

Onderwerp: Vaststellen bestemmingsplan Oosterhout, Rietgraaf 13

Ons kenmerk: 20RV000052

Nummer:

Elst, 9 juni 2020

AAN DE RAAD

1. Voorstel

1. Het Rapport zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan "Oosterhout, Rietgraaf 13" vaststellen;
2. Het bestemmingsplan "Oosterhout, Rietgraaf 13" voor uitbreiding van het bestaande tankstation met LNG analoog en digitaal vaststellen;
3. Geen exploitatieplan vaststellen.

2. Inleiding

Op 10 april 2018 ontvingen wij een formeel verzoek om bestemmingsplanherziening voor de locatie Rietgraaf 13 in Oosterhout. Het verzoek betreft het uitbreiden van het bestaande Shell tankstation voor de verkoop van LNG brandstof. Het uitbreiden van het Shell tankstation met de verkoop van LNG is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan De Nieuwe Rietgraaf inclusief de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheden. Daarom is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Op 23 oktober 2018 besloten wij om medewerking te verlenen aan het verzoek en om in te stemmen met het aangaan van een brief- en planschadeovereenkomst met de initiatiefnemer. Op 31 maart 2020 besloten wij om geen milieueffectrapportage te laten opstellen, om in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan, om daarvoor geen inspraakprocedure te volgen en om het plan direct voor zienswijzen ter inzage te leggen.

3. Doel en beoogd effect

Doel is te komen tot een nieuw bestemmingsplan voor de locatie Rietgraaf 13 in Oosterhout. Met een besluit volgens voorstel wordt een volgende stap gezet in de bestemmingsplanprocedure. Het effect is dat een actueel juridisch-planologisch kader gaat gelden waarbinnen de aangevraagde ontwikkeling mogelijk is.

4. Argumenten

1.1 De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan "Oosterhout, Rietgraaf 13" heeft van 9 april 2020 t/m 20 mei 2020 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Er is één zienswijze ingediend. De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen verwijzen wij naar het bijgevoegde "Rapport zienswijzen" (bijlage 1).

2.1 De locatie is gunstig gelegen nabij de snelweg en op een bedrijventerrein met veel vrachtverkeer.

Bedrijventerrein Park 15 is vooral gericht op grootschalige logistieke bedrijven. Deze bedrijven zorgen voor veel vrachtverkeer. Het huidige Shell tankstation ligt nabij de ingang van het bedrijventerrein en op korte afstand van de snelweg A15 en is dus een logische locatie voor een LNG tankstation.

2.2 LNG levert een belangrijke bijdrage aan verdere verduurzaming van het vrachtverkeer en geeft minder CO2 uitstoot.

Bio-LNG bestaat voor ongeveer 97% uit methaan, de rest is stikstof. Het Bio-LNG wordt geproduceerd uit stortgas en biogas afkomstig van vergisting van organisch restmateriaal en na reiniging en sterke afkoeling vloeibaar gemaakt. LNG en Bio-LNG zijn de enige duurzame en economisch aantrekkelijke alternatieven voor diesel in het zware wegtransport. Een truck die rijdt op LNG/Bio-LNG voldoet aan de strengste internationale milieunormen. De verbranding van vloeibaar methaan levert minder schadelijke emissie op dan de verbranding van diesel of benzine. Daarnaast levert het rijden op Bio-LNG een CO2-reductie op van 80%.

2.3 Trucks die rijden op (Bio-)LNG zijn stiller dan dieseltrucks.

Ten aanzien van het maximaal te produceren geluid van trucks gelden steeds strengere regels. Voornamelijk het distributievervoer heeft hier veel mee te maken. Om een flexibele aanvoer en afvoer van producten te kunnen organiseren dient de truck stil te zijn. De truck op LNG/Bio-LNG heeft een PIEK-certificaat. Dit betekent dat laden en lossen met deze truck op meer tijdstippen is toegestaan. De inzet van deze trucks kan dus veel flexibeler plaatsvinden. Een LNG/Bio-LNG truck is maar liefst 70% stiller dan een vergelijkbare dieseltruck.

2.4 Er wordt voldoende afstand gehouden tot milieugevoelige functies.

Het plangebied behoort tot een bedrijventerrein. De dichtstbijzijnde gevoelige functie bevindt zich op 500 meter afstand van het perceel. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand van 30 meter uit de VNG-richtlijn Bedrijven en milieuzonering tussen een tankstation (milieubelastende functie) en een woning (gevoelige functie) in gemengd gebied. Ook aan de richtafstand voor gevaar van 50 meter wordt voldaan (zie argument 2.5). In het bestemmingsplan wordt geborgd dat binnen deze afstand geen nieuwe gevoelige functies kunnen worden opgericht.

2.5 Vanuit oogpunt van externe veiligheid is een veiligheidscontour van 50 meter in het bestemmingsplan geborgd.

Aan het op- en overslaan van LNG zijn risico's verbonden. Deze risico's moeten worden getoetst aan het beleid voor externe veiligheid. Dit is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving door handelingen met gevaarlijke stoffen. Uit de risicoberekening 'Risicoanalyse/LNG tankstation Park15 Oosterhout' blijkt dat de risicocontour een reikwijdte heeft van 50 meter. Hiervoor is een aanduiding opgenomen in het bestemmingsplan. Binnen de aanduiding zijn geen gevoelige of (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig en zijn ook geen nieuwe gevoelige of (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk.

2.6 De toename van het groepsrisico als gevolg van het planologisch mogelijk maken van een LNG-tankstation achten wij acceptabel.

Voor dit bestemmingsplan is een apart onderzoek naar het groepsrisico (QRA) gedaan. Dit is positief beoordeeld door de ODRA en opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Wij achten de toename van het groepsrisico acceptabel om de volgende redenen:

1. De hoogte van het groepsrisico bedraagt in dit geval maximaal de oriëntatiewaarde, het ijkpunt voor de verantwoording van het groepsrisico. Hierbij wegen wij mee dat bij een onverhoopt maatgevend ongevalsscenario de schade in het plangebied, ondanks de getroffen maatregelen, aanzienlijk kan zijn.
2. De VGGM geeft geen onoverkomelijke bezwaren aan in haar advies over rampenbestrijding en zelfredzaamheid door oprichting van een LNG-tankstation op deze locatie.
3. De realisatie van een LNG-tankstation past in het gemeentelijke externe veiligheidsbeleid.

4. De realisatie van de LNG-tankstation draagt bij aan een duurzaam energiegebruik en is maatschappelijk en economisch belangrijk voor het bedrijf en de gemeente.

2.7 Nadelige effecten op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten.

Op 29 mei jl. heeft de Raad van State een uitspraak gewezen inzake het PAS. Gevolg hiervan is dat op dit moment alleen nog bestemmingsplannen in procedure kunnen worden gebracht als is onderbouwd dat er door de ontwikkeling geen significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitats optreden. Het bestemmingsplan betreft de realisatie van LNG-vulpunt bij een bestaand tankstation aan de Rietgraaf 13 in Oosterhout. Uit de uitgevoerde Aerius-berekening volgt dat de depositiewaarden voor zowel de realisatie- als gebruiksfase onder de 0,00 mol/ha/jr blijven. Significante negatieve effecten op de stikstofgevoelige habitats zijn op voorhand uitgesloten.

3.1 Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig.

Voor bestemmingsplannen waarin een bouwplan wordt mogelijk gemaakt, zoals de bouw van een woning, is het vaststellen van een exploitatieplan verplicht, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Met de initiatiefnemer is een kostenverhaals- en planschadeovereenkomst gesloten, waarmee het kostenverhaal anderszins is verzekerd, zodat het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig is.

5. Kanttekeningen en risico's

2.1 De veiligheidscontour van 50 meter beperkt de mogelijkheid tot het oprichten van (beperkt) kwetsbare objecten.

De veiligheidscontour valt over het perceel van het tankstation, de wegen Rietgraaf en Rietgraafsingel en een deel van een parkeerterrein. Binnen de contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig. De contour beperkt de mogelijkheid tot het oprichten van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten, zoals een nieuw bedrijfsgebouw, binnen de richtafstand. Er blijft op het overige gedeelte van het perceel echter voldoende ruimte over voor het oprichten van bedrijfsbebouwing en voor het ontplooiën van doelmatige bedrijfsmatige activiteiten. Gelet op het veiligheidsbelang dat is gediend met het borgen van de veiligheidscontour achten wij deze beperking niet onevenredig. Het plan is daarmee niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

6. Financiën

Met de initiatiefnemer is een overeenkomst gesloten voor het verhaal van de kosten voor de bestemmingsplanprocedure. Daarnaast is met de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst gesloten om eventuele planschadekosten te kunnen verhalen.

7. Vervolg

Planning

Het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan publiceren wij in Hét Gemeente-Nieuws en in de Staatscourant. Na bekendmaking ligt het bestemmingsplan met bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage voor eventueel beroep. Het besluit tot vaststelling treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt.

Communicatie

De initiatiefnemer en indiener van de zienswijze brengen wij schriftelijk op de hoogte van uw besluit.

Participatie

De initiatiefnemer is betrokken bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan. Eigenaren van omliggende percelen zijn geïnformeerd over de voorgenomen plannen. Ook is de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan, naast de gebruikelijke

