

Plantoelichting

**Edeseweg/Schoolstraat/
Strooiweg te Bennekom**

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om het garagebedrijf Heida aan de Edeseweg/Schoolstraat/Strooiweg te Bennekom te amoveren. Ter plaatse van deze bedrijfslocatie zijn drie appartementengebouwen voorzien. De ontsluiting hiervan loopt gedeeltelijk via de Edeseweg, gedeeltelijk via de Schoolstraat.

Garagebedrijf Heida heeft het voornemen zijn bedrijfsvoering te verplaatsen naar een hoeklocatie ter plaatse van de Dreeslaan/Van Balverenweg.

2 Beschrijving locatie

2.1 Ligging locatie

De locatie is centraal gelegen in het dorp aan de noordrand van het Bennekomse centrum. Aan de westzijde ligt zij aan de Edeseweg, aan de oostzijde is de Schoolstraat gelegen en de zuidzijde wordt ingenomen door de Strooiweg.

Het plangebied maakt geen deel uit van het in 2012 ter visie gelegen ontwerp-bestemmingsplan Bennekom-Oost. Daardoor is het geldende plan Bennekom-Oost nog steeds van toepassing.



Ligging planlocatie

3 Ruimtelijke aspecten

De bebouwingskarakteristiek langs de Edeseweg wordt gekenmerkt door gevarieerde bebouwing (woningen, appartementengebouwen en kantoren) die wordt gedomineerd door markante villa's op royale kavels. Deze weg wordt door zijn bijzondere karakter gezien als één van de primaire dragers van de Bennekomse dorpsstructuur.

De Schoolstraat kent kleinschaliger bebouwing met zowel rijenwoningen als vrijstaande woningen. De straatwand van de Strooiweg heeft een gevarieerd, enigszins verbrokkeld karakter. De panden ter weerszijden van de bouwlocatie aan de Edeseweg zijn gemeentelijke monumenten.

Het perceel wordt grotendeels in beslag genomen door het garagebedrijf (bebouwing van 1 tot twee lagen hoog) met de bijbehorende buitenruimten, waar enkele tientallen auto's staan geparkeerd.

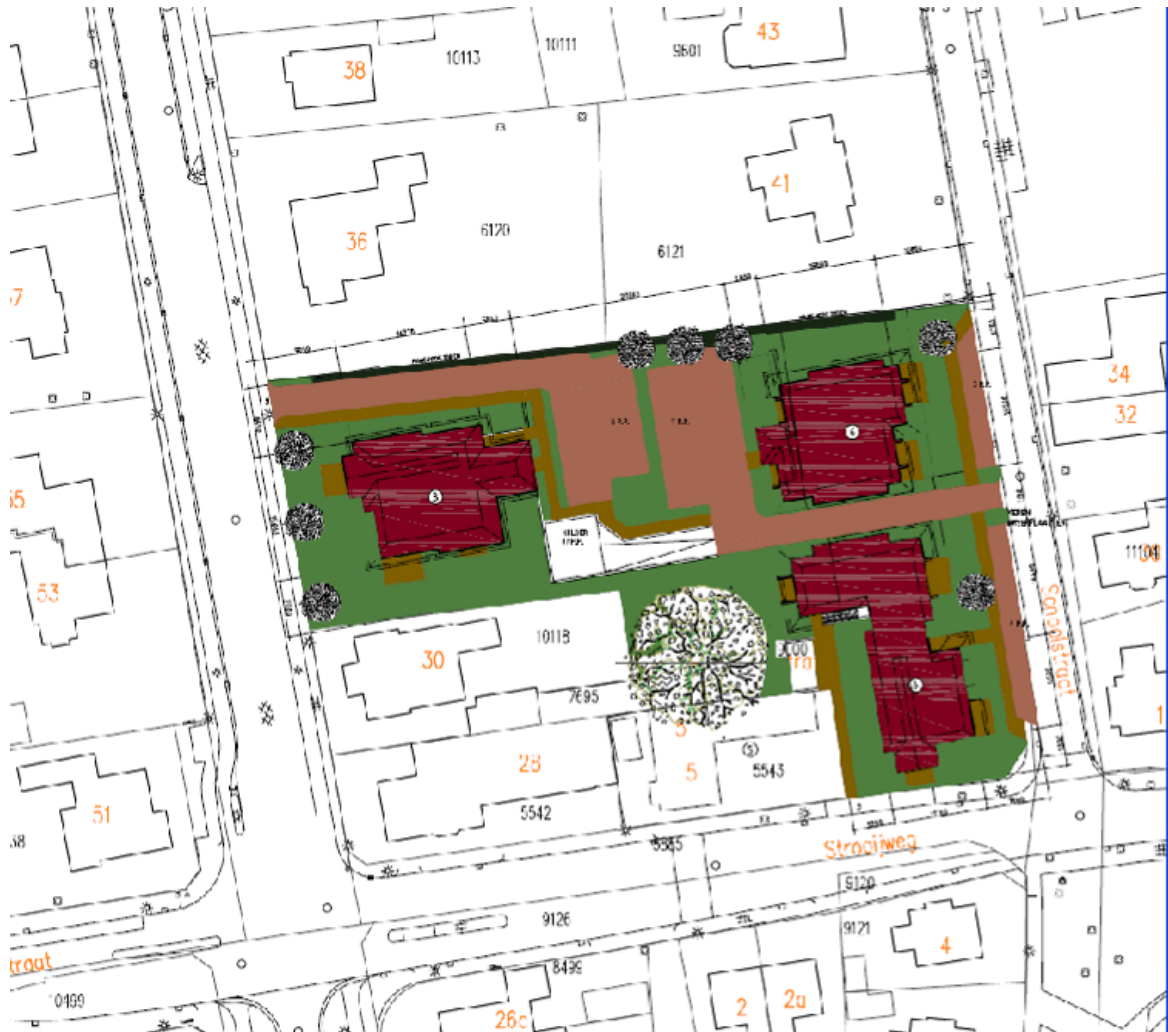
Op het zuidelijk deel van de kavel staat een monumentale Rode Beuk.



ruimtelijke onderbouwing Edeseweg/Schoolstraat/Strooiweg te Bennekom
augustus 2012

Beschrijving van het plan

Het bouwplan bestaat uit een markant villa-achtig appartementengebouw aan de Edeseweg en een tweetal daaraan ondergeschikte appartementengebouw aan de Schoolstraat.



Aan de Edeseweg is een appartementenvilla met 3 grote appartementen geprojecteerd. Dit pand heeft een eigentijds villa-achtig karakter en is opgebouwd uit twee lagen met een kap. Het ligt op plm. 9 meter van de Edese weg en heeft daarmee een ruime groene omzoming . Het gebouw heeft een in de stedenbouwkundige structuur van de Edeseweg passende, rijzige verschijningsvorm en is dominant aan de overige bebouwing op dit perceel.



Aan de Schoolstraat/hoek Strooiweg zijn twee appartementengebouwen met kleinere appartementen geprojecteerd, die meer horizontaal zijn gestructureerd en daarmee ondergeschikt zijn aan de appartementenvilla aan de Edeseweg. Ook hier zijn de bebouwingsvolumes beperkt tot twee lagen met een forse kap. Door de geleding en de kleinschalige verschijningsvorm passen deze gebouwen redelijk in de karakteristiek van de omgeving.



Het binnengebied is gedeeltelijk ontsloten vanaf de Edeseweg en gedeeltelijk vanaf de Schoolstraat. Dit gebied is gedeeltelijk ingericht als parkeergelegenheid en gedeeltelijk bestemd voor groenvoorzieningen. Onder het appartementengebouw aan de Edeseweg wordt een parkeergarage gerealiseerd die bereikbaar is vanuit het binnengebied. De bestaande monumentale boom wordt gehandhaafd en groen ingepast.

Beeldkwaliteit

Zie het separate, van deze plantoelichting deel uitmakende beeldkwaliteitplan

Cultuurhistorie en Monumenten

De Edeseweg is vanuit cultuurhistorisch oogpunt een belangrijke locatie. De Edeseweg is niet alleen de oude ontsluitingsweg tussen Bennekom en Ede, maar is ook de plek waar een uit cultuurhistorisch oogpunt waardevol bebouwingspatroon te vinden is, bestaande uit voorname villa's en woonhuizen in vaak grote/diepe groene tuinen. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen zich in de historische en voorname bebouwing te voegen.

- ***huidige bebouwing;***

Van de huidige Heida garage is het bouwdeel op de hoek van de Schoolstraat en de Strooiweg geïnventariseerd in het kader het onderzoek naar architectuur uit de periode van Oorlog en Wederopbouw (1940 – 1965). Daarmee wordt aan het gebouw een zekere kwaliteit toegekend. Het gebouw staat echter niet op de nominatie om als gemeentelijk monument te worden aangewezen. Sloop is dus mogelijk.

Op basis van kaartmateriaal kan worden geconcludeerd dat op deze plek een villa heeft gestaan. Deze is gesloopt, waarna de Heida garage tot stand is gekomen. Het plan om deze plek weer als woonlocatie in gebruik te nemen stuit niet op bezwaren en is vanuit historisch perspectief een goede ontwikkeling.

- ***nieuwbouw***

Vanuit cultuurhistorisch perspectief dient rekening te worden gehouden met de volgende zaken:

a. nieuwbouw Edeseweg

Het nieuw te realiseren gebouw dient zich zo mogelijk te voegen in de voor de Edeseweg Kenmerkende villa-achtige bebouwingsstructuur en zich qua situering, afmetingen en uitstraling zo goed mogelijk moeten verstaan tot de bestaande monumentale bebouwing aan weerszijden.

b. nieuwbouw Schoolstraat/Strooiweg

- deze gebouwen moeten zich qua afmetingen en architectuur onderscheiden van het bouwblok aan de Edeseweg. Met andere woorden, de hiërarchie tussen voorname bebouwing aan de Edeseweg en minder voorname bebouwing aan de zijstraten moet afleesbaar blijven.

De appartementenvilla aan de Edeseweg kent met zijn totale breedte van plm. 15,7 meter en diepte van plm. 16 meter een relatief fors bouwvolume t.o.v. de belendende panden. Door de gekozen architectuur, de royale afstanden tot de weg en tot de aangrenzende panden is deze invulling – vooral gelet op de kwalitatieve verbetering van de situatie door de sanering van het garagebedrijf - aanvaardbaar. Omdat in dit pand met het oog op de economische uitvoerbaarheid appartementen worden ondergebracht kan het villa-achtige karakter slechts worden benaderd. Ook de bebouwing langs de Schoolstraat wijkt enigszins af van de aan deze straat gesitueerde bebouwing, maar is door de gekozen kleinschalige architectuur aanvaardbaar.

Verkeer/parkeren en groenvoorzieningen.

4.1 Verkeer/parkeren

Voor het bepalen van de toe te passen parkeernorm (conform gemeentelijke Nota Parkeernormering) is van belang dat uitgegaan wordt van “**Stedelijke Zone, Dorpen, Bennekom**”.

Voor de beoordeling van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is de grootte van de woningen van belang. Voor het omschreven gebied zijn dat de volgende normen;

Oppervlakte	Parkeernormen
> 120 m ²	1,8 p.pl/woning
Tussen 80 en 120 m ²	1,7 p.pl/woning
< 80 m ²	1,4 p.pl/woning

In totaal worden er 15 appartementen gebouwd. Daarvan zijn er 6 die groter zijn dan 120 m² (parkeernorm 1,8). De overige 9 zijn tussen de 80 en 120 m² (parkeernorm 1,7). Daarmee komt het totaal aantal parkeerplaatsen op 26,1, afgerond 26.

In totaal voorziet het plan in de aanleg van 34 parkeerplaatsen, als volgt verdeeld:

- De parkeerkelder biedt ruimte aan 17 parkeerplaatsen;
- Het binnenterrein voorziet in 10 parkeerplaatsen (13 -/- 3, in verband met opmerkingen door de Brandweer);
- Langs de Schoolstraat worden 7 dwarsparkeerplaatsen aangelegd. De Schoolstraat blijft zijn huidige breedte behouden.

Naast de parkeersituatie, is ook de ontsluiting van het perceel een verkeerskundig punt van aandacht. Mede gelet op de inhoud van de inspraakreacties is afgezien van de aanleg van een directe verbinding tussen de Edeseweg en de Schoolstraat. Dit om het mogelijk maken van sluipverkeer te voorkomen. Wel geldt daarbij als randvoorwaarde, dat de ontsluitingsweg aan de zijde van de Edeseweg een breedte krijgt van 5 meter.

5. Natuurbeschermingswetgeving en Archeologie/cultuurhistorie

5.1. Natuurbeschermingswetgeving

In de nieuwe natuurbeschermingswet 1998 zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen verwerkt. Bij toetsing aan de Natuurbeschermingswet gaat het om soorten en habitat waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijnen, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Bij werkzaamheden of ontwikkelingen nabij een Natura 2000-gebied dient getoetst te worden of er negatieve (externe) effecten zijn op de instandhoudingsdoelen.

Provinciale Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Het hoofddoel van de ecologische hoofdstructuur (EHS) is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het ruimtelijke beleid, vastgelegd in de provinciale streekplannen, is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. In de EHS wordt onderscheid gemaakt tussen: EHS-natuur, EHS-verweving en ecologische verbindingzones.

Soortbescherming

Flora- en Faunawet

Sinds 1 april 2002 is geregeld de Flora- en Faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. Na enige wetswijzigingen is het wet momenteel gericht op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Indien plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijk negatieve effecten op beschermde soorten teweeg worden gebracht.

Beoordeling:

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in de EHS of Natura 2000-gebied. Het plangebied is echter wel direct gelegen tegen de EHS en het Natura 2000-gebied Veluwe. Gezien de kleinschaligheid van het project, de bouw van een woonhuis, wordt verstoring door licht, geluid en trillingen niet verwacht. Er zijn daarom geen negatieve effecten te verwachten op de beschermde gebieden.

Soortbescherming

Door bureau Waardenburg is op 7 mei 2012 een quickscan ecologie uitgevoerd. Uit deze quickscan blijkt dat er in het plangebied geen strikt beschermde diersoorten zijn waargenomen.

Omdat het nooit geheel uitgesloten is dat er zich geen vleermuizen in het te slopen gebouw bevinden wordt aanbevolen om het gebouw te slopen in de minst kwetsbare periode voor vleermuizen, september oktober.

5.2. Archeologie/cultuurhistorie

Algemeen

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 prominenter 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 een behoorlijk onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden. De uitgangspunten van Malta zijn overgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidsnota 'Verleden, heden en toekomst, Archeologiebeleid in Ede' (2003).

Situatie plangebied

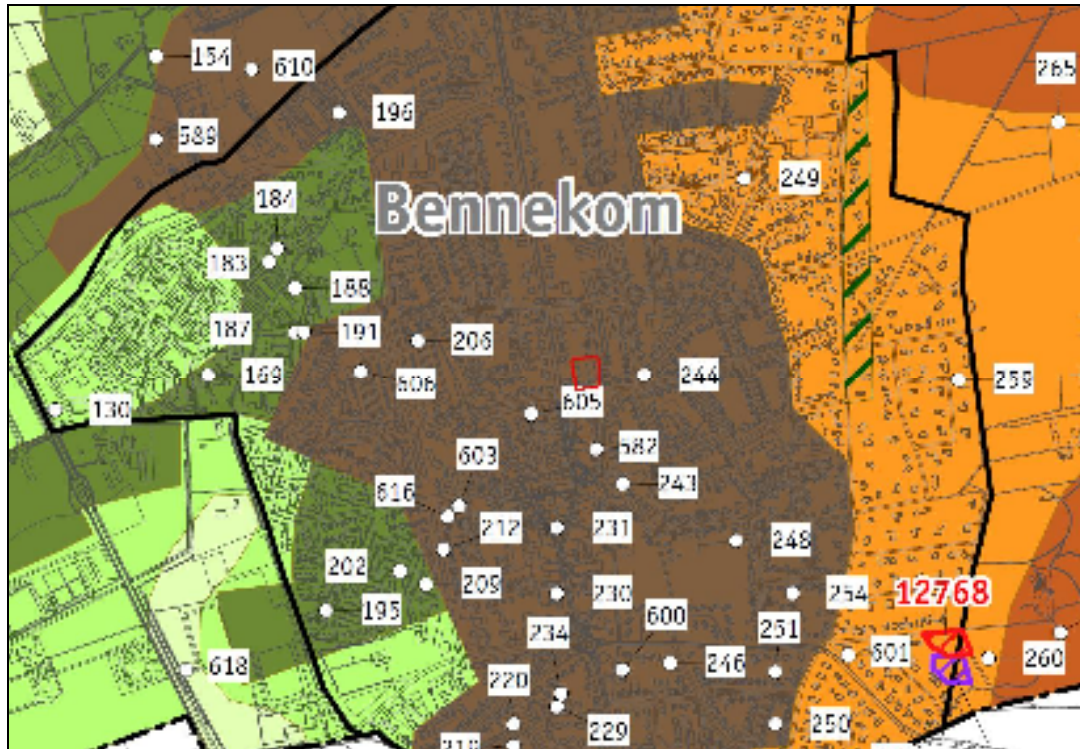
Het plangebied is gelegen net ten noorden van de historische dorpskern van Bennekom te midden van een landschap van gordeldekzanden met enkeerdgronden. De trefkans op archeologische waarden is in deze gronden hoog voor alle archeologische (en historische) perioden.¹ Op het concept van de cultuurhistorische waardenkaart, die in 2012 wordt vastgesteld, is deze hoge verwachting gehandhaafd.²

¹ Bron: Heunks, E., 2005: Actualisering archeologische verwachtingskaart gemeente Ede, Van verwachtingskaart naar beleidsadvieskaart, *RAAP-rapport 1130*, Amsterdam (d.d. februari 2005; vastgesteld).

² Keunen, ir. L.J., drs. L.M.P. van Meijel, ir. J. Neefjes, dr. N.W. Willemse, S. van der Veen MA & ir. J.A. Wijnen, 2012. Sporen van ontwikkeling; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, bouwhistorisch en stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede. *RAAP-rapport 2500*. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp.
ruimtelijke onderbouwing Edeseweg/Schoolstraat/Strooijweg te Bennekom
augustus 2012

Deze hoge archeologische verwachting blijkt ook uit de verschillende archeologische vindplaatsen die uit de directe omgeving van het plangebied (straal 250 meter) bekend zijn. Het betreft verschillende graf- en nederzittingsresten uit de periode Bronstijd tot en met Middeleeuwen, deels toevalsvondsten, deels vondsten aangetroffen tijdens de uitvoering van archeologisch onderzoek.

Wanneer archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn, kunnen ze zijn afgedekt door een (laat-middeleeuws) esdek en goed geconserveerd gebleven zijn.³



uitsnede uit archeologische verwachtingskaart.

Uit (email)gegevens van de eigenaar van de grond, bodemonderzoek⁴ en archiefonderzoek, is gebleken dat in het westelijk deel van het terrein een woonhuis en benzinetank aanwezig zijn geweest, in het centrale deel een onderkelderd pand en in het oostelijk deel een tankstation met pompeiland. Vrijwel het gehele terrein is in het verleden tot ca. 1 tot 4 meter diepte verstoord en/of gesaneerd geweest. Eventuele archeologische resten zijn hierbij vermoedelijk reeds verdwenen.

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van woningbouw. Nieuwbouw kan mogelijk in het plangebied aanwezige archeologische waarden verstoren. Het projectgebied kent volgens de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart een hoge archeologische waarde. Op grond van o.a. resultaten van uitgevoerd bodemonderzoek, kan deze archeologische verwachting worden bijgesteld naar laag. Eventuele archeologische resten zijn vermoedelijk niet (meer) in het plangebied aanwezig. Nader archeologisch onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van archeologische waarden.

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 (Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1).

³ Bron: ARCHIS 2, d.d. september 2011.

⁴ Linden van der – Krasnopeeva, A., 2011: *Rapportage verkennend en nader milieukundig bodemonderzoek Schoolstraat 33 te Bennekom*.

ruimtelijke onderbouwing Edeseweg/Schoolstraat/Strooiweg te Bennekom
augustus 2012

6 Milieuaspecten

6.1 Milieuzonering

In de handreiking 'bedrijven en milieuzonering' worden richtlijnen gegeven voor het planologisch inpassen van gevoelige bestemmingen en bedrijven. De afstand van het nieuw te vestigen bedrijf tot gevoelige bestemmingen of vice versa bepaalt de inpasbaarheid van het plan.

Het plan gaat uit van realisering van een drietal woongebouwen. In de directe omgeving van het perceel zijn geen bedrijven gevestigd. Het herbestemmen van de grond voor wonen is in dit gebied vanuit het oogpunt van milieuzonering dan ook positief.

Op korte afstand van de woongebouwen met nr. 3 en 7 staat een transformatorhuisje. Aan een dergelijke installatie verbindt de handreiking een richtafstand van 10 meter in het kader van geluid en gevaar. Ongeacht de gebiedsaanduiding is het verminderen van de richtafstand met één stap dus niet toereikend, aangezien dit voor het aspect gevaar niet mogelijk is.

De woongebouwen staan op respectievelijk 4,5 en 6,5 meter van het transformatorhuis. Bekeken moet worden of er andere omstandigheden zijn die deze afstanden mogelijk maken. Het is in ieder geval zo dat door de Raad van State is bepaald dat de afstand van 10 meter geldt tot aan een verblijfsruimte. Ruimtes zoals garages en bijkeukens worden niet meegenomen bij de beoordeling (ABRvS, 21 april 2010, 200905284).

De mogelijke geluidshinder is feitelijk te verwaarlozen. Het transformatorhuisje creëert, mede vanwege de stenen behuizing, amper geluid. Daar komt bij dat de woningen worden gebouwd nabij een vrij drukke, doorgaande weg. Tegen dit omgevingsgeluid valt de geluidsproductie van het transformatorhuisje feitelijk weg. Er hoeft dus geen vrees te zijn voor geluidshinder. Overigens kan de richtafstand voor het aspect geluid in een dergelijk gemengd gebied met één stap worden teruggebracht tot 0 meter. In feite betekent dit, dat de werkelijke afstand van 4,5 meter voldoende is.

Ten behoeve van het aspect gevaar is de Brandweer om advies gevraagd. Dit aspect zal bij transformatorhuisjes namelijk beperkt zijn tot het ontstaan van brand wegens kortsluiting. Gezien het beperkte vermogen van de transformator en het stenen huisje waarin deze is geplaatst, is het risico op overslag van brand zeer beperkt. Het transformatorhuisje blijft goed bereikbaar bij eventuele calamiteiten. De brandveiligheid van de te realiseren woningen wordt daarnaast gewaarborgd door toetsing aan het Bouwbesluit. Er is daarom goede grond om af te wijken van de richtafstand en bebouwing op 4,5 meter toe te staan. Hier komt bij dat ook de Nuon, als eigenaar van het transformatorhuisje, in de regel een vrije zone van ongeveer 5 meter adviseert rondom dergelijke objecten.

6.2 Wet geluidhinder

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).

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs verkeers- en spoorwegen en rond gezonde 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 (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande (spoor)weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

In bovenstaande situaties geldt voor woningen in de zone van een verkeers- of spoorweg een beschermingsniveau van respectievelijk 48 en 55 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen 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 of spoorweg respectievelijke 63 en 68 dB.

Beschouwing plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de Edeseweg en de Schoolstraat in de kern van Bennekom. Binnen het plangebied en in de directe nabijheid zijn geen gezoneerde industrieterreinen gelegen. Het aspect industrielawaai is dan ook niet van invloed op dit bestemmingsplan. In de nabijheid van het plangebied is geen spoorlijn gelegen. Wel liggen aan de randen van het plangebied diverse relevante gezoneerde wegen, zoals de Edeseweg en de Molenstraat. De zonebreedte voor deze wegen bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg. Voor de overige wegen geldt een 30 km/uur-regime waardoor deze wegen geen wettelijke zone hebben en niet binnen de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen.

Het bestemmingsplan maakt realisatie van 15 nieuwe appartementen (nieuwe geluidgevoelige bestemmingen) mogelijk. Toetsing aan de Wet geluidhinder is derhalve noodzakelijk. Daarvoor is akoestisch onderzoek verricht. In de rapportage met kenmerk B.12.012 d.d. 3 augustus 2012 zijn het onderzoek en de resultaten beschreven.

Conclusie

In de akoestische rapportage wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting (Lden) ten gevolge van de Edeseweg maximaal 56 dB bedraagt op de nieuwbouw en daarmee de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De Edeseweg ter hoogte van het plangebied is voorzien van geluidsarm asfalt (een bronmaatregel). Afschermende voorzieningen zijn op deze locatie stedenbouwkundig ongewenst. Derhalve bestaat het voornemen om voor 3 appartementen aan de Edeseweg een hogere waarden van 56 dB te verlenen.

De geluidsbelasting ten gevolge van de Edeseweg op de andere twee appartementengebouwen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Ook de geluidsbelasting ten gevolge van de Molenstraat voldoet op alle appartementengebouwen aan de voorkeursgrenswaarde.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen in de omgeving, ook de 30 km/uur wegen eveneens bepaald. Bij realisatie zal rekening gehouden worden met deze geluidsbelasting, zodat de binnenwaarde in de appartementen voldoen aan de wettelijke norm van 33 dB.

6.3 Luchtkwaliteit

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. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan 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 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.

Beschouwing plangebied en conclusie

Voor woningbouwlocaties geldt een NIBM-grens van 1.500 woningen. Op de planlocatie te Bennekom worden 15 extra wooneenheden gerealiseerd. Onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit en toetsing aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer kan daarom achterwege worden gelaten. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan.

Externe veiligheid gaat over het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom invloedsgebieden ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR) en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- bedrijven;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Wettelijk kader

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het besluit het plaatsgebonden risico vast en geeft het besluit een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

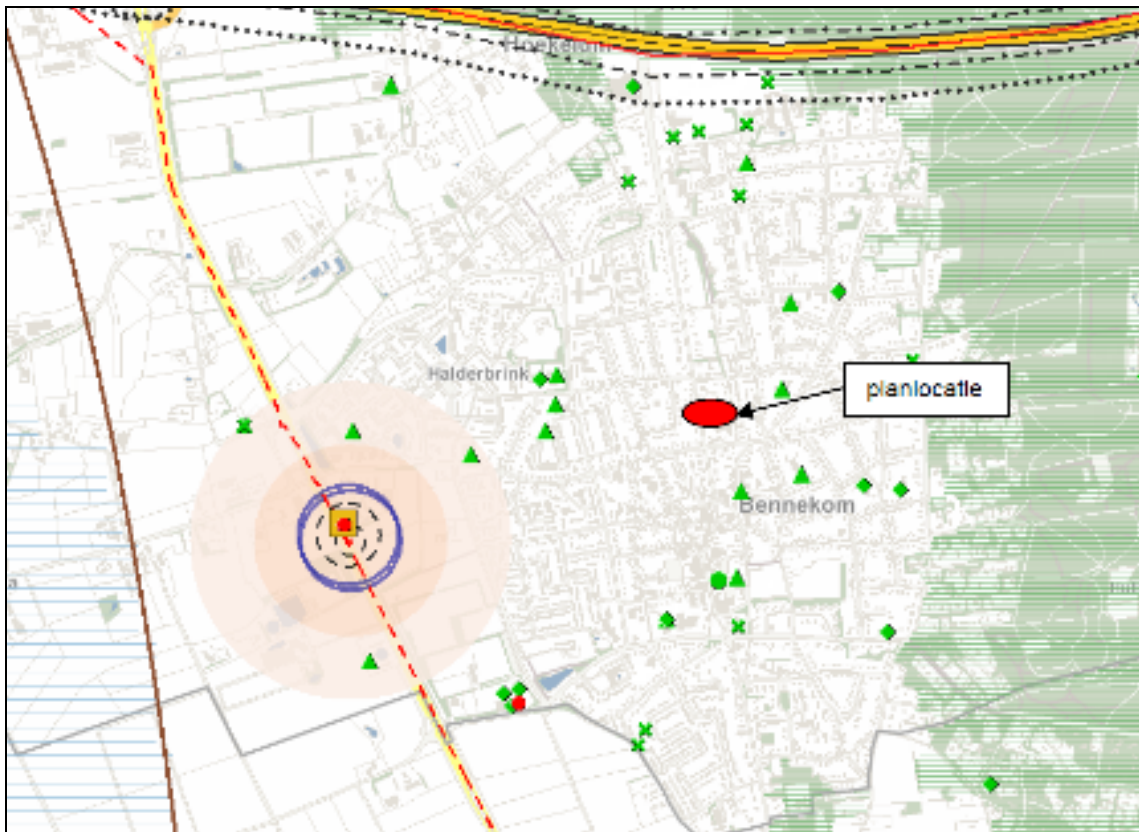
De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen.

Op 9 juli 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ede de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de gemeente Ede om wil gaan met het aspect externe veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico.

Beschouwing plangebied

In de nabijheid van het plangebied zijn geen risicobronnen gelegen. De dichtstbijzijnde risicobronnen (buisleiding, LPG-tankstation en de A12) liggen op meer dan 1 kilometer afstand (zie onderstaande figuur).

Hieronder wordt per risicobron ingegaan op de invloed op het plangebied. Algemeen geldt dat een toename van het groepsrisico niet aan de orde, aangezien het bestemmingsplan conserverend van aard is en geen nieuwe ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van risicobronnen worden mogelijk gemaakt.



Uitsnede risicokaart

Inrichtingen

Bij de inventarisatie van risicovolle inrichtingen binnen en in de omgeving van het plangebied, is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Gelderland. Daaruit is gebleken dat zowel binnen als buiten het plangebied geen relevante risicovolle bedrijven aanwezig zijn of mogelijk worden gemaakt.

Buisleidingen

Circa 1 kilometer ten westen van het plangebied ligt een buisleiding van de Gasunie. De planlocatie is op een zodanige afstand (groter dan de 1%-letaliteitsafstand) gelegen dat voldoende afstand in acht wordt genomen tot kwetsbare objecten. De buisleiding vormt geen belemmering voor realisatie en het plangebied heeft geen invloed op het groepsrisico.

Weg, water en spoor

Aan de noordzijde op circa 1 kilometer afstand is de snelweg A12 gelegen. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De planlocatie is op zodanige afstand gelegen dat deze buiten de plaatsgebonden risicocontour is gelegen en geen invloed heeft op het groepsrisico.

Over de overige in en nabij het plangebied gelegen wegen worden geen relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per water of per spoor is in de omgeving van het plangebied niet aan de orde.

Conclusie

Voor geen van aspecten overlapt een PR 10^{-6} /jaar contour de nieuwe kwetsbare objecten binnen het plangebied. De ontwikkeling van het plangebied heeft geen invloed op het groepsrisico van een risicobron. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van bestemmingsplan Edeseweg/Schoolstraat te Bennekom.

6.5 Bodem

Op de locatie is nu nog garage Heida gevestigd. In het verleden is de locatie in gebruik geweest als woonhuis met brandstofpomp/afleverpunt. Het pompeiland is in 1985 verwijderd, waarbij de tanks buiten gebruik zijn gesteld. De tanks zijn eind jaren '90 verwijderd. In dezelfde tijd heeft er ook een sanering plaatsgevonden. Hierbij is een restverontreiniging in de grond en in het grondwater achtergebleven. De omvang van de restverontreiniging in de grond is destijds geschat op 50 m³. De restverontreiniging in het grondwater was marginaal. Door de provincie is hiermee ingestemd.

In 2011 is een verkennend en aanvullend onderzoek uitgevoerd door UDM (kenmerk 11020131, 21 juli 2011). Hieruit volgde dat circa 300 m³ grond verontreinigd is met minerale olie, waarvan 95 m³ sterk verontreinigd is met vluchtige aromaten. Deze verontreiniging bevindt zich direct ten zuiden van de garage/showroom. Hier bevindt zich eveneens een grondwaterverontreiniging. De totale omvang van het met minerale olie en vluchtige aromaten verontreinigde grondwater bedraagt circa 1320 m³, waarvan circa 230 m³ sterk verontreinigd.

De aangetroffen verontreiniging betreft waarschijnlijk een restverontreiniging die is achtergebleven na de sanering die eind jaren '90 van de vorige eeuw is uitgevoerd. Er is destijds een aantal saneringsstappen uitgevoerd, maar dit blijkt niet voldoende te zijn geweest om de verontreiniging in zijn geheel te verwijderen.

In het (deel)saneringsplan (IDDS, kenmerk 1203-5592/HGO/rap1) wordt geconcludeerd dat er geen humane en ecologische risico's verbonden zijn aan de verontreiniging. Ook wordt geconcludeerd dat er geen verspreidingsrisico's zijn omdat het een reeds oude verontreiniging betreft en men ervan uit gaat dat deze zich niet verder zal verspreiden.

Het (deel)saneringsplan is op 26 september 2012 door de provincie goedgekeurd. Voor de sanering wordt de verontreiniging in de vaste bodem tot zover als nodig ontgraven ter plaatse van de toekomstige parkeerkelder. De saneringsdoelstelling is het behalen van een stabiele eindsituatie met een restverontreiniging. Het (deel)saneringsplan is op 26 september 2012 door de provincie goedgekeurd, op basis waarvan het aspect bodemkwaliteit niet beperkend is in het doen realiseren van de voorgenomen woningbouw (uiteraard onder voorwaarde van het uitvoeren van het plan)

6.6 Brandweer

De Brandweer kan instemmen met de voorgestelde bestemmingsplanherziening, ook bij inachtneming van de in- en uitritsituatie zoals die - als gevolg van nieuw gemaakte afspraken - op de vast te stellen planverbeelding tot uitdrukking komt.

- Bij een (brand)melding van het woongebouw op de hoek met de Strooijweg/Schoolstraat zal het voertuig voor de entree aan de Schoolstraatzijde zich op de Schoolstraat opstellen. Dit levert verder geen problemen op;
- Voor de twee noordelijker gelegen woongebouwen is dit iets lastiger want de entrees liggen niet aan de wegzijde maar naar de parkeerplaatszijde. Volgens de regels (zeer theoretisch) moet een woongebouw tot op een afstand van maximaal 40 m vanaf de toegang van de entree van het gebouw zich kunnen opstellen. Wanneer het voertuig zich op de Edeseweg resp. Schoolstraat opstelt dan zal de hoofdentree van het woongebouw binnen 40 m te bereiken zijn.

In de praktijk zal het voertuig een stuk richting de parkeerplaatsen rijden om zo dicht mogelijk bij de entreedeur te komen. De inrit is hier geschikt voor, maar het voertuig rijdt vervolgens over het parkeerdek van de parkeerkelder. Dit parkeerdek dient constructief hier wel geschikt voor te zijn. Dat geldt ook voor andere hulpdiensten zoals de vuilnisophaaldiensten en verhuishagens. Daarvoor is het wenselijk om een doorsteek tussen de parkeerplaatsen te maken. Grotere voertuigen hoeven dan niet achteruit weer de weg op te draaien en hulpdiensten rijden zich niet vast als er meerdere voertuigen betrokken zijn. (voor de hulpdiensten zou dit ook met een uitneembaar paaltje kunnen).

Met inachtneming van de (uitvoerbaar geachte) maatregelen zoals hiervoor gesteld, stemt de Brandweer in met de voorgestelde bestemmingsplanherziening.

Het plan voldoet aan de voorwaarden gesteld in de "Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" en aan het Brandweertzorg-Dekkingsplan West-Veluwe/Vallei", dat regels stelt aan de opkomsttijd.

6.7 water

Riolering vuilwater

Voor de nieuwe panden moet een gescheiden rioleringssysteem worden aangelegd. Het vuile water moet worden aangesloten op het riool in de Schoolstraat-Edeseweg.

Vuilwaterlozing uitvoeren in PP / PVC roodbruin RAL code 8023

Riolering regenwater

Het regenwater van het dakvlak moet op eigen terrein worden geïnfiltreerd in de bodem. Hierbij moet een buffer worden aangelegd van 40 mm ten opzichte van het verharde oppervlakte. Er dienen bladvangsters in de standleidingen te worden aangebracht en een zandvangputje net bovenstrooms van het infiltratiesysteem. Er mag geen koppeling komen tussen het infiltratiesysteem en het gemeentelijk riool.

Regenwaterlozing van het dakvlak uitvoeren in PP zwart RAL code 9011 of PVC middelgrijs code 7037

7. Economische uitvoerbaarheid

Het gaat hier om een ontwikkeling die volledig op particuliere grond plaatsvindt. Er worden geen andere kosten gemaakt dan die uit de te betalen leges worden gedekt. Er hoeft dus geen exploitatieplan gemaakt te worden. Wel dient de afwenteling van mogelijke planschaderisico's in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer (richting initiatiefnemer) te worden vastgelegd.

8. Inspraak en vooroverleg

a. Inspraak:

Gelet op de inhoud van de gemeentelijke inspraakverordening op het punt van ruimtelijke plannen behoeft op dit planvoornemen in principe geen inspraak te worden georganiseerd (dus kan het plan direct in ontwerp ter visie te worden gelegd). Om de bestaande woonomgeving tijdig op de hoogte te stellen van het planvoornemen, is er op 12 april 2012 een zgn. inloopavond georganiseerd in gebouw De Brink te Bennekom.

Een aantal direct omwonenden stelde het op prijs schriftelijk een reactie op de voorgestelde planopzet te geven. Daar is die avond mee ingestemd, zij het onder de afspraak dat de reacties wel worden beschouwd, maar niet formeel worden samengevat in een "nota inspraakreacties".

De inhoud van de reacties heeft geleid tot een aanpassing van de op die avond gepresenteerde planopzet. De wijziging betreft de ontsluiting van het terrein. Werd in de oorspronkelijke opzet gekozen voor een directe ontsluitingsweg tussen de Schoolstraat en de Edeseweg, in het thans voorliggende plan heeft het appartementengebouw aan de Edeseweg een eigen ontsluiting, evenals de twee appartementen aan de Schoolstraat/hoek Strooijweg.

b. vooroverleg

Reactie Inspectie Ruimtelijke Ordening Oost:

Het onderhavige plangebied is niet gelegen in een nationaal landschap. Om die reden behoeft het planvoornemen niet aan de Inspectie te worden voorgelegd.

Reactie Provincie Gelderland:

De locatie maakt deel uit van de kern Bennekom, in een omgeving waar de woonfunctie centraal staat. In dat kader staat de provincie positief tegenover de voorgestelde ontwikkeling.

Reactie Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Omdat de dichtstbijzijnde risicobronnen (buisleiding, LPG-tankstation en de A12) op meer dan 1 kilometer afstand liggen en de te verwachten effectafstanden niet over het plangebied reiken is er voor deze adviesinstantie geen reden advies uit te brengen.

Reactie Waterschap Vallei en Eem

Omdat hier geen substantiële uitbreiding is van het verhard oppervlak en er geen oppervlaktewater in het plangebied ligt, heeft het Waterschap Vallei en Eem hier geen belang. Het enige aandachtspunt is de parkeerkelder in relatie met de grondwaterstand. Wanneer er sprake is van een hoge grondwaterstand wordt geadviseerd de kelder waterdicht aan te leggen.