunnen worden bespaard qua kosten voor bewaking en verliezen door diefstal.

Het inpassend opstellen van de auto's zal daarbij een aanzienlijke kwaliteitsverbetering voor het landelijk gebied betekenen. De uitbreiding zal daarnaast gepaard gaan met een flinke investering in de landschappelijke inpassing. Het bedrijf zelf bevindt zich reeds in een bestaand bebouwingscluster langs de N210 en de Graafdijk. Met deze bestaande ruimtelijke parameters wordt rekening gehouden bij de inpassing van de uitbreiding van het bedrijf. De verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is ook

nader geborgd in de planregels. Op dit punt wordt verwezen naar de beeldkwaliteitsparagraaf 3.3 welke onderdeel uitmaakt van deze toelichting.

Het plan is niet strijdig met de provinciale verordening ruimte. Het onderhavige plan is eveneens niet strijdig met het ontwerp van de partiële herziening Provinciale Ruimtelijke Verordening: Provincie Utrecht 2013.

4.3.3. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

De provincie Utrecht heeft een kwaliteitsgids² vastgesteld waarin de kwaliteiten van verschillende Utrechtse landschappen zijn vastgelegd in afzonderlijke katernen. Voor de onderhavige locatie is het katern Groene Hart relevant³. In dit katern is de historische ontwikkeling van het landschap beschreven, alsook de kernkwaliteiten van het gebied: de openheid van het veenweidelandschap in combinatie met de bebouwingslinten langs de dijken en kaden.

Voor dit gebied staat het versterken van de diversiteit op het schaalniveau van de verschillende typen landschap centraal. Daarbij worden de kernkwaliteiten gerespecteerd en benut om de contrasten tussen de verschillende typen landschap te behouden en versterken. De focus ligt op het behouden, benutten en versterken van de contrasten tussen: openheid en intimiteit, rust en reuring en oude en nieuwe overgangen.

Voor het landelijk gebied in de gemeente Lopik wordt ingezet op de versterking van de gebiedsidentiteit. Onderhavig plan draagt daar zoveel als mogelijk aan bij. De bestaande landschappelijke structuur wordt door de karakteristieken van de bouw versterkt en het plan houdt zich aan de historisch gegroeide begrenzing van het perceel. Bovendien wordt met de invulling van het plan bijgedragen aan een betere landschappelijke inpassing wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt. Daarbij is voornamelijk aandacht besteed aan de afscherming van bestaande bebouwing, het minimaliseren van contrasterende en volumineuze bebouwing en het versterken van de bestaande verkavelingsstructuur.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Nota LopikMEERwaard

In de nota LopikMEERwaard heeft de gemeente Lopik vastgelegd op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente verbeterd kan worden. Daarbij ligt de nadruk op het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkeling om op die manier de kwaliteit van bebouwingslinten en/of het landschap in de gemeente te verhogen.

Het gemeentelijke beleid rust op een tweetal pijlers. Ten eerste wordt de nadruk gelegd op het benutten van de potenties van het landelijk gebied en op het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van dit gebied. Daarbij dient gezocht te worden naar een balans tussen belevingswaarde (karakteristiek, historie en variatie van de inrichting van een gebied, maar ook stilte, beeldkwaliteit en imago), gebruikswaarde (samenhang en beschikbare ruimte voor wonen, werken, recreëren, natuur, water en verkeer) en de toekomstwaarde (duurzaam grondgebruik, milieukwaliteit, flexibiliteit, kwetsbaarheid).

De tweede pijler is het zoeken naar een balans tussen ruimtelijke kwaliteit en nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. De aandacht is daarbij gericht op behoud en versterking van de sociaaleconomische vitaliteit van het platteland en de leefbaarheid van de dorpskernen. Dit uit zich bijvoorbeeld in de wens tot ruimere mogelijkheden voor economische dragers in het buitengebied (recreatieve voorzieningen, nieuwe bedrijvigheid) of het mogelijk maken van verbrede landbouw.

In de notitie van uitgangspunten en randvoorwaarden is thans aangegeven dat bij ontwikkeling van het plan aandacht moet worden besteed aan de landschappelijke inpassing om de wijziging van het

² Provincie Utrecht. *Utrechtse Landschappen; mooi, verrassend, veelzijdig*, d.d. 2012

³ Provincie Utrecht. *Gebiedskatern Groene Hart*, d.d. 12-07-2011

bestemmingsplan te compenseren. In hoofdstuk 7 wordt verder aandacht besteed aan de afwegingen en uiteindelijke invulling van het bouwplan en het omliggende erf in de directe omgeving.

Het onderhavige plan is, mede in samenspraak met de gemeente, in lijn gebracht met de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in de nota LopikMEERwaard.

4.4.2. Toekomstvisie Lopik

Op 1 februari 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Lopik de Toekomstvisie Lopik 2030⁴ vastgesteld. In de toekomstvisie wordt een opsomming gegeven van de sterke en zwakke punten en de ontwikkelingen waar de gemeente zich voor zal zien gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van demografie en bedrijvigheid.

De gemeente Lopik streeft naar behoud en versterking van de kwaliteiten van de dorpse gemeenschap met een ondernemende en agrarische mentaliteit, profiterend van de ligging in het Groene Hart en aan de Lek, nabij stedelijk gebied. Ten aanzien van bedrijvigheid wordt aangegeven dat het midden- en kleinbedrijf zich krachtig kan ontwikkelen dankzij de karakteristieke ruimtelijke en economische structuur. Het onderhavig plan is niet strijdig met de in deze toekomstvisie beschreven aspecten.

4.4.3. Bestemmingsplan

Met onderhavig bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied', dat thans voor de bedrijfslocatie geldt, vervangen. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Lopik op 12 juni 2007 en nadien enkele malen herzien op ondergeschikte onderdelen.

In dit bestemmingsplan zijn aan de locatie de bestemmingen woondoeleinden, bedrijfsdoeleinden en agrarische doeleinden toegekend.

Op de gronden bestemd voor woondoeleinden mag uitsluitend een woning met bijgebouwen worden gebouwd (totaal 650 m³ en bouwwerken geen gebouwen zijnde (max. 3m hoog)).

Gronden bestemd voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen inclusief de verkoop van LPG behorende tot de categorie 3 met bijbehorende detailhandel met een verkoopvloeroppervlak van ten hoogste 125 m² en carwash, in combinatie met een autoherstelrichting behorende tot categorie 2, met dien verstande dat uitsluitend ter plaatse van de nadere aanwijzing (vp) een LPG vulpunt is toegestaan.

Gronden met de bestemming Agrarische doeleinden zijn bestemd voor grondgebonden veehouderij. Op deze gronden mogen gebouwen ten dienste van de bestemming en daarbij behorende gebouwen worden gebouwd, als ook bouwwerken geen gebouw zijnde.

Onderstaand is een uitsnede van het bestemmingsplan Landelijk Gebied afgedrukt:

⁴

Gemeente Lopik. Toekomstvisie gemeente Lopik 2030; Ondernemend in de Lopikerwaard, d.d. november 2010



Figuur: uitsnede bestemmingsplan (Bron: Gemeente Lopik)

4.5. Conclusie

Alhoewel het bouwplan in strijd is met het bestemmingsplan Landelijk Gebied, is de voorgenomen uitbreiding van de autoservice wel in overeenstemming met het overige planologische beleid van de gemeente Lopik en andere overheden.

Met onderhavige bestemmingsplanherziening wordt de voorgenomen ontwikkeling, welke in strijd is met het geldende bestemmingsplan, vormgegeven. Met dit bestemmingsplan wordt enkel de beoogde uitbreiding van het bedrijf en de daarbij behorende landschappelijke inpassing gefaciliteerd. Voor het overige is sprake van een consoliderend bestemmingsplan waarbij de bestemming van de verder ongewijzigde functies in het plangebied wordt geactualiseerd.

5. Archeologie en cultuurhistorische aspecten

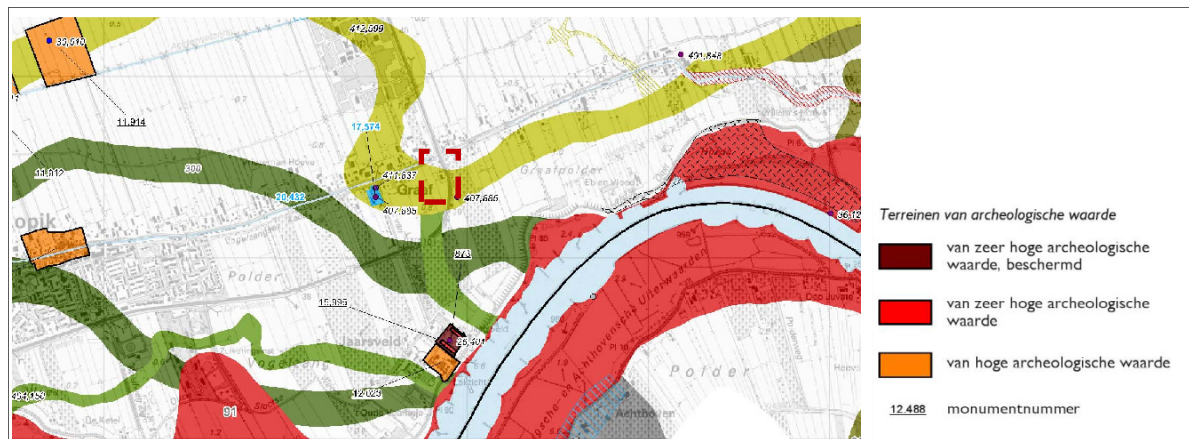
Bij een toelichting als onderhavige, dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

5.1. Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. Bij ruimtelijke onderbouwingen als onderhavige, dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

De gemeente Lopik heeft in 2010 een Nota archeologiebeleid vastgesteld.⁵ Uit het bij deze nota behorende kaartmateriaal is af te leiden dat er op basis van eerder archeologisch onderzoek geen waarde is toegekend aan het perceel.

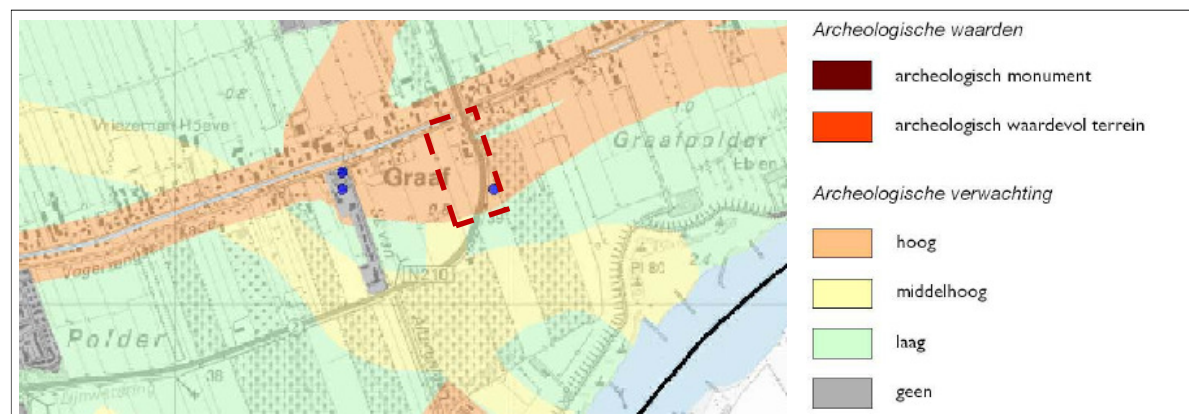
⁵ Vestigia. Archeologiebeleid Gemeente Lopik, d.d. 2010



Figuur: archeologische inventarisatiekaart gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

Uit de volgende kaartuitsnede is af te lezen dat het plangebied een gebied betreft met een hoge kans op archeologische sporen. Voor wat betreft het groene gebied bestaat een lage verwachtingswaarde van archeologische sporen. In de directe omgeving is geen sprake van specifiek beschermde archeologisch waardevolle terreinen of vindplaatsen. De bodem op het betreffende perceel en in de directe omgeving is al verstoord als gevolg van de eerder opgerichte bebouwing, aanleg van de aangrenzende provinciale weg en in het verleden uitgevoerde agrarische activiteiten.

Conform het archeologiebeleid van de gemeente Lopik⁶ is in het onderhavige plangebied een archeologisch onderzoek (Archeomedia, Bijlage 5) uitgevoerd, aangezien het bestemmingsplan een bouwplan toelaat van meer dan 200 m² en de diepte van bodemingrepen meer dan 50 cm onder maaiveld zullen bedragen. De conclusie van dit onderzoek is dat met onderhavig bouwplan geen archeologische waarden zullen worden aangetast. Mede om die reden is geen nadere archeologische bescherming in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen.



Figuur: archeologische verwachtingswaarden gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

5.2. Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Utrecht zijn een aantal cultuurhistorische elementen aangeduid. Zo is aangeduid tot welke landschapstype de gebieden behoren. Bovendien zijn op de kaart monumenten aangeduid. Op het onderhavige perceel staan overigens geen monumenten.

Ten aanzien van het onderhavige perceel is enkel het landschapstype van belang als cultuurhistorisch waardevol element. De Lopikerwaard is aangewezen als agrarische waardevol cultuurlandschap. Ter borgen van de landschappelijke elementen is een landschappelijk inrichtingsplan ⁷ opgesteld.

⁶ Vestigia. Archeologiebeleid Gemeente Lopik, d.d. 2010

⁷ Lagendijk Tuin- en landschapsarchitecten. *Landschappelijke inpassing nieuwbouw Autoservice Benschop te Lopik*

Als gevolg van onderhavig plan zullen geen fysieke veranderingen worden aangebracht aan de cultuurhistorisch waardevolle elementen in het landschap. Het plan vormt een bijdrage aan het vergroten van de landschappelijke kwaliteit op en rond het perceel. Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor dit plan.

5.3. Conclusie

In relatie tot archeologie en cultuurhistorie zal er met betrekking tot onderhavig plan geen sprake zijn van belemmeringen die onderhavig plan in de weg staan.

6. Verkeerskundige aspecten

In onderstaande alinea's worden de gevolgen van het plan voor de verkeerskundige aspecten verkeer en parkeren uiteengezet.

6.1. Verkeer

Daarbij is op dit moment sprake van de functie als garage voor verkoop en onderhoud van (bedrijfs)wagens. In de nieuwe situatie zal de werkplaats en het kantoor worden uitgebreid in de nieuw te bouwen ruimten. Bovendien krijgt het bedrijf de beschikking over een showroom. De aard van de dienstverlening van het bedrijf zal met de uitbreiding niet wijzigen.

Zoals gezegd is het bedrijf door de jaren heen ingedikt. Daarnaast is de showroom mede bedoeld als vervanging voor de huidige situatie waarin te verkopen auto's buiten worden gestald. De buitenstalling leidt tot extra onderhoudsvraag (wassen auto's). Daarnaast is de showroom bedoeld om de diefstallen van de nieuwe auto's en/of onderdelen daarvan te voorkomen. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijf zal kortom niet evenredig toenemen met de uitbreiding van de bebouwing.

Op dit punt wordt uitgegaan van een toename met maximaal 80 verkeersbewegingen per dag. Dit op basis van de vergroting van de werkplaatscapaciteit, enige toename van de verkopende en bezoekende klanten in de showroom en verkeer van nieuw personeel. Deze verkeerstoename levert geen belemmering op omdat ontsluiting hoofdzakelijk via de Lopikerweg Oost plaatsvindt op de M.A. Reinaldaweg. Dit betreft de N210 welke met ruim voldoende capaciteit heeft om deze verkeertoename op te vangen.



Figuur: ontsluiting perceel op N210 (Bron: Google Earth - bewerkt)

Gezien de feitelijke situatie en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen valt te concluderen dat er geen onevenredige verkeersbelasting optreedt als gevolg van de bedrijfsuitbreiding. Bovendien zal de verkeerstechnische situatie niet veranderen. Het aspect verkeer staat onderhavig bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

6.2. Parkeren

Autoservice Benshop beschikt over ruim voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Over de gehele lengte van het buitenterrein is ruimte gereserveerd voor het parkeren en manoeuvreren van voertuigen. Gezien het aantal werknemers en bezoekers is de oppervlakte meer dan toereikend. Opgemerkt wordt nog dat met de uitbreiding extra ruimte beschikbaar komt voor het inpandig (uit)stallen van voertuigen. Het parkeren levert door situering achter op het perceel geen hinder op ten aanzien van de perceelontsluiting.

6.3. Conclusie

Vanuit het oogpunt van verkeerskundige aspecten zijn er geen omstandigheden die zich verzetten tegen het onderhavige bestemmingsplan.

7. Natuur

7.1. Ecologie

De basis voor het natuurbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Utrecht versterkt daarin de bestaande natuurgebieden en verbindt natuurgebieden door middel van ecologische verbindingzones. De provincie beschermt de EHS door middel van het 'Nee, tenzij'-principe: de provincie staat geen nieuwe functies toe, tenzij is aangetoond dat ze niet schadelijk zijn voor de natuur.



Figuur: Ecologische hoofdstructuur (Bron: EHS kaart provincie Utrecht)

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora- en faunawet (2002) normstellend. Deze wet vormt tevens de implementatie van Europese en internationale verplichtingen. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

Uit de provinciale EHS kaart blijkt dat het onderhavige perceel niet tot de ecologische hoofdstructuur behoort. Bovenstaande figuur toont een uitsnede van de ecologische hoofdstructuur kaart in de gemeente Lopik. Onderhavig perceel is indicatief rood omlijnd.

Met het oog op de voorgenomen ontwikkeling is een Ecologische Quick-scan uitgevoerd (Maerlant, 20 januari 2014, Bijlage 4). Uit de conclusies van dit onderzoek blijkt dat geen negatieve invloed op beschermde dier- en plantensoorten te verwachten valt. Dit kan deels worden gerealiseerd door rekening te houden met het broedseizoen van vogels en de voortplantingsperiode van de rugstreeppad. In combinatie met dergelijke maatregelen kan een negatieve invloed op ecologische waarden worden voorkomen. Indien bij landschappelijke inpassing wordt gekozen voor poelen welke niet in directe verbinding staan met oppervlaktewater, kunnen de vestigingsmogelijkheden voor amfibieën worden verbeterd.

Geconcludeerd kan worden dat er geen aanleiding is om verder onderzoek uit te voeren ten aanzien van ecologie.

7.2. Landschappelijke inpassing

Het garagebedrijf aan de Graafdijk maakt onderdeel uit van kernrandzone van de gemeente Lopik. Dit gebied heeft een multifunctioneel karakter. Naast landbouw en wonen is in het gebied sprake van diverse stedelijke functies. Aangezien deze zones in het verleden onzorgvuldig zijn vormgegeven (met de huidige inzichten kan vaak een gebrek aan samenhang en bereikbaarheid worden geconstateerd) is de gemeente Lopik van mening dat een uitbreiding van een niet-agrarische functie plaats kan vinden mits er sprake is van een goede landschappelijke inpassing en het plan een kwaliteitsverbetering betekent voor het plangebied en de omgeving. Een goede landschappelijke inpassing is ook van belang in de context van het provinciale beleid.

In het kader van onderhavig bestemmingsplan heeft de ervenconsulent een notitie van uitgangspunten en randvoorwaarden⁸ opgesteld. Deze uitgangspunten hebben als doel de kwaliteit van het landschap te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Op basis van deze notitie is een landschappelijk inrichtingsplan⁹ opgesteld om de uitbreiding binnen de uitgangspunten van de ervenconsulent vorm te geven.

Het landschap rond het garagebedrijf wordt gekenmerkt door het slagenlandschap. De M.A. Reinaldaweg (N210) is in het verleden door het gebied getrokken. Beoordeeld naar huidige beleidswensen is dit gebeurd zonder rekening te houden met het cultuurlandschap. Deze als aantasting van het landschap te beschouwen weg biedt thans weer kansen om de beleving van het slagenlandschap krachtiger naar voren te brengen.

Een herkenbaar element in het landschap is de sloot aan de westzijde van het perceel. Deze sloot blijft uiteraard behouden. Het lijnelement kan versterkt worden met kavelbeplanting die karakteristiek is voor het veenweidegebied en aansluit bij het open gebied aan de westzijde van het perceel.

Ten aanzien van de bebouwing wordt gekozen voor een uitbereiding in de lengterichting waarbij de showroomfunctie georiënteerd is richting de provinciale weg. Daarbij is onder andere in de zuidgevel gekozen voor het gebruik van glas om gebouw een slanke uitstraling te geven. Overige gebouwen op het terrein worden uitgevoerd als lage langwerpige volumens.

Voor wat betreft de overige inrichting van het terrein wordt voornamelijk gebruik gemaakt van streekeigen beplanting. Hagen en struiken kunnen worden toegepast om de geparkeerde voertuigen op het achter terrein af te schermen van de omgeving.

Dit zijn enkele concrete elementen die voortkomen uit de notitie met uitgangspunten en randvoorwaarden zoals opgesteld door de ervenconsulent. Voor een volledig overzicht van de mogelijke inrichting van het terrein wordt verwezen naar het inpassingsplan waarop het ontwerp is gebaseerd. Door betrokkenheid van de ervenconsulent en de een landschapsarchitect gedurende het ontwerpproces zijn de gemeentelijke belangen ten aanzien van landschappelijke inpassing zorgvuldig afgewogen en verwerkt in het definitieve plan.

Middels de planregels is verzekerd dat bedoelde landschappelijke inpassing zal worden gerealiseerd. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat Autoservice Benshop, in het kader van onderhavig plan en in overleg met de gemeente Lopik, aanvullend nog een bijdrage levert aan het gemeentelijk groencompensatiefonds.

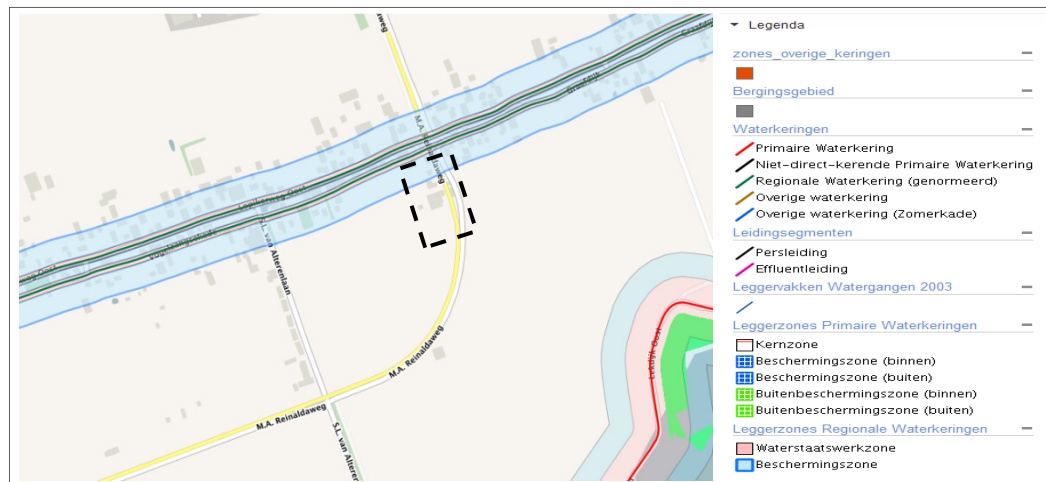
⁸ Welstand en Monumenten Midden Nederland. *Notitie van Uitgangspunten en Randvoorwaarden*

⁹ Lagendijk Tuin- en landschapsarchitecten. *Landschappelijke inpassing nieuwbouw Autoservice Benshop te Lopik*

9. Water

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is verantwoordelijk voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in het gebied. In het kader van het vooroverleg is het plan voorgelegd aan het hoogheemraadschap waarop een aantal aspecten zijn aangegeven die van belang zijn voor dit bestemmingsplan.

In onderstaande afbeelding is de locatie waar de uitbreiding zal plaatsvinden indicatief zwart omlijnd. Zoals uit de afbeelding kan worden afgeleid, zal de uitbreiding plaatsvinden op ruime afstand uit de beschermingszone van de Graafdijk (een regionale waterkering). Onderhavig plan heeft geen gevolgen voor deze beschermingszone.



Figuur: beheerzones Hoogheemraadschap (Bron: informatiesysteem HDSR Data deler)

9.1. “Water voorop!” Waterbeheerplan 2010-2015

Het waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die het waterschap de komende zes jaar wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem.

In het waterbeheerplan zijn onder andere de maatregelen voor de KRW vastgelegd. Voor de maatregelen geldt een resultaatsverplichting voor eind 2015. De doelen die aan deze maatregelen ten grondslag liggen zijn vastgelegd in het Waterplan van de Provincie Utrecht.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

9.2. Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 2002)

Water speelt een steeds grotere rol in onze samenleving. Functies zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van water. Daarnaast verandert het klimaat. Daarom heeft water in de toekomst meer ruimte nodig. In de Waterstructuurvisie presenteert het waterschap zijn integrale visie op een duurzaam waterbeheer op de lange termijn. Doelen hierbij zijn:

- het gewenste veiligheidsniveau tegen overstroming en wateroverlast is gegarandeerd;
- er is sprake van een goede waterkwaliteit;
- de ecohydrologische variatie binnen het plangebied is hersteld;
- de bodemdaling is verminderd of zo mogelijk stopgezet;
- er zijn goede gebruiksmogelijkheden van het plangebied voor verschillende maatschappelijke functies; er is voldoende water van voldoende kwaliteit beschikbaar om dit mogelijk te maken;
- de landschappelijke betekenis van water is behouden of versterkt.

In de structuurvisie zijn gebiedsspecifieke doelstellingen en maatregelen gedefinieerd. Ook staat het streefbeeld voor 2050 beschreven, gebaseerd op de volgende principes:

- Vasthouden, bergen, afvoeren;
- Voorkomen, scheiden of schoon maken van vuilemissies;
- Vergroten zelfvoorzienendheid en duurzame inrichting;
- Grondwater als ordenend principe.

Het streefbeeld kan niet los worden gezien van het toekomstige grondgebruik binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap. Enerzijds vraagt het streefbeeld op een aantal plaatsen om meer ruimte voor water.

Anderzijds kan het streefbeeld alleen worden bereikt indien het grondgebruik meer op de waterdoelstellingen wordt afgestemd. Voor de drie belangrijkste functies - wonen/werken, landbouw en natuur - is daarom in kaart gebracht of en hoe deze functies passen bij een duurzaam waterbeheer. Dit is in combinatie met het streefbeeld vertaald naar een visie op het toekomstig gewenste grondgebruik in het werkgebied van het waterschap.

9.3. Ruimtelijke ontwikkelingen

Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een waterkering, maar ook een toename van verhard oppervlak. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van een watertoetsproces moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten. Voor elke toename van verharding van meer dan 500 m² in stedelijk gebied en 1.000 m² in landelijk gebied is een Watervergunning nodig.

9.4. Water in het plangebied

Het bouwplan leidt tot een toename van het afwaterend oppervlak. Er zal circa 520 m² bebouwing worden toegevoegd. Qua verhard oppervlak blijft de situatie gelijk. De omvang van het bouwplan is kortom geringer dan de oppervlaktemaat van 1.000 m² welke het waterschap de Stichtse Rijnlanden hanteert voor locaties in landelijk gebied.

Als gevolg van onderhavig bestemmingsplan verandert er niets aan de hoogteligging van het perceel en het huidige bouwpeil zal gehandhaafd blijven. Dit in overeenstemming met het uitgangspunt van het Hoogheemraadschap.

Verder zal er, met name vanuit een oogpunt van landschappelijke inpassing, extra oppervlaktewater worden gerealiseerd. Mogelijk zal een deel van het te realiseren oppervlaktewater vanuit ecologische overwegingen worden gerealiseerd als poel (dus niet aangesloten zijn op het poldersysteem) t.b.v. amfibieën.

Niet verontreinigd hemelwater zal worden geïnfiltreerd in de bodem of, indien dat niet mogelijk is, worden geloosd op oppervlaktewater. De gebruikte bouwmaterialen zullen voldoen aan het Besluit bodemkwaliteit.

In de nabijheid bevinden zich geen waterkeringen of primaire en secundaire watergangen. Het te realiseren oppervlaktewater betreft zogenaamd tertiair oppervlaktewater. De aanwonende eigenaren zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van deze waterpartij.

Het plan is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (zie bijlage 6). Het Hoogheemraadschap staat positief tegenover het plan, aangezien als onderdeel van de landschappelijke inpassing oppervlaktewater zal worden gerealiseerd ondanks dat dat volgens het beleid van het Hoogheemraadschap geen vereiste is.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect water geen zaken zijn die zich verzetten tegen dit bestemmingsplan.

10. Milieu

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een bestemmingsplantoelichting. Alhoewel de huidige vergunnings situatie hiervan afwijkt, vormt Autoservice Benshop samen met het tankstation een inrichting in de zin van artikel 1.1 van de Wet milieubeheer.

Vanwege de omstandigheid dat ook LPG wordt afgeleverd, is sprake van een zogenaamde type C inrichting in de zin van het Activiteitenbesluit milieubeheer (zie bijlage 1, onderdeel B, lid 1a en onderdeel C, categorie 2.7k van het Besluit omgevingsrecht).

10.1. Bodem

Verontreiniging in de bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Het is daarom belangrijk bij dergelijke ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit in overweging te nemen. De aanvaardbaarheid van verontreiniging wordt bepaald in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet.

Het onderhavige plan betreft een wijziging van gronden met de bestemming agrarisch naar de bestemming bedrijf.

Voor de betrokken locatie is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Lawijn, 27 februari 2014, 13.1884-A1, bijlage 3). De verkregen resultaten geven geen milieutechnische bezwaren ten aanzien van het huidig en toekomstig gebruik van de locatie. Indien bij inrichting of eventuele graafwerkzaamheden op de locatie grond zal vrijkomen, dient er rekening mee te worden gehouden dat hiervoor beperkte hergebruiksmogelijkheden bestaan. De toepassingsmogelijkheden voor dit materiaal op een andere locatie dienen te worden bepaald aan de hand van de voorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit en/of de Bodemfunctieklassenkaart van de gemeente Lopik.

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten bestaat, conform de richtlijnen van de Wet Bodembescherming, geen aanleiding tot nader onderzoek.

10.2. Geluid

10.2.1. Wegverkeerslawaai

Een garagebedrijf is in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Op het perceel is thans een garagebedrijf aanwezig. In het onderhavige bestemmingsplan zal het bestemmingsvlak aan de zuidzijde worden vergroot om nieuwbouw mogelijk te maken.

Gezien het bovenstaande luidt de conclusie dat er vanuit het aspect wegverkeerslawaai geen belemmeringen zijn voor de realisering van dit plan.

10.2.2. Industrielawaai

Eén van de hinderaspecten die kan worden veroorzaakt door bedrijvigheid is Industrielawaai. Situaties waarbij geluidgevoelige functies en bedrijvigheid in de directe omgeving samenkomen, moeten worden beoordeeld. Het nieuwe bestemmingsplan ziet toe op het uitbreiden van een bedrijfsbestemming ten behoeve van de nieuwbouw bij een reeds op deze locatie gevestigd garagebedrijf (milieucategorie 2). De uitbreiding vindt plaats ten zuiden van de bestaande bedrijfsbebouwing en heeft derhalve geen invloed op de afstand tussen de bedrijfsbestemming en de nabij gelegen woonpercelen.

Aangezien deze bestemmingsplanwijziging geen feitelijke verandering van functie en ligging van bestemmingsvlak ten opzichte van omliggende woonpercelen inhoudt, is van een toename van

geluidshinder voor nabij gelegen woningen geen sprake, mede vanwege de ontsluitingsroute van de autoservice direct aan de provinciale weg.

10.2.3. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft de aspecten wegverkeerslawaaï en industrielawaaï geen belemmering zijn.

10.3. Geurhinder

Objecten waar gedurende de dag een of meer mensen verblijven worden in het Besluit landbouw en de Wet geurhinder en veehouderij aangewezen als geurgevoelige objecten categorie I. Het kan hierbij ook gaan om bedrijfsgebouwen. Op basis hiervan geldt een afstandseis van 100 meter tussen een object categorie I en een geuremissiepunt.

In de omgeving zijn diverse agrarische bedrijven gevestigd. Deze bedrijven liggen echter buiten de maximaal relevante afstandseis van 50 meter, waardoor geen rekening hoeft te worden gehouden met het ontstaan van geurhinder door de activiteiten van deze bedrijven. Gelet hierop is het plan wat betreft geurhinder goed inpasbaar. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het aspect geurhinder geen belemmering vormt voor de uitvoering van onderhavige bestemmingsplan herziening.

10.4. Luchtkwaliteit

Buiten de aanwezige weg zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden. De uitbreiding met nieuwbouw kan worden aangemerkt als een ontwikkeling in de zin van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen. Het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is niet van toepassing op de betrokken ontwikkeling.

Gelet op de niet significante effecten op de verkeersbelasting ter hoogte van de N210 zijn vanwege de onderhavige bestemmingsplanherziening geen negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit te verwachten. Derhalve is het dan ook niet noodzakelijk dat er verder onderzoek wordt gedaan naar de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig plan.

10.5. Veiligheid en risico's

10.5.1. Algemeen

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

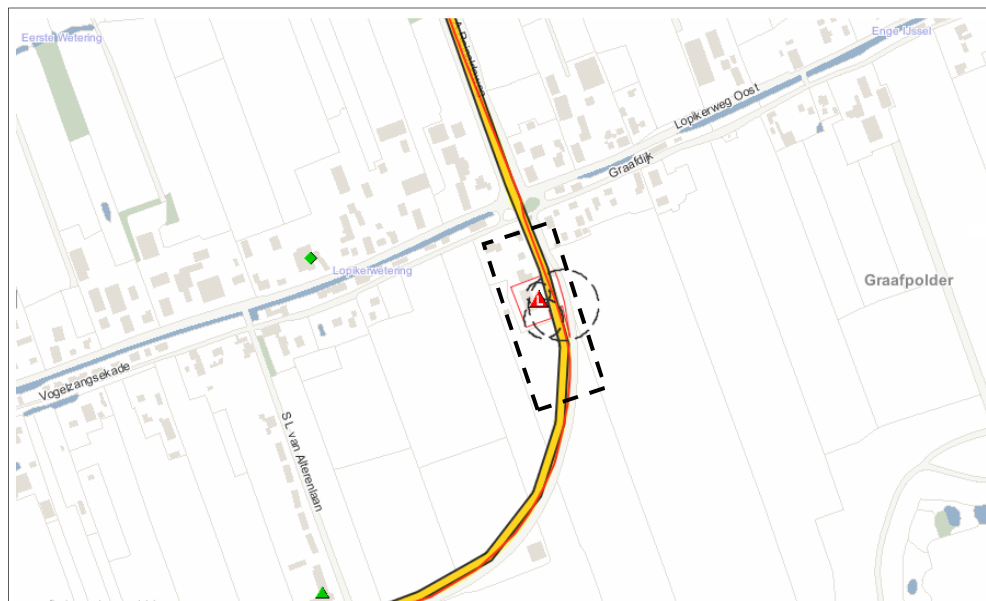
Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogeneten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar. Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

10.5.2. Risicobronnen

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat zich in de nabijheid van de planlocatie geen risicobronnen bevinden. Over de N210 worden incidenteel gevaarlijke stoffen vervoerd. De route is evenwel geen vastgestelde transportroute in de zin van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Vanwege de beperkte omvang van het transport van gevaarlijke stoffen over deze weg, geldt geen significant extern veiligheidsrisico.

In de nabijheid is geen sprake van andere relevante risicobronnen, zoals andere wegen, hogedruk gasleidingen of propaangastanks. Van dit aspect ondervindt het bestemmingsplan dus geen belemmeringen.



Figuur: risicokaart omgeving Autoservice Benshop (Bron: Website Risicokaart)

Wat betreft het LPG-tankstation is het volgende van belang. Qua risicozonering wordt voldaan aan de afstandseisen voor (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten. In de verbeelding zijn de contouren op basis van het Revi voor het vulpunt, het opslagvat en de afleverzuilen weergegeven.

Als uitvloeisel van de uitbreidingsplannen wordt de locatie van de opslagtank aangepast. Ook dit is in het bestemmingsplan verwerkt.

Door uitbreiding van de Autoservice zal sprake zijn van een toename van de lokale bezettingsgraad in de vorm van medewerkers en klanten. Ter indicatie is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd en bijgevoegd onder bijlage 8. Als gevolg van de geplande ontwikkeling zal het groepsrisico met meer dan 10% toenemen (van 0,040 maal de oriënterende waarde naar 0,048).

Conform het Bevi moet er in een dergelijk geval een verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden. Van belang is dat in geval van een incident voldoende mogelijkheden aanwezig zijn voor de bestrijdbaarheid, de bereikbaarheid, de bluswatervoorziening en de zelfredzaamheid van de aanwezige personen.

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden

belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen verantwoorden, zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- Effecten van een incident met gevaarlijke stoffen;
- Bereikbaarheid van de inrichting;
- Bluswatervoorzieningen nabij de inrichting.

De uitbreiding bij Autoservice Benschop ligt op circa 30 meter van het vulpunt van het LPG tankstation. Het maatgevende ongevalsscenario bij dit LPG tankstation is een Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (Bleve). Het scenario betreft een explosie van een volledig gevulde LPG-tankwagen. Het invloedsgebied van een dergelijke Bleve is gelegen tot op 150 meter van het LPG-vulpunt. Binnen deze 150 meter geldt 100 procent letaliteit. Met andere woorden: iedereen die onbeschermd aanwezig is binnen dit gebied heeft geen kans op overleven. De volgende tabel en figuur maken bovendien inzichtelijk, dat de effecten van een Bleve verder reiken dan de genoemde 150 meter.

Vullings- graad⁴⁹	Vuurbal 100% letaliteit	99% letaliteit Dood	50% letaliteit	10% letaliteit	1% letaliteit	2^e en 3^e graads brandwonden Gewond	1^e graads brandwonden Onveilig
100 %	89 m	150 m	185 m	250 m	307 m	345 m	545 m
67 %	78 m	128 m	147 m	202 m	251 m	285 m	450 m
33 %	62 m	96 m	118 m	139 m	177 m	205 m	325 m

(bron: NIFV - N. Oberijé en R. van den Brand - Maatregelen zelfredzaamheid - 12 juli 2005)

In het kader van de rampenbestrijding moet niet alleen gekeken worden naar de buiten aanwezige personen die gewond kunnen raken ten gevolgen van een Bleve. Ten gevolgen van de drukgolf van een Bleve zijn ook een groot aantal gewonden met onder andere snijwonden te verwachten die binnen verblijven in de woning, de showroom, de winkel en dergelijke. Het grote aantal gewonden dat zowel buiten als binnen is te verwachten als gevolg van een Bleve leidt tot een grote capaciteitsvraag van de hulpverleningsdiensten. Cruciaal voor het behandelen van slachtoffers is dat er een veilige werkplek wordt gerealiseerd voor de ambulancedienst door de brandweer. Op dit punt kan gebruik worden gemaakt van het open terrein aan de achterzijde van het garagebedrijf. Naar verwachting zal de aanwezige en de nieuw te realiseren bebouwing de effecten van een bleve hier afschermen, terwijl de locatie zowel goed bereikbaar is via Provinciale weg N210 als via de Graafdijk.

Maatregelen om de gevolgen van een Bleve te beperken, waarbij onder andere gedacht kan worden aan het nemen van bouwkundige maatregelen zijn in deze bestaande situatie niet meer van toepassing. Wel kunnen er bronmaatregelen worden getroffen welke de kans op een Bleve verkleint, bijvoorbeeld door de bevoorrading van LPG uitsluitend te laten plaatsvinden met tankwagens die zijn voorzien van een hittewerende coating. Het aanbrengen van een hittewerende coating levert de brandweer meer tijdswinst op (voor ontruimingsmaatregelen en brandweerinzet), waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een Bleve te voorkomen.

Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid is hierbij van essentieel belang. Vanwege het vrijkomen van gevaarlijke stoffen is het wenselijk dat de inrichting bovenwinds tenminste tweezijdig kan worden benaderd. De inrichting is in voldoende mate te bereiken via de Provinciale weg de N210 in beide richtingen. Er is geen aanleiding om de bereikbaarheid verder te verbeteren.

De brandweer dient snel te kunnen beschikken over voldoende bluswater, zowel primaire (brandkranen) alsook secundaire (geboorde put) of tertiaire (openwater), om een incident adequaat te kunnen bestrijden. Uit de beoordeling van de bluswatervoorzieningen blijkt, dat in de nabijheid van de inrichting een primaire bluswatervoorziening aanwezig is. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van het aanwezige open water, dat als onderdeel van het plan nog wordt uitgebreid. Hiermee zijn de bluswatervoorzieningen voldoende.

Bij een dreigende Blevé moeten personen in staat zijn om snel van de bedreigde plek weg te kunnen komen. Het is daarbij belangrijk dat deze personen weten hoe zij moeten vluchten, hoe ver en waar naar toe, zodat ze in ieder geval niet naar de risicobron toe vluchten of de aanrijroute van de hulpdiensten blokkeren.

Betrokkenen in het effectgebied van een Blevé moeten in de eerste plaats weten aan welke risico's zij blootstaan voordat zich een ramp voordoet, zodat zij zich daar ook op kunnen voorbereiden. In lijn daarmee zouden alle betrokkenen in het effectgebied van een Blevé (in een straal van tenminste 545 meter rondom het LPG vulpunt) voorlichting moeten ontvangen over de gevaren van LPG en wat zij moeten doen bij een dreigende Blevé. Goede risicocommunicatie ondersteunt de zelfredzaamheid.

Dergelijke informatieve bijeenkomsten moeten op gezette tijden worden herhaald. Tijdens de bijeenkomsten is het belangrijk de verschillende gevaren uit te leggen. Ook kan tijdens deze bijeenkomsten op de wenselijke manier van reageren en alarmeren worden ingegaan. Hierbij kan worden gedacht aan alarmsirenes, sms berichten (bijvoorbeeld NL-Alert via cell broadcast) en dergelijke.

Het is ook van belang, dat de bestuurders van de inrichting in het bedrijfsnoodplan opnemen wat gedaan moet worden om verergering van een ongeval te voorkomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een brand nabij een LPG-tankwagen of een verkeersongeval nabij of met een LPG-tankwagen. Al het personeel, inclusief vakantiekrachten, stagiaires en dergelijke, moeten zijn geïnformeerd hoe te handelen in dit soort situaties, waarbij ook de begeleiding van eventueel aanwezige bezoekers en klanten een punt van aandacht dient te zijn.

Genoemde aspecten op het vlak van preventie, bereikbaarheid, bestrijdbaarheid, ontvluchting en communicatie zullen worden opgenomen in de te verlenen omgevingsvergunning milieu.

10.5.3. Risico van gevaarlijk transport over water

Voor onderhavig plan is de risicokaart en de 'Risicoatlas voor vervoer gevaarlijke stoffen over water' van Rijkswaterstaat geraadpleegd. Hieruit volgt dat er voor onderhavige bestemmingsplanherziening geen rekening gehouden hoeft te worden met een plaatsgebonden risicocontour.

10.5.4. Conclusie externe veiligheid

Het pompstation voldoet aan de wettelijk geldende afstandseisen. Op grond van het bovenstaande geldt dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

10.6. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn geen aspecten naar voren gekomen die onderhavige bestemmingsplanherziening belemmeren.

11. Economische uitvoerbaarheid

11.1. Algemeen

Het onderhavige plan betreft hoofdzakelijk het uitbreiden van het bestemmingsvlak voor het garagebedrijf. De bestemmingsplanherziening is van toepassing op gronden van de initiatiefnemer. De uitvoering komt dan ook niet ten laste van de publieke middelen. Vanuit dit oogpunt bezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

11.2. Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de

beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Plannen die zullen worden gerealiseerd door toepassing te geven aan artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment van het in werking treden van het bestemmingsplan, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, is door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan afgedekt.

12. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

12.1. Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan is op 4 juni 2014 voor inspraak ter inzage gelegd. Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn er geen inspraakreacties ontvangen.

12.2. Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft als ontwerp ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

12.3. Overleg met instanties

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient overleg plaats te vinden met organisaties en instanties die mogelijk een ruimtelijk belang hebben in of bij het plangebied. Het plan is voor vooroverleg c.q. ter beoordeling toegezonden aan Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (zie bijlage 6), Provincie Utrecht (zie bijlage 7), Gasunie en Veiligheidsregio Utrecht (VRU). Bovendien heeft er in een vroeg stadium overleg plaatsgevonden tussen de Gemeente Lopik, de ervenconsulent en de initiatiefnemer.

Wijzigingen zoals doorgevoerd in het bestemmingsplan naar aanleiding van het vooroverleg met instanties zijn toegelicht in de Staat van Wijzigingen zoals als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

13. Conclusie

Het plan wordt economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht. Gesteld kan worden dat het plan ruimtelijk goed inpasbaar is en op de beoordeelde aspecten voldoet aan de beleidsmatige en wettelijke kaders. Er zijn dan ook geen aspecten die zich verzetten tegen onderhavige bestemmingsplanherziening.

Bijlagen

Bijlage 1 – Landschappelijk inpassingsplan

Bijlage 2 – Notitie van uitgangspunten en randvoorwaarden

Bijlage 3 – Verkennend bodemonderzoek Lawijn d.d. 27 februari 2014, kenmerk 13.1884-A1

Bijlage 4 – Ecologische Quick-Scan, Maerlant, d.d. 20 januari 2014

Bijlage 5 – Archeologisch onderzoek Archeomedia, d.d. februari 2014, kenmerk A13-169-I

Bijlage 6 – Wateradvies Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, d.d. 23 juni 2014, kenmerk 841592

Bijlage 7 – Advies provincie Utrecht, d.d. 14 juli 2014, kenmerk 81040732

Bijlage 8 – Rapport LNG Groepsrisico, d.d. 3 september 2014

Bijlage 9 – Nota van inspraak en vooroverleg