

Ruimtelijke Onderbouwing Kavel 40 Bedrijventerrein A12 Ede

Realisatie van een benzineservicestation
met toepassing van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



INHOUD

1.	<i>Inleiding</i>	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Vigerend bestemmingsplan	4
1.3.	Ligging locatie	4
1.4.	Procedure	5
1.5.	Leeswijzer	5
2.	<i>Beleid</i>	6
2.1.	Rijksbeleid	6
2.2.	Provinciaal beleid	7
2.3.	Gemeentelijk beleid	7
2.4.	Conclusie beleid	11
3.	<i>Onderzoek en randvoorwaarden</i>	12
3.1.	Stedenbouwkundig plan	12
3.2.	Verkeer	13
3.3.	Parkeren	13
3.4.	Archeologie / cultuurhistorie	13
3.5.	Ecologie	14
3.6.	Milieu(zonering)	14
3.7.	Geluidhinder	15
3.8.	Luchtkwaliteit	15
3.9.	Externe Veiligheid	16
3.10.	Hoogspanningslijnen	20
3.11.	Water	21
3.12.	Bodem	21
3.13.	Veiligheid	22
4.	<i>Uitvoerbaarheid</i>	23
4.1.	Algemeen	23
4.2.	Economische uitvoerbaarheid	23
4.3.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
4.4.	Wettelijk vooroverleg	23

Betroort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



Ruimtelijke onderbouwing

Als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de toepassing van het projectafwijkingbesluit, het doel van het plan en de ligging van het plangebied aangegeven. Dit wordt geïllustreerd door middel van een luchtfoto (zie figuur 1), waaruit de ligging van het plangebied blijkt.



Fig 1. Luchtfoto plangebied (rood omlijnd)

1.1. Aanleiding

De laatste kavels van bedrijventerrein A12 worden momenteel uitgegeven. Kavel 41 is daarbij gesplitst in twee delen: 41a en 41b. Greenpoint heeft een plan ontwikkeld voor kavel 41a. Het wil een benzineservicestation met bijbehorende voorzieningen realiseren. Het servicestation richt zich daarbij ook op andere, duurzame brandstofbronnen. Hierbij moet worden gedacht aan CNG, LNG en waterstof.

Het plan wijkt in een aantal opzichten af van het bestemmingsplan. Het minimale bebouwingspercentage van het terrein wordt niet gehaald. De minimale bebouwingsgraad in de rooilijn van het perceel wordt niet gehaald. De bouwhoogte van de te realiseren bebouwing voldoet niet overal aan de voorgeschreven minimumhoogte van 7 meter. Als laatste geldt dat een benzineservicestation geen onderdeel is van de toegestane bedrijfstypen op het bedrijventerrein, zij het dat het bestemmingsplan hier in artikel 5.5, sub a, een afwijkingsmogelijkheid voor kent.

1.2. Vigerend bestemmingsplan

Voor het gebied geldt het bestemmingsplan 'Ede-West 2009' (zie figuur 2). Het perceel heeft daarin de bestemming 'bedrijventerrein (categorie 3)'.



Fig 2. Huidig plangebied

1.3. Ligging locatie

Het plangebied ligt in het westelijk deel van Ede (zie figuur 3). Het betreft een bedrijventerrein, met in het zuiden de A12 en in het oosten de A30. Het onderhavige plan is in het oostelijk deel van het bedrijventerrein gesitueerd, nabij de aansluiting met de A30.



Fig 3. Ligging plangebied in kern Ede

1.4. Procedure

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid om middels een zogenaamd projectafwijkingbesluit medewerking te verlenen aan ruimtelijke ontwikkelingen die niet in het bestemmingsplan passen. Voorwaarde is dat er een ruimtelijke onderbouwing moet worden opgesteld waaruit de ruimtelijke inpasbaarheid van het initiatief blijkt. Daarnaast moet de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen afgeven, waaruit blijkt dat zij instemmen met de verwezenlijking van het initiatief.

De gemeenteraad heeft het college van B&W een generieke verklaring van geen bedenkingen gegeven. Hierin is een aantal specifieke gevallen opgenomen, waarvoor geen aparte verklaring van geen bedenkingen aan de gemeenteraad hoeft te worden gevraagd. Eén van die categorieën is 'het realiseren van plannen op een bedrijventerrein'. Voorwaarde is dat het gaat om één van de volgende categorieën:

- Het uitbreiden van een bedrijfsterrein / -gebouw op een andere bestemming;
- het overschrijven van de maximaal toegestane bouwhoogte;
- het afwijken van de voorgeschreven bebouwingsoppervlakte en bebouwingspercentages;
- het toestaan van bedrijfsactiviteiten van een andere milieucategorie.

Het plan voor de realisatie van benzineservicestation Greenpoint op het perceel valt onder die beschrijving. De afwijking is gelegen in de milieucategorie, de bebouwingspercentages en het feit dat een klein deel van het bedrijfsterrein op een verkeersbestemming komt te liggen. Er is daarmee geen aparte verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven en wordt de gekozen planmethodiek beschreven. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 3 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Hoofdstuk 4 beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



2. Beleid

2.1. Rijksbeleid

2.1.1. STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

Het Rijk heeft haar beleid uit de Nota Ruimte geactualiseerd door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast te stellen, met het motto 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig'. Het Rijk streeft hiermee naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen en laat meer over aan gemeenten en provincies.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

De (13) nationale belangen die daaruit voortvloeien zien vooral op netwerken en milieu-aspecten: elementen waaraan het onderhavige plan niet aan raakt.

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat deze rijksstructuurvisie op zodanig abstract niveau is, dat in ieder geval voor het plangebied geen concrete doelstellingen vanuit rijksniveau worden opgelegd.

2.1.2. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 Bro moet de ruimtelijke onderbouwing projectafwijakingsbesluit, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoen aan de volgende voorwaarden:

- er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- indien uit de beschrijving blijkt dat er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De eerste stap verplicht gemeentelijke overheden om nieuwe stedelijke ontwikkelingen af te stemmen op de geconstateerde actuele behoefte, en de wijze waarop in die behoefte wordt voorzien ook regionaal af te stemmen. Op deze wijze wordt over- en ondercapaciteit zoveel mogelijk voorkomen. De behoefte kan zowel kwantitatief als kwalitatief van aard zijn.

Of de behoefte actueel is, wordt onder meer bepaald aan de hand van de vraag of reeds elders in de regio een stedelijke ontwikkeling is gepland of plaatsvindt die in die behoefte kan voorzien. Het passende regionale schaalniveau wordt in het algemeen voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer. Naast de kwantitatieve behoefte gaat het ook om kwalitatieve behoefte op regionale schaal. Bij deze beoordeling dient de behoefte te worden afgewogen tegen het bestaande aanbod. In dat aanbod zitten ook de leegstaande

Bestaat in ieder
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



woningen, kantoren, winkelpanden en bedrijventerreinen. Voor detailhandel betekent deze stap dat gemotiveerd wordt dat rekening is gehouden met het voorkomen van winkelleegstand.

Overweging

De eerste vraag is of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. De bouw van een benzineservicestation op een bedrijventerrein wordt niet als zodanig aangemerkt. Zou dat overigens wel het geval zijn, dan is de (regionale) behoefte aan Greenpoint aantoonbaar, mede gelet op de bijzondere vormen van brandstof die worden aangeboden.

2.2. Provinciaal beleid

2.2.1. OMGEVINGSVISIE

FoodValley is een belangrijke voedingsbodem voor de Nederlandse economie en een inspirerende kennisregio in Europa. Karakteristiek voor FoodValley is de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving.

Langs zes lijnen krijgt de ambitie verder gestalte:

- Bedrijven en bedrijvigheid;
- Onderwijs en arbeidsmarkt;
- Mobiliteit en bereikbaarheid;
- Wonen en woningmarkt;
- Vernieuwing landbouwsector;
- Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid.

2.2.2. OMGEVINGSVERORDENING

De omgevingsvisie is verder uitgewerkt in de provinciale omgevingsverordening. Voor het plangebied gelden geen bijzondere regels. Wel zijn er regels opgenomen over de nieuwvestiging van bedrijventerreinen, maar daar is in dit geval geen sprake van. De komst van Greenpoint past in de kaders die in het regionaal programma bedrijventerreinen zijn geschept.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



2.3. Gemeentelijk beleid

2.3.1. WELSTANDNOTA

Voor het gebied waar kavel 40 op bedrijventerrein A12 ligt, geldt een apart beeldkwaliteitsplan, namelijk 'beeldkwaliteitsplan A30 zone'. Aan dit plan toetst de commissie ruimtelijke kwaliteit het plan.

2.3.2. PARKEERBELEIDSPLAN

In december 2017 is het nieuwe parkeerbeleidsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. In de Nota parkeernormering gemeente Ede (september 2017) is het uitgangspunt dat bij nieuw- en verbouwprojecten het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt toetsing plaats op grond van de parkeernormen in de geldende Nota Parkeernormering.

2.3.3. GEMEENTELIJK BELEID VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) uit 2014 zijn de beleidskaders vastgesteld voor verkeer en vervoer in de gemeente Ede. In het GVVP is onder meer de wegencategorisering vastgesteld. Dit gaat uit van een verdeling van het netwerk naar gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, conform de principes van Duurzaam Veilig. Binnen de mazen van gebiedsontsluitingswegen bevinden zich de verblijfsgebieden met erftoegangswegen. Hierop geldt een snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

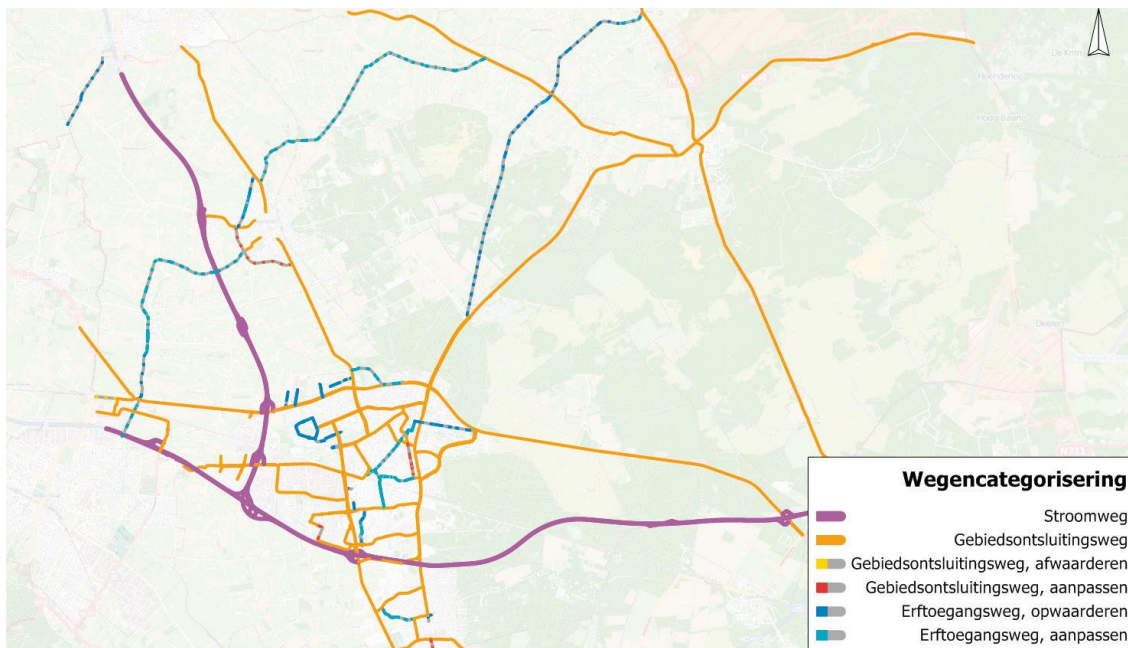


Fig 4. Wegencategorisering Ede, GVVP 2014

In de lijn met de Edese kernwaarden groen, gezond en actief willen we het fietsgebruik bevorderen. In het GVVP is ook het hoofdnetwerk fiets vastgesteld, bestaande uit snelfietsroutes, primaire en secundaire routes. De uitgangspunten voor de fiets zijn verder in detail uitgewerkt in het Fietsplan, dat is vastgesteld in 2016. Benoemd is dat deze routes dienen te voldoen aan eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort, samenhang en aantrekkelijkheid. In het kader van het Fietsplan wordt een groot aantal fietsprojecten gerealiseerd die dit hoofdnetwerk moet versterken met infrastructurele oplossingen. Ook diverse andere fietsstimulerende maatregelen zijn opgenomen in het Fietsplan.

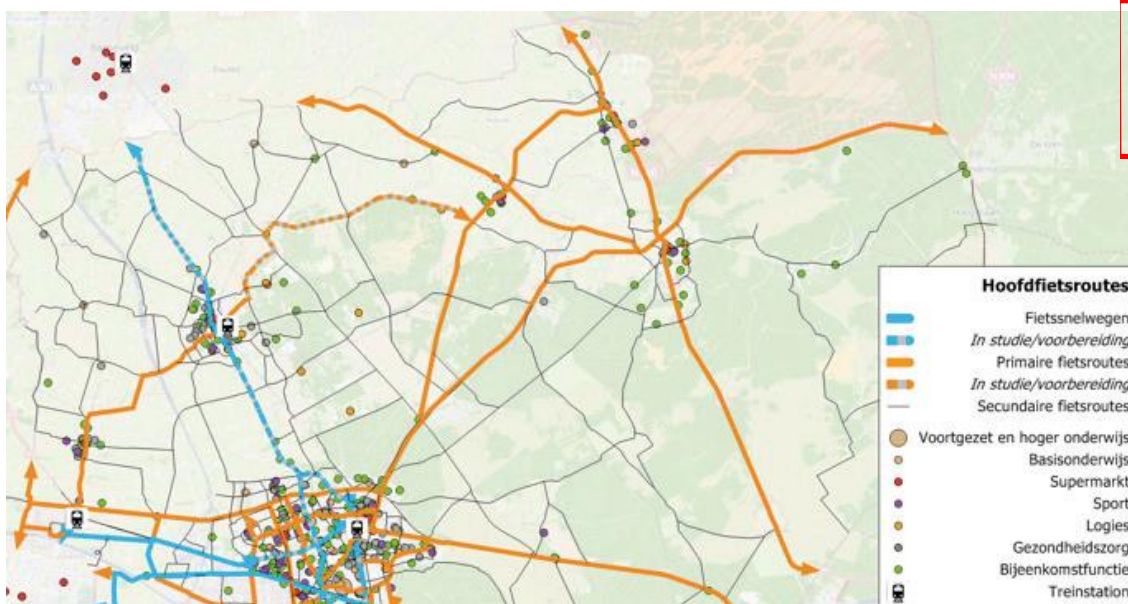


Fig 5. Fietsnetwerk Ede noord, GVVP 2014

2.3.4. WATERPLAN

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 - 2022, Verbindend water. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei & Eem. De belangrijkste gidsprincipes voor de omgang met water, die in het Gemeentelijk rioleringsplan worden beschreven zijn:

- We streven naar een duurzame en gezonde stad
- We blijven gebruikt water hygiënisch verantwoord verwerken
- We houden schoon water schoon
- We hanteren de trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater'
- We gebruiken regenwater waar het valt
- We benutten de inrichting van de openbare ruimte

- We gebruiken water om de herkenbaarheid van woonmilieus te versterken

Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceelseigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater. De gemeente heeft hier eisen aan gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" d.d. 6 maart 2007 zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende reden:

- foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling)
- bewustwording burger
- verbeteren kwaliteit leefomgeving

2.3.4.1. Grondwatervisie

De grondwatervisie is ook een operationele uitwerking van het waterplan van Ede. De grondwaterstand kan van nature langs de Veluweflank enorm fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatietoneel' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand.

Met de grondwatervisie streeft de gemeente Ede naar balans in haar stedelijke grondwatersystemen, waarbij enerzijds grondwateroverlast wordt voorkomen en anderzijds wordt gezorgd dat zo min mogelijk grondwater van hoge kwaliteit wordt afgevoerd.

Het bouw- en inrichtingsplan wordt getoetst aan het gemeentelijk beleid inzake water(afvoer).

2.3.5. HANDBOEK GROENSTRUCTUUR & GROENBELEID EDE

Op 20 november 2003 heeft de gemeenteraad voor alle kernen van de gemeente een beleidsplan over groenstructuren vastgesteld. Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en de structurerende beplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan. Een deel van het openbare groen is dusdanig van karakter of omvang, dat het als structureel groen is aan te merken. Het gaat hier bijvoorbeeld om parken en plantsoenen.

In het plan is een visie vastgelegd voor de kernen. De kern Ede ligt in drie zones, de Gelderse vallei aan de westzijde, de overgangszone in het middengebied en het bos en bosrandzone (Veluwe) aan de oostzijde. Centraal voor Ede staat het versterken van deze zones in de beleving van de groenstructuur. Het versterken van de verschillende landschappelijke karakters en versterken van de groenvoorzieningen.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
d.d. 10 oktober 2019



2.3.6. BELEIDSVISIE EXTERNE VEILIGHEID

In 2009 stelde de gemeenteraad van Ede de 'Beleidsvisie Externe Veiligheid' vast. De risico's van gevaarlijke stoffen bij het gebruik bedrijven en het transport moeten zo veel mogelijk worden beperkt. Bij besluiten in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening met hier steeds rekening mee gehouden worden. De wetgever biedt gemeenten voor een deel wel vrijheid in de uitvoering daarvan.

Om deze uitvoering in te kaderen en om de besluitvorming rondom externe veiligheid te sturen, is beleid nodig. Dit beleid is uitgewerkt in deze visie. Hiermee wordt bereikt dat er steeds goed wordt afgewogen welke functies - al dan niet - naast elkaar kunnen bestaan.

Beoordeling plan

Het bestemmingsplan 'Ede-West 2009' sluit de vestiging van een BEVI-bedrijf bij recht uit. Wel kent het bestemmingsplan (in artikel 5.5, sub D) een mogelijkheid om van dit uitgangspunt af te wijken. Bij de beoordeling van de haalbaarheid dient te worden getoetst aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen: deze beoordeling is opgenomen in paragraaf 3.9 van deze toelichting. Verder dient te worden getoetst aan het gemeentelijk beleid over externe veiligheid.

Het gemeentelijk beleid is gebaseerd op de 'Handleiding Blauwdruk Beleidsvisie Externe Veiligheid' van de provincie Gelderland. Bij de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid geldt als basisprincipe dat de overheid haar burgers een veilige leefomgeving moet bieden. Dit is het vertrekpunt. Daarnaast spelen allerlei andere aspecten, zoals de vestiging van bedrijven en wat daarmee samenhangt.

In het beleid is een ambitieniveau opgenomen voor verschillende gebieden. Per gebiedstype kunnen gevaarbronnen aanwezig zijn of in de toekomst worden toegelaten. Ook kunnen gevaarbronnen buiten het gebied van invloed zijn op de veiligheid binnen het gebied. In dat verband zijn hier drie veiligheid niveaus onderscheiden: basis, midden en hoog. Er wordt gesproken van een laag veiligheidsniveau (basis), als er nu of in de toekomst risico's aanwezig zijn. Bij een hoog veiligheidsniveau zijn er geen risico's, nu niet en ook in de toekomst niet.

Het plangebied ligt op een bedrijventerrein. Op bedrijventerreinen zijn de eisen die gesteld worden aan het groepsrisico doorgaans minder scherp dan in woonwijken. Dit heeft te maken met de zelfredzaamheid van personen, die op bedrijfsterreinen groot wordt geacht. Ook in deze gebieden moet worden voldaan aan de minimale wettelijke eisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico is van belang dat er een afweging plaats vindt. Hierin kunnen andere aspecten worden afgewogen die mogelijk belangrijker zijn dan veiligheid. Dit vindt plaats in de verantwoording groepsrisico.

In beleidsvisie wordt bij bedrijventerreinen onderscheid gemaakt tussen Bevi en niet-Bevi bedrijventerreinen. Bevi-bedrijventerreinen zijn bedrijventerreinen waarop risicovolle inrichtingen met een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen nu en op de lange termijn zijn toegestaan. Niet-Bevi bedrijventerreinen zijn bedrijventerreinen waarop geen (nieuwe) risicovolle inrichtingen zijn toegestaan. Bedrijventerrein A12 wordt aangemerkt als een Bevi-bedrijventerrein (zie pagina 15 beleidsvisie) met als veiligheidsniveau "basis", met als restrictie; alleen Bevi-inrichtingen in het midden van het terrein, zodat wordt voorkomen dat nieuwe grenszones worden gecreëerd.

Op bedrijventerrein A12 (Bevi-bedrijventerrein) geldende de volgende beleidsuitspraken ten aanzien van externe veiligheid.

Bedrijventerrein A12	Overschrijding grenswaarde plaatsgebonden risico (10^{-6}) voor kwetsbare objecten	Overschrijding richtwaarde plaatsgebonden risico (10^{-6}) voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriëntatiewaarde groepsrisico	Toename groepsrisico
Bedrijventerreinen Bevi <i>Basis niveau</i>	niet acceptabel	- niet wenselijk - op termijn niet acceptabel	acceptabel onder voorwaarden	acceptabel onder voorwaarden (optimaal ontwerp)

Fig 6. Tabel beleidsvisie pg. 4 (gedeeltelijk) inzake aanvaardbaarheid invloed nieuwe BEVI-bedrijven

Door de komst van Greenpoint, komt er een Bevi-inrichting op het bedrijventerrein A12. Op dit bedrijventerrein zijn Bevi inrichtingen toegestaan mits ze in het midden van het terrein zijn gesitueerd of als er geen nieuwe grenszones gecreëerd worden. Verder mogen er geen kwetsbare objecten binnen het plaatsgebonden risicocontour vallen en zijn (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contour niet wenselijk. Overschrijding en toename van het groepsrisico vindt men evt. onder voorwaarden acceptabel. Onderstaand een beoordeling van deze beleidsuitspraken.

Beleidsuitspraak Bevi inrichtingen toestaan op bedrijventerrein A12

De locatie van het Greenpoint wijkt af van de gewenste situatie vanuit de beleidsvisie om risicovolle inrichtingen (Bevi inrichtingen) alleen in het midden van het terrein toe te staan. Hiervan mag worden afgeweken als er geen nieuwe grenszones worden gecreëerd. De plaatsgebonden risicocontour blijft op Bedrijventerrein A12 liggen. Hierdoor vormt dit plan geen belemmeringen voor de omliggende omgeving en worden geen nieuwe grenszones gecreëerd.

Beleidsuitspraken Plaatsgebonden risico

Uit de 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede (d.d. 18 januari 2019, documentnummer 3413071)' is gebleken is dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van Greenpoint over kavel 41b is gelegen. Het bestemmingsplan "Ede-West 2009" sluit op deze locatie geen (beperkt) kwetsbare objecten uit. Hierdoor wordt niet voldaan aan de beleidsuitspraken voor het plaatsgebonden risico. Dit besluit gaat borgen dat er op kavel 41b geen kwetsbare objecten gerealiseerd kunnen worden en beperkt kwetsbare objecten worden uitgesloten binnen de 10^{-6} risicocontour van Greenpoint. Deze uitsluiting gaat ook geregeld worden in het herziene bestemmingsplan Ede-West 2009. Hiervoor is een voorbereidingsbesluit genomen (zie bijlage x). Dit vormt dus geen belemmering voor het plan en hiermee wordt voldaan aan de beleidsuitspraak uit de beleidsvisie externe veiligheid.

Behoort bij besluit van
A12. Op dit
omgevingsplan
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-05-2019

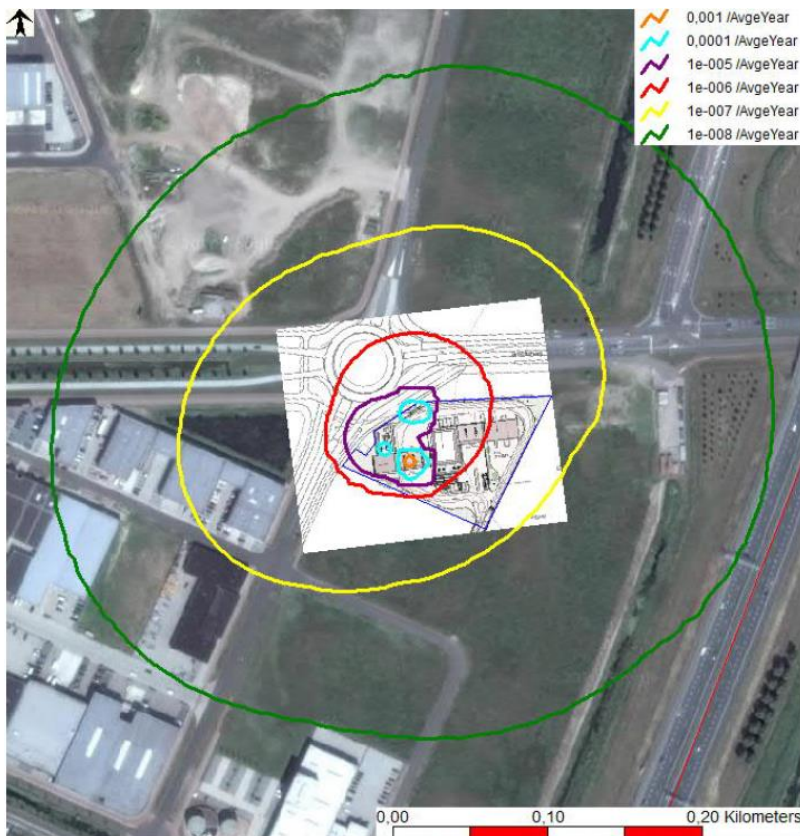


Fig 7. Plaatsgebonden risico, 10^{-6} risicocontour is de rode cirkel.

Beleidsuitspraken groepsrisico

Uit de 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede (d.d. 18 januari 2019, documentnummer 3413071)' is gebleken is dat het groepsrisico van Greenpoint zich onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bevindt (zie figuur 9). Doordat het nieuwvestiging betreft neemt het groepsrisico toe. Greenpoint moet echter voldoen aan allerlei veiligheidsvereisten voortkomend uit wet en regelgeving. Hiermee wordt een optimaal veilig ontwerp gegarandeerd voor het tankstation. Dit voldoet dus eveneens aan de beleidsuitspraken uit de beleidsvisie. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling past binnen de geformuleerde ambitie van de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid.

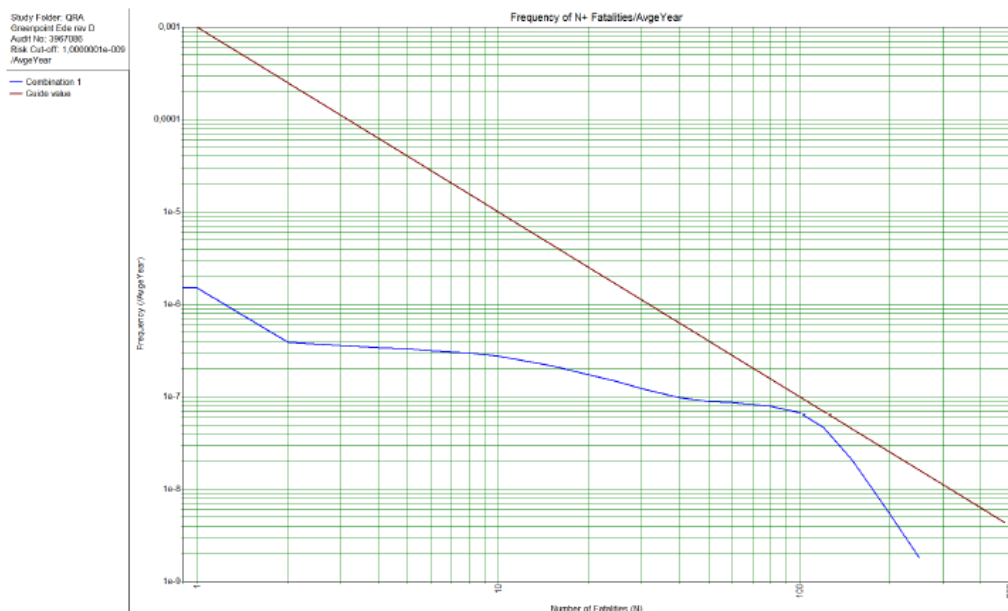


Fig 8. Groepsrisico t.o.v. oriëntatiewaarde

2.4. Conclusie beleid

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

3. Onderzoek en randvoorwaarden

3.1. Stedenbouwkundig plan

3.1.1. HUIDIGE SITUATIE

De bouw mogelijkheden in de zuidoostelijke zone van Bedrijventerrein A12 - het gebied tussen de A12, de A30, de Schutterweg en de Bonnetstraat - sluiten niet aan bij een realistische invulling van deze percelen. Hoewel in het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' uit is gegaan van een zichtlocatie, blijkt de zichtbaarheid vanaf de snelwegen beperkt. Daarnaast worden de percelen in gebruiksmogelijkheden beperkt door de aanwezigheid van twee windmolens. Deze beperkingen zorgen ervoor dat de percelen geschikter zijn voor een ander type bedrijvigheid dan eerder aangenomen; bedrijven die een ander ruimtebesluit leggen op de gronden.

Met dit gegeven is een nieuw beeldkwaliteitsplan voor de zone opgesteld. Hierbij is uitgegaan van bedrijven met een lagere bebouwingsdichtheid, en minder uitstraling naar de omgeving. De strijdigheid met de bouwregels van het bestemmingsplan 'Ede-West 2009' wordt via een projectafwijakingsbesluit opgeheven.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' is getoetst aan het geldende ruimtelijke beleid en aan de sectorale wetgeving op het gebied van landschap, water, milieu, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geluidhinder, verkeer, archeologie, ecologie en cultuurhistorie. Voor zover onderhavig plan op relevante punten afwijkt van de toegestane bebouwing en gebruiksfunctie, is opnieuw getoetst aan de sectorale wetgeving. Voor zover er vanuit deze aandachtsvelden reden is tot extra toelichting is dat hieronder weergegeven.

3.1.2. NIEUWE SITUATIE

Het plan betreft de realisatie van een benzineservicestation op kavel 40 van Bedrijventerrein A12. Het initiatief betreft geen regulier benzinestation, aangezien er ook alternatieve brandstoffen zoals LNG, CNG en waterstof aangeboden (gaan) worden.

Het bestemmingsplan 'Ede-West' beschouwd de locatie als een zogenaamde zichtlocatie, waarbij strikte eisen gelden voor het bebouwingspercentage en het aandeel bebouwing in de gevellijnen. Met de komst van een benzinestation kan niet aan deze eisen worden voldaan.

De zone parallel aan de A30, waar onderhavig perceel in valt, blijkt minder aantrekkelijk te zijn voor bedrijven indien aan de strikte eisen moet worden voldaan. Tevens worden de bouw mogelijkheden beperkt door de aanwezigheid van twee windturbines. Daarom is een nieuw Beeldkwaliteitsplan vastgesteld, waarin tevens richtlijnen zijn opgenomen voor bebouwing. De kaders hebben onder andere betrekking op het bouwen in de rooilijn en het bebouwingspercentage voor het gehele perceel.

Het bouwen in de rooilijn (minimaal 50%) is komen te vervallen en is voor de kavels aan de oostzijde aangepast naar een vrije positie van de gebouwen op het perceel. Het minimale bebouwingspercentage van 50% was zeer hoog, dit is aangepast naar minimaal 25%.

Op deze twee onderdelen is het aangevraagd tankstation strijdig met het bestemmingsplan, maar past de opzet van het tankstation wel binnen de richtlijnen die zijn opgesteld in het aangepaste beeldkwaliteitsplan.

De bouwhoogte van het tankstation is lager dan de vereiste 7 meter. De bebouwing van het tankstation heeft voor het grootste gedeelte een bouwhoogte van 5,5 meter, alleen de verticale tank zorgt voor een hoger accent. De bouwhoogte van 5,5 meter is lager dan de bebouwing in de omgeving. Gekeken naar de functie (tankstation) en de situering van het perceel en de bebouwing die vanaf de ontsluitingsweg ten noorden van dit perceel zichtbaar is en niet vanaf de Bonnetstraat waar de toegang tot het perceel is gelegen, vormt deze bouwhoogte vanuit ruimtelijk oogpunt geen bezwaar.

Het bebouwingspercentage in de rooilijn is zoals gezegd komen te vervallen. Het benzineservicestation kent wel een bebouwingspercentage van meer dan 25% van het terrein. Daarmee voldoet het aan deze eis uit het beeldkwaliteitsplan.

Gelet op de specifieke situatie is de inrit, welke een grotere breedte heeft dan een reguliere, ook inpasbaar.

3.1.3. BUITENRUIMTE

In het 'Beeldkwaliteitsplan oostelijke zone BTA12' zijn randvoorwaarden opgesteld voor de landschappelijke inpassing van dit perceel. De functie van tankstation vraagt om zichtbaarheid en representativiteit naar de aangrenzende wegen. Daarom kan worden volstaan met een eenvoudige groene omzoming langs deze wegen. Het ingediende inrichtingsplan voorziet in een beukenhaag van 0.80 meter hoogte en voldoet hiermee aan deze randvoorwaarde. Daarnaast geeft het beeldkwaliteitsplan aan dat het gewenst is - ter

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 10-09-2019



voorkoming van hittestress - zoveel mogelijk bomen en groenvoorzieningen aan te brengen. Het inrichtingsplan voorziet in de aanleg van een beukenhaag ter omzoming van de picknickbanken, vier bomen en waar mogelijk gazon of lage beplanting.

3.2. Verkeer

De locatie van het benzineservicestation is gelegen langs gebiedsontsluitingswegen zoals de Schutterweg, de Boylestraat en de Bonnetstraat. De toegang naar het servicepunt is gesitueerd aan de Bonnetstraat, aan de zuidzijde van het perceel. Dit omdat op de Schutterweg en de Boylestraat te veel rijbanen aanwezig zijn en/of te druk is om hier verkeersveilig op aan te sluiten met een uitweg.

Ook is aan de noord en westzijde van het perceel een tweerichtingen-fietspad aanwezig, waarvan in de nabije toekomst een snelfietsroute wordt gemaakt. Het doorsnijden van deze fietsroute door een nieuwe uitweg van een benzinestation is daarom ook niet gewenst.

Het verkeer kan echter veilig en via een korte verbinding via de Bonnetstraat, de Boylestraat en de Schutterweg richting westen (Veenendaal) of oosten (A30 e/o Ede) rijden.

De omliggende wegen kunnen een toename in verkeersintensiteiten door dit servicestation prima verwerken. Daar zijn de wegen op gedimensioneerd. Natuurlijk is het mogelijk dat op piekmomenten er files ontstaan, zeker als het volledige bedrijventerrein is volgebouwd.

3.2.1. CONCLUSIE

Vanuit verkeer zijn er geen beperkingen voor deze ontwikkeling.

3.3. Parkeren

3.3.1. PLANGEBIED

Het parkeren voor zowel personeel als bezoekers van het station dient op eigen terrein plaats te vinden. Dit is conform het beleid, verwoord in de nota Parkeernormering. Daarnaast is op bedrijventerrein BTA12 een parkeerverbod van kracht voor alle wegen en mag er niet langs de openbare weg geparkeerd worden. Daarmee blijft er ook altijd een vrije doorgang richting de inrit van het benzineservicestation. Het terrein beschikt over voldoende vrije ruimte om deze vraag op te vangen.

3.3.2. CONCLUSIE

Vanuit parkeren zijn er geen beperkingen voor deze ontwikkeling.

Deelplan van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



3.4. Archeologie / cultuurhistorie

3.4.1. ONTWIKKELING EN BELEID

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee werd op Europees niveau besloten het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, de archeologische waarden, beter te beschermen. Het Verdrag van Malta werd op 1 september 2007 geïmplementeerd met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg, een wijziging van de Monumentenwet 1988. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

De drie belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming (a), het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) (b) en de introductie van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe' (c). Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of voor een behoorlijk onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden. Voor het onderhavige plan is de gemeente Ede hiervoor verantwoordelijk, omdat door de gemeente 'schone grond' wordt geleverd aan de ontwikkelaar van het plan.

In 2012 is de nota 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch

onderzoek opgenomen en is een verruiming (versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit bestemmingsplan.

3.4.2. PLANGEBIED

Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' heeft een archeologische beoordeling van het plangebied plaatsgevonden. Er is geconcludeerd dat er bedrijfsbebouwing kan worden gerealiseerd. Het bouwplan borduurt voort op deze mogelijkheid.

3.4.3. CONCLUSIE

Vanuit archeologisch oogpunt bestaat er geen bezwaar ten aanzien van het plan.

De meldingsplicht bij Onze minister, namens deze de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van een zaak die in het plangebied wordt aangetroffen en waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat het een archeologische vondst betreft, blijft van kracht (Erfgoedwet 2016, artikel 5.10).

3.5. Ecologie

3.5.1. GEBIEDSBESCHERMING

Het betreffende perceel ligt niet in een beschermd natuurgebied (Natura 2000/EHS); een gebied dat tegenwoordig beschermd wordt middels de Wet natuurbescherming. Het plangebied ligt zelfs op ruime afstand, zo'n 4 kilometer, van Natura 2000-gebied. Enkel verstoring vanwege stikstofdepositie zou daarom effect kunnen hebben op beschermd gebied. Het tankstation ligt op zeer korte afstand van een hoofdrijroute (A30), zodat de komst van het tankstation slechts een beperkt effect heeft op de verkeersbewegingen in het gebied. De bedrijfsactiviteiten zelf zorgen niet voor extra stikstofemissie. Op basis van deze uitgangspunten kan geconcludeerd worden dat de komst van Greenpoint redelijkerwijs geen effect heeft op Natura 2000-gebied. De Wet natuurbescherming en het beschermingskader voor de EHS zijn in dit kader daarom niet van belang.

3.5.2. SOORTBESCHERMING

Sinds 1 januari 2017 regelt de Wet natuurbescherming de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Er worden drie categorieën beschermingsniveaus onderscheiden, waarop het ontheffingsregime is gebaseerd. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

Bekend bij Besluit van
Onze minister
De Vallei
Kenmerk: 2016V1414
initiatiefnemer
2019



Het terrein ligt momenteel braak. Er is geen aanleiding tot (nader) onderzoek naar de aanwezigheid van eventuele (beschermde) soorten op het terrein. De (bouw)mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan worden - in aangepaste vorm - benut.

3.5.3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Vanuit ecologisch oogpunt bestaat er geen bezwaar ten aanzien van het plan.

De zorgplicht van de Wet natuurbescherming blijft van kracht, met name bij de sloop van het bestaande pand. Deze zorgplicht houdt in dat menselijk handelen geen nadelige gevolgen voor flora en fauna mag hebben. De zorgplicht geldt voor alle planten en dieren, beschermd of niet.

3.6. Milieu(zonering)

In de handreiking 'bedrijven en milieuzonering' worden richtlijnen gegeven voor het planologisch inpassen van gevoelige bestemmingen en bedrijven/hinderveroorzakende voorzieningen. Onder andere een woning is een gevoelige bestemming in de zin van deze handreiking.

De handreiking kent twee soorten gebieden: rustige woonwijken en gebieden met functiemenging. Gebieden met functiemenging kenmerken zich door een combinatie van woningen en bedrijvigheid. Ook gebieden die langs de hoofdinfrastructuur liggen worden aangemerkt als een gemengd gebied. In gebieden met functiemenging mag de richtafstand met één stap worden verminderd. De richtafstand wordt gemeten van de grens van de inrichting tot de gevel van de gevoelige functie.

3.6.1. PLAN

Met het plan wordt afgeweken van de toegelaten bedrijfssoorten binnen het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kent echter wel een afwijkingbepaling, waarmee toegestaan kan worden dat bedrijven met een vergelijkbare impact op de omgeving kunnen worden toegelaten.

Het bestemmingsplan laat bedrijven tot milieucategorie 3.2 toe. Een benzinstation, ook inclusief de aanwezigheid van LNG, CNG en waterstof, valt onder categorie 3.1. Dergelijke bedrijven hebben een

maximale richtafstand van 50 meter tot gevoelige functies (zoals een woning). Nu bedrijven met een dergelijke hindercontour sowieso zijn toegestaan op deze locatie, bevinden zich binnen een straal van 50 meter geen gevoelige functies. Er is ook geen andere reden om een benzineservicestation te weigeren. Dit geldt te meer omdat het meest maatgevende hinderaspect van een dergelijk bedrijf (gevaarzetting/veiligheid) in vergaande mate is geborgd middels het opstellen van een QRA en het vastleggen van veiligheidscontouren.

3.6.2. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Vanuit de optiek van milieuzonering bestaat er geen bezwaar ten aanzien van het plan.

3.7. Geluidhinder

3.7.1. WETTELIJK KADER

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben uitsluitend betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs (spoor)wegen en rond gezoneerde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- indien middels een ruimtelijk besluit de aanleg van een gemeentelijke of provinciale weg of een industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande gemeentelijke of provinciale weg of een combinatie met een ruimtelijk besluit wordt doorgevoerd.

In bovenstaande situaties geldt voor nieuwe woningen in de zone van een weg een beschermingsniveau van 48 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen, indien geluidsmaatregelen niet doelmatig zijn, gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe woningen in stedelijk gebied in de zone van een bestaande weg 63 dB.

3.7.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

In de nabijheid van het plan gebied zijn geen gevoelige functies op grond van de Wet geluidhinder aanwezig. Een toets aan de voorkeurswaarde is dan ook niet aan de orde. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' is voldoende in kaart gebracht wat de effecten van een bedrijventerrein op deze locatie zijn. Met het plan wordt van deze mogelijkheden gebruik gemaakt.

3.7.3. CONCLUSIE

Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeerslawaai geen belemmering vormt voor realisatie van dit plan.

3.8. Luchtkwaliteit

3.8.1. WETTELIJK KADER

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel (IBM) of niet (NIBM) in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De concentratie van de overige vervuilende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM-grens 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM

Handtekening van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ruimtelijke ontwikkelingen die wel in belangrijke mate de luchtkwaliteit beïnvloeden (IBM-projecten) zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma heeft tot doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden en omvat enerzijds alle IBM-projecten en anderzijds maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen.

3.8.2. BESCHOUWING PLANGEBIED EN CONCLUSIE

Het plan valt onder de regeling NIBM, en is niet gelegen in een uitzonderingsgebied van die regeling. Het gaat ook niet om een veehouderij die is opgenomen in de NSL-lijst voor vergunningplichtige inrichtingen. Daarmee draagt het plan niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.

3.8.3. CONCLUSIE

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan.

3.9. Externe Veiligheid

3.9.1. WETTELIJK KADER

Aan het op- en overslaan van Liquefied Natural Gas (LNG) en van waterstof zijn risico's verbonden als mede het produceren van waterstof. Deze risico's moeten getoetst worden aan het externe veiligheidsbeleid. Externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van de risico's voor omgeving vanwege de handelingen met gevaarlijke stoffen. Vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de 'Circulaire externe veiligheid LNG tankstations' vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied, ten gevolge van deze handelingen. Deze risico's dienen te worden beoordeeld aan drie aspecten, te weten plaatsgebonden risico, groepsrisico en de effect georiënteerde aanpak voor LNG.

Liquefied Natural Gas (LNG)

Oftewel vloeibaar aardgas wordt in verschillende delen van de wereld al langere tijd gebruikt als motorbrandstof. Voor Europa is LNG een opkomend fenomeen. Vanwege de vloeibare vorm heeft LNG een grotere energie-inhoud per liter dan bijvoorbeeld CNG (gecomprimeerd aardgas). Dit maakt LNG uitermate geschikt voor lange afstandsvervoer en is daarom interessant voor de transportsector.

Waterstof

Waterstof is een energiedrager die uit veel verschillende bronnen gemaakt kan worden. Het grote voordeel ervan is dat er geen emissies van CO₂ mee gepaard gaan. Hierdoor is het uitermate geschikt als brandstof voor motorvoertuigen.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



Ten aanzien van het op en overslaan van Compressed Natural Gas (CNG) zijn eveneens risico's verbonden. Dit moet echter alleen getoetst worden aan veiligheidsafstand uit het activiteitenbesluit.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10⁻⁶ contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de veiligheidsregio.

Effect georiënteerde aanpak

Om te anticiperen op de maatschappelijke en politieke wens om ook effecten van ongevallen bij besluitvorming te betrekken, is een effectgerichte lijn ontwikkeld. De effectgerichte lijn bij LNG-tankstations richt de aandacht op de beperking van het aantal slachtoffers binnen de effectafstand, uitgaande van het meest risicorelevante ongevalsscenario. Het meest risicorelevante scenario is het falen van een losslang bij verlading van een tankwagen.

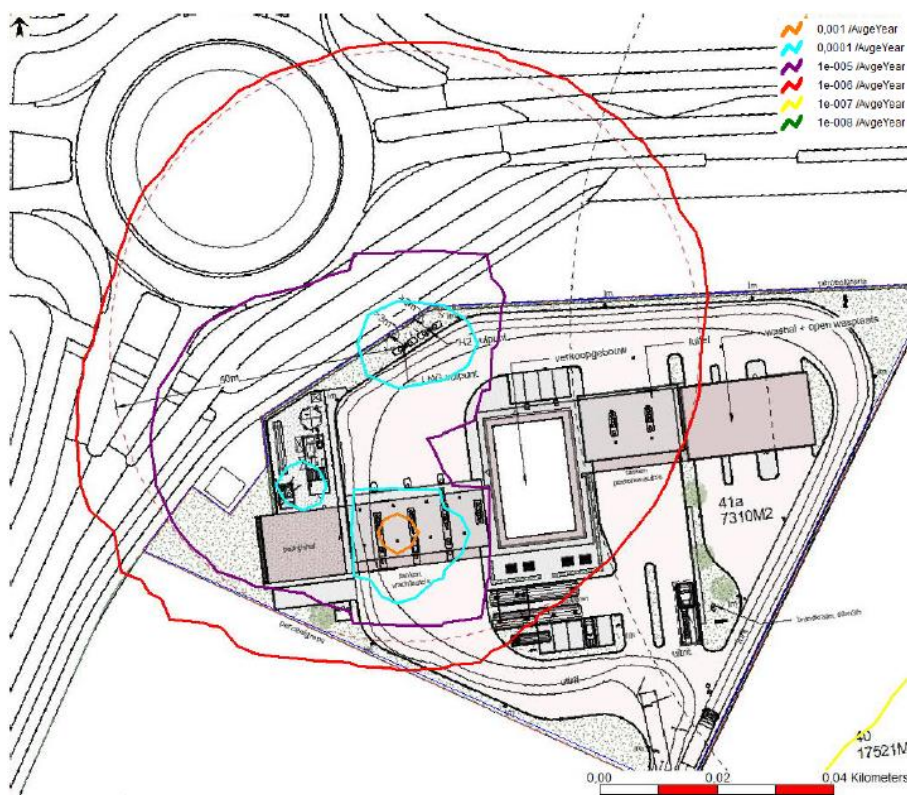
3.9.2. BEOORDELING EXTERNE VEILIGHEID

Het bestemmingsplan staat een tankservicestation toe waar CNG, LNG en waterstof getankt kan worden als mede waterstof geproduceert. Onderstaand de beoordeling externe veiligheid van dit tankservicestation. Verderop in deze paragraaf worden eveneens de aanwezige overige risicobronnen in de omgeving beschouwd die mogelijk beperkend kunnen zijn voor deze ontwikkeling.

3.9.2.1. Beoordeling externe veiligheid tankservicestation

Plaatsgebonden risico

Uit de verkregen 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede (d.d. 18 januari 2019, documentnummer 3413071)' blijkt dat de 10^{-6} risicocontour een reikwijdte heeft van iets meer dan 50 meter (zie figuur 9). Deze contour is gelegen over een naastgelegen kavel 41b.



Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019

Fig 9. plaatsgebonden risico van Greenpoint, rood is 10^{-6} -risicocontour.

Binnen deze 10^{-6} -risicocontour zijn kwetsbare objecten uitgesloten en in beginsel ook beperkt kwetsbare objecten. Het huidige bestemmingsplan 'Ede-west 2009' borgt dit niet, waardoor in potentie (beperkt) kwetsbare objecten (bijvoorbeeld een kantoor van meer dan 1500 m²) binnen deze risicocontour gerealiseerd kunnen worden.

Dit besluit borgt dat op kavel 41b geen kwetsbare objecten gerealiseerd kunnen worden en beperkt kwetsbare objecten worden uitgesloten binnen de 10^{-6} risicocontour. Deze uitsluiting gaat ook geregeld worden in het te herziene bestemmingsplan Ede-West 2009. Hiervoor is een voorbereidingsbesluit genomen (zie bijlage x). Door deze juridische waarborging vormt dit aspect geen belemmering meer voor het plan.

Ten aanzien van CNG gelden er veiligheidsafstand uit het activiteitenbesluit. De toetsing hiervoor is hetzelfde als aan de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Doordat de veiligheidsafstanden van CNG binnen inrichtingsgrens of de berekende 10^{-6} risicocontour van Greenpoint blijft vormt dit geen belemmering voor het plan.

Groepsrisico

De gemeente Ede is op grond van het Bevi verplicht voor de komst van het tankservicestation het groepsrisico te verantwoorden. De gemeente heeft bij het invullen van de verantwoordingsplicht een grote mate van beoordelingsvrijheid. Ten aanzien van de motivatieonderdelen H en I heeft de veiligheidsregio adviesrecht. Voor de verantwoording groepsrisico is gebruik gemaakt van het advies van de veiligheidsregio van (kenmerk: 180924-0035) en de 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede (d.d. 18 januari 2019, documentnummer 3413071). In overeenstemming met het Bevi art. 13 worden in de motivering (verantwoording) van het betrokken besluit de volgende gegevens (A tot en met I) opgenomen.

A Aanwezige dichtheid personen invloedsgebied

In paragraaf 6.4 van de 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede' is een overzicht van de dichtheid van het aantal aanwezigen in het invloedsgebied opgenomen. Voor het bedrijventerrein A12 is gerekend met een personendichtheid van 100 personen per hectare in de dag periode en 20 personen per hectare in de nachtperiode.

B Hoogte groepsrisico

Uit de Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede blijkt dat door realisatie van tankservicestation met LNG en Waterstof er een groepsrisico ontstaat (figuur 10). De hoogte van het groepsrisico bevindt zich onder de orientatiewaarde

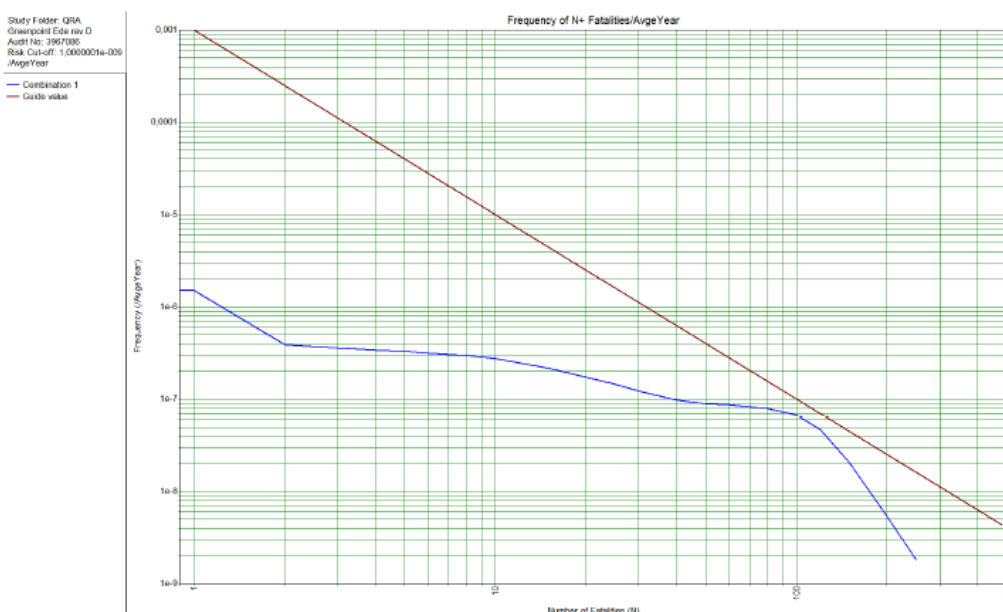


Fig 10. Groepsrisico Greenpoint

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019

C Maatregelen tot beperking van het groepsrisico door inrichting houder

De initiatiefnemer treft onderstaande maatregelen ter beperking van de risico's van de LNG installatie. Daarnaast moet de LNG installatie en waterstof installatie voldoen aan de best beschikbare techniek, vastgelegd in PGS 33-1 en PGS 35. Hiermee wordt een optimaal veilig ontwerp gewaarborgd.

- Er wordt een 'Emergency Shutdown (ESD)' systeem toegepast. Het doel van dit systeem is dat bij een noodsituatie op het tankstation of tankcontainer tijdens het vullen van de tank het complete systeem binnen of gelijk aan 5 seconden automatisch wordt stilgezet.
- Boven vulling wordt toegepast. Hiermee wordt voorkomen dat bij het laden en lossen terugstroming mogelijk is.
- Verlading vindt plaats doormiddel van een pomp met een voordruk kleiner dan 3,2 barg¹. Doordat de pomp blokkeert bij falen van de slang en dit de uitstroom belemmert, veroorzaakt dit een potentieel kleinere uitstroom.

D Maatregelen tot beperking van het groepsrisico in het besluit

Met dit besluit worden kwetsbare objecten uitgesloten op kavel 41b en wordt binnen de berekende 10^{-6} risicocontour van Greenpoint beperkt kwetsbare objecten uitgesloten. Hierdoor kunnen functies met een hoge personendichtheid niet nabij de risicobron vestigen.

E Voorschriften ter beperking van het groepsrisico in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt uit gegaan van de best beschikbare techniek en hieraan verbonden voorschriften.

¹ Bar gauge, overdruk.

F Voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Ede heeft beleid ontwikkeld voor externe veiligheid. De gemeente accepteert op bedrijventerreinen een lager veiligheidsniveau dan in andere gebiedstypen. Hierdoor is de komst van een risicovolle inrichting op sommige bedrijventerreinen, waaronder bedrijventerrein A12, onder voorwaarde mogelijk. De vestiging van het tankservicestation met LNG en waterstof op bedrijventerrein A12 voldoet aan deze voorwaarde.

Daarnaast is LNG en waterstof een opkomende duurzame brandstof. Om hiervoor tankstations te kunnen ontwikkelen moeten afnemers nabij zijn en is locatie keuze een wezenlijke. De gekozen locatie voor het tankservicestation voldoet hieraan. Er zijn dan ook geen andere mogelijkheden om deze ontwikkeling te kunnen realiseren.

G De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

De gemeente Ede is niet voornemens nieuwe maatregelen te nemen om het groepsrisico te beperken.

H Mogelijkheden rampenbestrijding

Uit het advies van VGGM (kenmerk: 180924-0035) blijkt het volgende: De voor externe veiligheid relevante scenario's zijn een plasbrand, een fakkelbrand en een BLEVE. Het tankstation is via de toegangsweg redelijk tot goed bereikbaar. Om enigszins effectief op te kunnen treden is daarbij een brandkraan met een minimale capaciteit van 90 m³ per uur gewenst. De potentiële scenario's zullen naar verwachting niet leiden tot een over stijging van de mogelijkheden van de rampbestrijding.

Uit navraag is gebleken dat er binnen 200 meter van het tankservicestation een aansluiting ligt op het Centraal Bluswater Voorziening van Bedrijventerrein A12. Hiermee is een capaciteit beschikbaar met 10 bar, wat voldoende is voor 90 m³ per uur.

I Mogelijkheden zelfredzaamheid

Uit het advies van VGGM (kenmerk: 180924-0035) blijkt het volgende: Omdat het hier een bedrijventerrein betreft mag verwacht worden dat de aanwezige mensen voldoende zelfredzaam zijn om ingeval van een incident zichzelf zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen.

Effect georiënteerde aanpak LNG installatie

De initiatiefnemer heeft aangegeven te gaan voldoen aan de kleinste effectafstand van 50 meter voor de LNG installatie. Hiervoor past de initiatiefnemer de volgende systeem beveiligingen toe, welke genoemd zijn bij Groepsrisico onderdeel C.

Binnen deze 50 meter (gemeten vanaf het LNG vulpunt) mogen er geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of gerealiseerd worden. De effectafstand van 50 meter valt zuidelijk op de erfgrans van het tankstation en ligt noordelijk over openbare ruimte. Dit vormt dus geen belemmering voor de LNG installatie.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
datum: 20-01-2019



3.9.2.2. Beoordeling externe veiligheid overige risicobronnen

Plaatsgebonden risico

Rondom het plangebied zijn de volgende risicobronnen aanwezig: de snelweg A30 en A12 en een nabijgelegen windmolen. Doordat het plan alleen een BEVI inrichting mogelijk maakt kan toetsing van het plaatsgebonden risico achterwege gelaten worden. Risicobronnen worden niet onderling aan elkaar getoetst voor het plaatsgebonden risico (zie Bevi artikel 1 lid 2).

Wellicht ten overvloed beide snelwegen hebben geen 10⁻⁶ risicocontour conform de Regeling Basisnet. De 10⁻⁶ risicocontour van de windmolen is wel gedeeltelijk gelegen over het tankservicestation. Echter doordat het tankservicestation een beperkt kwetsbaar object betreft is dit eveneens geen probleem. Binnen de 10⁻⁶ risicocontour van een windmolen zijn alleen kwetsbare objecten uitgesloten. Daarnaast is onderzocht in de 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tankstation Ede' of de windmolen geen risico verhogend effect had op het tankservicestation. Uit het onderzoek is gebleken dat risicoverhoging onder de 10% blijft, waardoor deze risicoverhoging verwaarloosbaar is.

Groepsrisico

Ten aanzien van het groepsrisico is het plan alleen gelegen in het invloedsgebied van de snelweg A12 en A30. Ontwikkelingen binnen het invloedsgebied hebben mogelijk invloed op de hoogte van het groepsrisico. Echter doordat het plangebied al bestemd was als bedrijventerrein neemt het aantal persoon hoogst waarschijnlijk af met de komst van een tankservicestation. Bezoekers verblijven namelijk relatief kort op het tankservicestation. De toename van het aantal personen rekening houdend met twee man personeel en een achttal bezoekers zou gemiddeld tien personen bedragen. Hierdoor zal de gevraagde wijziging wanneer berekend in een risicoberekening voor het groepsrisico niet zichtbaar zijn.

Doordat het groepsrisico dus niet met 10% toeneemt, kan er worden volstaan met een beperkte verantwoording groepsrisico. Hierdoor hoeft enkel nog de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

beschouwd te worden. Dit is echter al uitgevoerd bij de beoordeling externe veiligheid tankservicestation, groepsrisico onderdelen H en I.

3.9.3. CONCLUSIE

Uit bovenstaande toetsing is gebleken dat met dit besluit geregeld moet worden dat op kavel 41b kwetsbare objecten uitgesloten worden en binnen de 10^{-6} risicocontour van Greenpoint beperkt kwetsbare objecten. Hierdoor vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor het plan.

De gemeente Ede acht de toename van het groepsrisico, als gevolg van het mogelijk maken van een tankservicestation, acceptabel om de volgende reden:

- Het groepsrisico bevindt zich onder de orientatiewaarde.
- Greenpoint gaat voldoen aan de best beschikbare technieken en voorschriften, om zo het risico zo klein mogelijk te houden.
- De realisatie van het tankservicestation draagt bij aan een duurzaam energiegebruik en is maatschappelijk en economisch belangrijk voor de gemeente Ede en Greenpoint.
- Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden geeft in haar advies aan dat de brandkraan op het terrein 90 m³ per uur moet kunnen leveren om de scenario's goed te kunnen bestrijden. Uit navraag is gebleken dat binnen 200 meter degelijke capaciteit beschikbaar is. Ten aanzien van de zelfredzaamheid waren er geen bezwaren. De aanwezigen op het bedrijventerrein worden voldoende zelfredzaam geacht.

In de afweging weegt de gemeente Ede mee dat bij een maatgevend ongevalsscenario de schade in het plangebied, ondanks getroffen maatregelen, aanzienlijk kan zijn. De gemeente Ede acht dit restrisico acceptabel.

3.10. Hoogspanningslijnen

3.10.1. ALGEMEEN

Magnetische velden afkomstig van bovengrondse hoogspanningslijnen mogen in nieuwe woningen, scholen en kinderdagverblijven niet sterker zijn dan 0,4 microtesla. De overheid adviseert daarom gemeenten, provincies en netbeheerders om rond die hoogspanningslijnen preventief een zone in te stellen die vrij blijft van dergelijke bebouwing. Dit geldt voor situaties waarin nieuwe gevoelige functies in de buurt van een bovengrondse hoogspanningslijn worden gebouwd of nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande gevoelige functies worden gerealiseerd. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ondersteund bij het ontwikkelen van dit beleid.

Het beleid is ontwikkeld omdat kinderen die in de buurt van bovengrondse hoogspanningslijnen wonen mogelijk een hogere kans op leukemie hebben. Het magnetische veld zou daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn, al is een oorzakelijk verband niet bewezen. Met het voorzorg beleid wil de overheid voorkomen dat het potentiële risico toeneemt.

De magneetveldzone rond de hoogspanningslijnen markeert een gebied waarin het magnetische veld, gemiddeld over een jaar genomen, sterker is dan 0,4 microtesla. De breedte van de zone wordt afgeleid uit de nominale stroom waarvoor de hoogspanningslijn is ontworpen. De keuze voor deze magneetveldzone sluit goed aan bij internationale epidemiologische onderzoeken.

Ook dient rekening te worden gehouden met de mogelijke effecten op technische apparatuur in de nabijheid van het magnetisch veld. De gemeentelijk brandweer dient te adviseren over de blus(on)mogelijkheden nabij de hoogspanningslijn. Tenslotte zal de nieuwe bebouwing zijn gebonden aan bepaalde bouwhoogte als gevolg van de hoogspanningslijn. Een bouwplan binnen de zakelijk rechtstrook (toetsingszone netbeheerder) van de lijn dient ter toetsing voorgelegd te worden aan de netbeheerder (TenneT voor 150 kV lijnen en Liander voor 50 kV lijnen).

De zakelijk rechtstrook bedraagt:

- 17,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 22,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen;
- 3 meter gemeten vanaf de buitenste kabel voor ondergrondse hoogspanningslijnen.

In de regels moet een afwijkingsbepaling voor bouwen binnen de zakelijk rechtstrook van de hoogspanningslijn opgenomen worden. Bij gebruikmaking van deze afwijking dient de netbeheerder geraadpleegd te worden.

Begintijdlijn van
Omgevingsdienst
De Vallei
Datum: 20-09-2019
414



De indicatieve magneetveldzone bedraagt:

- 40 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 80 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen.

3.10.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

De nieuwe bebouwing ligt op ruime afstand van de dichtstbijzijnde hoogspanningslijn. Deze wordt daarmee niet opgericht binnen een zakelijk rechtstrook. Ook is er geen sprake van nieuwe, gevoelige bebouwing binnen de magneetveldzone van een hoogspanningslijn.

3.10.3. CONCLUSIE

Het aspect hoogspanningslijnen vormt geen belemmering voor het plan.

3.11. Water

3.11.1. WATERWET EN WATERTOETS

Op grond van de artikelen 3.5 en 3.6 van de Waterwet dragen de gemeenteraad en het college van B&W zorg voor:

1. De inzameling van het afvloeiende hemelwater, voor zover de perceeleigenaar dit water zelf niet kan verwerken (art. 3.5 lid 1).
2. Verwerking van het ingezamelde hemelwater (art. 3.5 lid 2).
3. Het treffen van maatregelen voor het openbaar gemeentelijk gebied ter voorkoming van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand (art. 3.6 lid 1).

Op grond van artikel 10.33 Wet milieubeheer hebben Gemeenten de zorgplicht ten aanzien van de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater, dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat er voor zorgt dat bij alle ruimtelijke plannen (landelijk én stedelijk gebied) aandacht is voor de kwaliteit en kwantiteit van water. De watertoets is verplicht voor alle overheden die waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten hebben. Doorgaans vraagt de gemeente de watertoets namens zichzelf, een particulier of ondernemer aan bij de 'waterbeheerder'. Dat is in dit geval Waterschap Vallei en Veluwe.

Binnen de kern Ede is het oostelijk deel 'hoog en droog' en het westelijk deel 'laag en nat'. Het waterschap heeft in het oostelijk deel geen belangen, omdat het grondwater hier diep zit en er geen oppervlaktewater aanwezig is. Gemeente Ede en Waterschap Vallei en Veluwe hebben daarom afgesproken dat ten oosten van de lijn Proosdijerveldweg- Hakselselweg-Kerkweg- Bovenbuurtweg, waar dit plangebied is gelegen, het waterschap niet betrokken hoeft te worden in de watertoets. De gemeente Ede is hier verantwoordelijk voor een goede borging van de waterbelangen.

3.11.2. BESCHOUWING PLANGEBIED

Het plangebied ligt niet in een beschermingszone voor riooltransportleidingen, waterbergingsgebieden, waterkeringen of leggerwatergangen van het waterschap. Het plangebied ligt ook niet binnen een drinkwaterbeschermingsgebied of de grondwaterfluctuatietoneel.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' zijn de effecten van de voorgenomen bedrijfsmatige invulling van het gebied voldoende in kaart gebracht. Met onderhavig plan wordt gebruik gemaakt van die mogelijkheden.

3.11.3. CONCLUSIE

Het aspect Water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van drie woningen aan de Concordialaan.

3.12. Bodem

3.12.1. ALGEMEEN

De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. Middels een bodemkwaliteitskaart wordt de chemische bodemkwaliteit weergegeven binnen de zone van 0 tot 2 meter beneden maaiveld. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 31 mei 2012. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van Ede in het algemeen van een goede milieuhygiënische kwaliteit is. Daarnaast kent de gemeente een vrijstellingsregeling. Dit houdt in dat B&W vrijstelling kunnen verlenen van de bodemonderzoeksplicht bij een bouwvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals bijvoorbeeld een

De gemeente
Ede
Concordialaan
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



bodemkwaliteitskaart in combinatie met een bodembeheers-plan. Voorwaarde hierbij is wel dat uit historisch vooronderzoek is gebleken dat het terrein niet verdacht is van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten of calamiteiten.

3.12.2. **BESCHOUWING PLANGEBIED**

Het plangebied is bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Ede-west 2009' in kaart gebracht vanuit het bodemperspectief. In het planologische spoor is geen nieuw onderzoek naar de staat van de bodem nodig.

3.12.3. **CONCLUSIE**

Het aspect 'Bodem' vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

3.13. **Veiligheid**

3.13.1. **BELEID VEILIGHEID**

In de Wet veiligheidsregio's, met het daarbij horende Besluit veiligheidsregio's, worden eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is.

In de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, een uitgave van Brandweer Nederland, worden eisen gesteld voor de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

Voor de bereikbaarheid van hulpverleningsvoertuigen voor de gemeente Ede zijn in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld. Wegen die zijn aangewezen als hoofd- of subaanrijdroute moeten te allen tijde voor brandweervoertuigen goed toegankelijk en berijdbaar zijn.

3.13.2. **BESCHOUWING PLANGEBIED**

Het betreft een tankstation met een afleverinstallatie voor waterstof, LNG en CNG. De voor externe veiligheid relevante scenario's zijn een plasbrand, een fakkelbrand en een BLEVE.

Het tankstation is via de toegangsweg redelijk tot goed bereikbaar. Er is een brandkraan met een capaciteit van 60 m3/uur op het terrein van de inrichting geprojecteerd. Dit is voldoende capaciteit voor een brand in gebouw, maar niet voldoende voor bestrijding van de mogelijke scenario's. Een minimale capaciteit van 90 m3/uur is gewenst om enigszins effectief op te kunnen treden. Omdat het hier een bedrijventerrein betreft mag verwacht worden dat de aanwezige mensen voldoende zelfredzaam zijn om ingeval van een incident zichzelf zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen.

De potentiële scenario's zullen naar verwachting niet leiden tot een overstijging van de mogelijkheden van de rampenbestrijding. Ook niet als het naastgelegen perceel wordt bebouwd.

3.13.3. **CONCLUSIE**

De ontwikkeling is in lijn met de wettelijke en beleidsmatige uitgangspunten in het kader van Veiligheid.

Behoort bij besluit van
Omvingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019



4. Uitvoerbaarheid

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie, de koppeling met het exploitatieplan en planschade.

4.2. Economische uitvoerbaarheid

4.2.1. EIGENDOM

Het plangebied betreft de percelen kadastraal bekend onder Gemeente Ede, sectie K, nrs. 13819 en 13820. Het perceel komt in eigendom bij de initiatiefnemer. De ontwikkeling van het perceel, inclusief de bouw van het tankstation, vindt plaats door middel van financiering door de initiatiefnemer. Er is gelet op de omvang van het plan en de marktcapaciteit geen reden om aan te nemen dat het plan economisch niet uitvoerbaar is.

4.2.2. PLANSCHADE

Vanwege het feit dat de onderhavige planherziening invloed heeft op de fysieke leefomgeving en dat effecten merkbaar kunnen zijn in de directe omgeving kan er eventueel schade ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (planschade) ontstaan. Met de initiatiefnemer is overeengekomen dat dergelijke schade geheel voor rekening van hem komt. Hiervoor is een bepaling opgenomen in de koopovereenkomst van het perceel.

4.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Ten behoeve van het plan wordt een omgevingsvergunningprocedure doorlopen. Een onderdeel van deze procedure is het publiceren van een conceptbesluit, inclusief onderhavige onderbouwing. Belanghebbenden kunnen een reactie indienen op dit conceptbesluit. Op basis hiervan wordt geïnventariseerd wat het draagvlak voor het plan is.

4.4. Wettelijk vooroverleg

Het plan is, vooruitlopend op de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, op 1 november 2018 gestuurd aan verschillende vooroverlegpartners van de gemeente:

- Rijksvastgoedbedrijf
- Rijksdienst voor Archeologie, cultuurlandschap en monumenten
- Nederlandse Gasunie
- Tennet
- Kamer van Koophandel
- Rijkswaterstaat
- Vitens
- Liander
- Prorail

Prorail, Tennet en Rijkswaterstaat hebben gereageerd. Zij hebben geen bezwaar tegen de voorgenomen plannen. De overige partners hebben niet gereageerd.

Behoort bij besluit van
Gemeente Ede
De Vallei
Kenmerk: 2018W1414
Datum: 20-09-2019

