

Plantoelichting

**Ede, Maanderbuurtweg
(2 woningen en vijf
woon-/werkunits)**

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om naast het perceel Maanderbuurtweg 84 te Ede twee woningen en vijf woon-/werkunits te realiseren. Het terrein is nu braakliggend.

In het vigerende bestemmingsplan "ISEV" heeft deze plek de bestemming "bedrijventerrein uit te werken". Door de ligging aan de rand van het nieuwe bedrijventerrein heeft die planologische uitwerking echter nooit plaatsgevonden. In het onlangs door de raad vastgestelde bestemmingsplan "Ede West 2009" heeft de kavel een groenbestemming gekregen, als onderdeel van de overgangszone tussen het nieuwe bedrijventerrein en Pakhuis. Deze bestemming is in december 2010 door de Raad van State vernietigd, zodat voor deze plek de bestemming "bedrijventerrein uit te werken" geldend blijft.

2 Beschrijving locatie

2.1 Ligging locatie

De kavel - ter hoogte van de overgang met de Pakhuisweg - ligt op een goed zichtbare plek direct grenzend aan de groenzone met waterpartij, die de overgang naar het Bedrijventerrein A12-Zuid vormt. Noordelijk van de kavel ligt de met het buurtschap "Pakhuis". Op circa 150 meter ten zuiden van deze locatie bevindt zich de Rijksweg A12.



Ligging planlocatie

3 Ruimtelijke aspecten

Enige jaren geleden is het terrein gekocht door HBE. Dit bedrijf beoogt herontwikkeling van deze kavel. In afwachting van verdere ontwikkelingen is het gebied op dit moment in gebruik als buitenopslag van containers en bouwmaterialen. Het hierdoor ontstane rommelige beeld levert met het oog op de verkoop van de aangrenzende kavels op BTA12 een onwenselijke situatie op.

De Pakhuisweg kenmerkt zich aan de noordzijde door woningen, die een enkelzijdige lintstructuur vormen. De bebouwing ten zuiden van de Pakhuisweg wijkt in morfologisch opzicht af van de lintstructuur aan de noordzijde. Ook de typologie van de bebouwing is anders; hier staan enkele boerderijen, met het woongedeelte los van de grote schuren.

Niet alleen de woonbebouwing langs de Pakhuisweg, maar ook het nieuwe bedrijventerrein A12 is bepalend voor het ruimtelijk beeld rond de her te ontwikkelen locatie. Langs de randen van het bedrijventerrein is een waterpartij aangelegd met een groene omzoming. Daarnaast ligt voor de meest westelijke kavels een opgave voor realisatie van een “integraal landschapsontwerp”.

De te herontwikkelen kavel ligt weliswaar in de groenzone van het bedrijventerrein, maar aan de zijde van buurtschap “Pakhuis”. Bebouwing dient zich dan ook zoveel mogelijk van het bedrijventerrein af te richten en zich, waar mogelijk, te oriënteren op de Pakhuisweg. Het oriënteren van bebouwing op het bedrijventerrein doet, mede door de korte afstand, afbreuk aan de overgang van stad naar landschap op hoog schaalniveau.

In het voorliggende bouwplan is recht gedaan aan deze uitgangspunten door de twee woningen op de Pakhuisweg te oriënteren. Zowel middels de bouwrichting als qua bouwtypologie vindt aansluiting plaats met de bestaande bebouwing aldaar.

De vijf woon-/werkunits zijn van het bedrijventerrein af georiënteerd. Uitsluitend de qua parkeernormering noodzakelijke parkeerplaatsen liggen aan de oostzijde van het perceel, waarbij de landschappelijke inpassing ervan er aan zal bijdragen dat de uitstraling ervan richting het bedrijventerrein tot een minimum beperkt blijft.

Verkeer/parkeren en groenvoorzieningen.

4.1 Verkeer/parkeren

In totaal worden er twee woningen en vijf woon-/werkunits gebouwd. Uitgaande van het combineren van wonen en werken binnen eenzelfde eenheid wordt voor de vijf woon-werkunits van een gecombineerde parkeerbehoefte uitgegaan. Deze ligt doorgaans lager dan de optelsom van wonen en werken. Mede gelet op de beschikbare oppervlakte per unit wordt uitgegaan van een parkeernorm van 3.0 per unit. Voor de woon-/werkunits dienen er dus $5 \times 3.0 = 15$ parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Daarboven komt de parkeernorm voor de twee woningen, die (afgerond) op 4 ligt. Daarmee komt het totaal aan te leggen parkeerplaatsen op 19.

In totaal voorziet het bouwplan in de aanleg van 20 parkeerplaatsen, hetgeen toereikend is. Bovendien speelt dat er meer parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden, maar de voorgenomen groene inpassing van het parkeergedeelte zorgt voorts nog voor een beperking.

5. Natuurbeschermingswetgeving en Archeologie/cultuurhistorie

Natuurwetgeving

Gebiedsbescherming

Het betreffende perceel ligt niet in beschermd natuurgebied (Natura 2000/EHS). Het dichtst gelegen Natura 2000 gebied is gelegen op 2,5km van het plangebied. Het beschermingskader voor de EHS en de Natuurbeschermingswet zijn in dit kader daarom niet van belang.

Soortbescherming

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De wet richt zich vooral op het instandhouden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Sinds de inwerkingtreding van de AMvB (2005) worden er 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.

Samenvatting en conclusie

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet of het beschermingskader van de EHS is niet noodzakelijk.

Het grootste deel van het plangebied is verhard, op het perceel zijn geen gebouwen, waterpartijen of begroeiing aanwezig. Het huidige terrein wordt nu gebruikt als open opslag van containers en

bouwmaterialen. De kans op het treffen van beschermde soorten Flora- en Fauna is daarmee uiterst gering. Verdere toetsing aan de Flora- en Faunawet is daarom niet noodzakelijk.

Mogelijk wordt de op de planlocatie aanwezige houtige beplanting door vogels gebruikt als broedgelegenheid, eventuele verwijdering van bomen, struiken of hoge ruigte dient in ieder geval buiten het broedseizoen plaats te vinden (15 maart tot 15 augustus).

5.2. *Archeologie/cultuurhistorie*

De kavel "hoek Pakhuisweg/bedrijventerrein A12-zuid" maakte deel uit van het bestemmingsplan Ede-West (6 april 2010). In dit plan is beredeneerd afgezien van enige vorm van archeologische bescherming van de betreffende locatie, omdat in het terrein op basis van archeologisch vooronderzoek (RAAP-rapport 936, oktober 2003) geen behoudenswaardige archeologische resten meer te verwachten zijn. Er zijn geen redenen dit archeologisch advies in het kader van het nieuwe inrichtingsvoorstel te herzien. Van nader archeologisch onderzoek kan dus worden afgezien.

6 Milieuaspecten

6.1 *Milieuzonering*

In de VNG-brochure 'bedrijven en milieuzonering' worden richtlijnen gegeven voor het planologisch inpassen van gevoelige bestemmingen en bedrijven. 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.

Het gebied aan de Pakhuisweg kenmerkt zich bij uitstek als een gemengd gebied. Er is veel bedrijvigheid (aan huis), in combinatie met woonpercelen in de vorm van lintbebouwing. De richtafstanden die gelden kunnen dan ook met één stap worden verminderd.

Het plan voorziet in de komst van twee vrijstaande woningen en woonwerkunits. Deze woonwerkunits zullen bedrijven gaan herbergen met een bedrijfscategorie 1 of 2. Hieraan is een richtafstand gebonden van 10 meter, rekening houdend met de vermindering van één stap.

De afstand tot de percelen aan de overzijde van de weg is ruim voldoende, zowel voor de gewenste woonfuncties als voor de gewenste bedrijfsfunctie. Aan de westzijde van het plangebied ligt echter het perceel Maanderbuurtweg 84, dat in het bestemmingsplan 'Agrarisch Buitengebied' bestemd is voor 'wonen'. De afstand tot de gevel van deze woning vanaf de inrichtingsgrens is beperkt.

In categorie B van bijlage 4 van de handreiking zijn activiteiten genoemd die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, voor zover er een bouwkundige afscheiding is ten opzichte van woningen. Bij nieuwbouw stelt het Bouwbesluit (en eventueel het Barim) dusdanige eisen aan bedrijfsbebouwing dat hier sprake van is. Zolang het bestemmingsplan slechts bedrijvigheid toelaat uit categorie A en B uit bijlagelijst 4, bestaat er vanuit het oogpunt van milieuzonering geen bezwaar ten aanzien van het plan. Wanneer het de bedoeling is andere activiteiten mogelijk te maken, dient met een akoestisch rapport te worden aangetoond dat hier in de naastgelegen woning geen hinder van wordt ondervonden.

Conclusie

Vanuit milieuzonering is de voorgestelde planherziening positief, mits bijlagelijst 4 van de handreiking als staat van (toelaatbare) bedrijfsactiviteiten wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

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 gezonede 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 (bestemmingsplan/projectbesluit) de aanleg van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit) 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 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 gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied in de zone van een bestaande weg 53 dB.

Beschouwing plangebied

Het betreffende perceel ligt in de geluidszone van de A12 en de Pakhuisweg/Maanderbuurtweg (60 km/uur-regime). Uit het akoestisch onderzoek (kenmerk 10.105 – AO Pakhuisweg te Ede van 2 april 2012, opgesteld door Buro Appel) blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de A12 ter plaatse van het zuidelijke gebouw ten hoogste 54 dB op de zuidgevel, 53 dB op de oostgevel en 51 dB op de westgevel bedraagt. Ter plaatse van de twee vrijstaande woon-/werkunits bedraagt de geluidsbelasting vanwege de A12 ten hoogste 51 en 53 dB. De geluidsbelasting vanwege de Pakhuisweg/Maanderbuurtweg bedraagt volgens globale berekeningen ten hoogste 48 dB en voldoet daarmee aan de wettelijke voorkeurswaarde. Aangezien bron- en overdrachtsmaatregelen vanuit financieel oogpunt niet haalbaar zijn worden hogere waarden vastgesteld.

Omdat de geluidsbelasting van de zuidgevel van het zuidelijke gebouw de maximale ontheffingswaarde overschrijdt wordt deze gevel doof (zonder te openen delen) uitgevoerd. Gevels die doof (zonder te openen delen) uitgevoerd worden hoeven niet getoetst te worden aan de normen uit de Wet geluidhinder. Wel dienen ze voldoende geluidisolatie te hebben om aan de norm voor het binnenniveau in de woning te kunnen voldoen.

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld (en ook voor de dove zuidgevel) wordt tijdens de aanvraagprocedure van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen), een onderzoek naar de geluidwering van de gevelopbouw verricht ter toetsing van het binnenniveau. Uit dit bouwakoestische onderzoek zal blijken welke aanvullende gevelisolatie maatregelen noodzakelijk zijn om aan de wettelijke norm (Bouwbesluit 2012) voor het binnenniveau te kunnen voldoen.

Conclusie

Na het vaststellen van hogere waarden vormt het aspect verkeerslawaaï geen onoverkomelijke belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan en de realisatie van de woon-/werkunits. Bij de bouw van de woningen dienen extra geluidsisolerende voorzieningen te worden doorgevoerd in de gevel- en dakopbouw.

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.

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 het perceel worden in totaal 7 woningen (waarvan 5 met ateliers op de begane grond) gerealiseerd. Deze ontwikkeling valt ruimschoots binnen de NIBM-grens. 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 vaststelling van het bestemmingsplan.

6.4 Externe Veiligheid (agv transportassen)

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 zones 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:

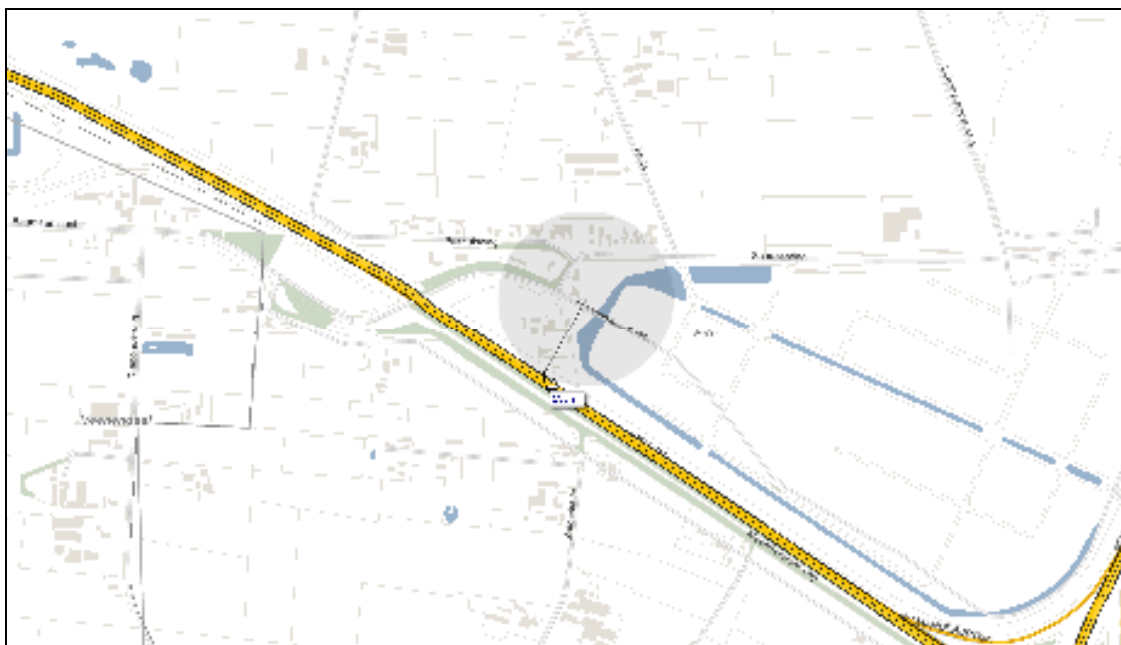
- bedrijven;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Beschouwing plangebied en conclusie

In de omgeving van het plangebied ligt volgens de risicokaart van de provincie Gelderland alleen de A12 als relevante risicobron. De afstand tussen het plangebied en de A12 bedraagt circa 155 meter (zie onderstaande figuur). De invloed van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 ter hoogte van het plangebied is reeds onderzocht in het kader van Bestemmingsplan Ede-West 2009 (rapport 'Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen bestemmingsplan Ede-West' d.d. 23 oktober 2009, kenmerk 198426 091033 – HA76). Het plan Ede-West bevat ondermeer de realisatie van een bedrijventerrein direct langs de A12. Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van een PR 10^{-6} /jaar contour. Het groepsrisico blijft ruimschoots onder de oriëntatiewaarde.

Gezien de kleine populatietoename vanwege het plan aan de Pakhuisweg (7 woningen, waarvan 5 met ateliers op de begane grond) zal het groepsrisico niet significant toenemen. Verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet aan de orde.

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan.



Figuur 1: Uitsnede risicokaart

6.5 Bodem

Op de locatie is al een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd aan de Maanderbuurtweg 84-86 te Ede. (Vink, kenmerk M04-217 van 26 augustus 2004). Gezien het gebruik in de periode tussen onderzoek en heden wordt het rapport nog representatief geacht.

Voorafgaand aan het verkennend onderzoek is een historisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is voortgekomen dat op de locatie een bovengrondse tank aanwezig is geweest, een gedempte watergang aanwezig is, dat plaatselijk een halfverharding met asfaltgranulaat aanwezig is en dat op het erfperceel mogelijk asbest in de bodem aanwezig is.

De resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek conform NEN-5740 en NEN-5707 zijn onderstaand per deellocatie beschreven.

Voormalige bovengrondse dieseltank:

Ter plaatse van de dieseltank is in zowel de grond als in het grondwater geen verontreiniging met olie of aromaten geconstateerd.

Gedempte watergang:

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat zowel het dempingsmateriaal als de oorspronkelijke slootbodembodem geen verontreinigingen bevat. Het grondwater ter plaatse is licht verontreinigd met chroom.

Asfaltgranulaat:

Het op de locatie aanwezige asfalt bevat een PAK-gehalte van 9,5 en 9,9 mg/kgds en is derhalve niet teerhoudend.

Erfperceel:

Op het erfperceel is in een mengmonster van de bovengrond een matig verhoogd gehalte aan minerale olie gemeten. Dit gehalte is tijdens de analyse van de separate monsters niet opnieuw aangetoond. Hierbij zijn alleen lichte verhogingen met minerale olie gemeten. Daarom is op deze locatie de bovengrond licht verontreinigd met PAK en minerale olie. In de ondergrond is geen van de onderzochte stoffen verhoogd waargenomen. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom, koper en zink.

Vanwege de mogelijke aanwezigheid van asbest is ook een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd. Hierbij is visueel geen asbest aangetroffen. Uit analytisch onderzoek blijkt dat in een monster een asbestgehalte gemeten is van 3,5 mg/kgds. Dit is ruim beneden de restconcentratienorm van 100 mg/kgds. Daarom wordt de grond als niet asbesthoudend aangemerkt.

Puinggranulaat:

ruimtelijke onderbouwing Ede, Maanderbuurtweg
augustus 2012

Tijdens de visuele inspectie van het aanwezige puingranulaat is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Daarom is analyse achterwege gelaten.

Grasland:

In zowel de bovengrond als de ondergrond van de weilanden is geen van de onderzochte stoffen verhoogd waargenomen. Het grondwater op de locatie is overwegend licht verontreinigd met zware metalen. Ter plaatse van peilbuis 107 is echter een sterk verhoogd gehalte aan nikkel alsmede een matig verhoogd gehalte koper gemeten. Dit gehalte is met een herbemonstering bevestigd. Voor de verhoging is geen aanwijsbare oorzaak te vinden. Daarom wordt er van uitgegaan dat deze geen antropogene oorsprong heeft. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Op basis van het onderzoek is de locatie geschikt voor het beoogde gebruik.

6.6. *Brandweer*

De Brandweer kan instemmen met de voorgestelde bestemmingsplanherziening voor het perceel Pakhuisweg/Bedrijventerrein A12-Zuid te Ede (advies 8 augustus 2011).

6.7 *water*

Riolering vuilwater

Voor de nieuwe panden moet een gescheiden rioleringssysteem worden aangelegd. Het vuile water moet worden aangesloten op de bestaande drukriolering. Vuilwaterlozing uitvoeren in PP / PVC roodbruin RAL code 8023

Afvoer regenwater

Het regenwater van de dakvlakken en de bestrating moet via een zaksloot of een andere bufferende voorziening worden aangesloten op het slotenstelsel. Hiervoor moet bij het Waterschap Vallei & Eem een vergunning worden aangevraagd. Ook kan in overleg met de gemeente worden gezien of er ruimte kan worden gereserveerd in het watergangenstelsel van het bedrijventerrein A12. 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).

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 is gelegen nabij het buurtschap Pakhuis en het bedrijventerrein A12-Zuid. In dat kader staat de provincie positief tegenover de voorgestelde ontwikkeling.

Reactie Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Op circa 150 meter ten zuiden van de planlocatie bevindt zich de snelweg A12. Het realistisch scenario voor snelwegen is een plasbrand als gevolg van een ongeval met een tankwagen met brandbare vloeistoffen. Als worstcase scenario wordt uitgegaan van een BLEVE als gevolg van een ongeval met een LPG tankwagen. Het plangebied ligt ruim buiten de effectafstanden van een plasbrand, maar wel binnen de 1%-letaalfstand van een BLEVE.

Gelet op de afstand tot de risicobron en omdat het hier een beperkt aantal woon-/werkunits betreft ligt het in de verwachting dat de realisatie van het plan niet zal bijdragen aan de (on)mogelijkheden voor

de hulpverlening. Derhalve is er in deze geen reden om nader advies uit te brengen over de eventuele optimalisatie van de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid.

Reactie Waterschap Vallei en Eem

Het Waterschap Vallei en Eem kan instemmen met de voorgenomen planopzet.