

Tebodin Netherlands B.V.

Merseyweg 20 • Havennummer 5210 • 3197 KG Botlek Rotterdam

Postbus 1190 • 3180 AD Rozenburg

Telefoon 0181 65 17 11 • Fax 0181 61 08 09

rotterdam@tebodin.com • www.tebodin.com • www.tebodin.nl

Opdrachtgever: **Air Liquide B.V.**

Project: **Waterstofkstation Groene Kruisweg nabij nr. 401 Rhoon**

Ordernummer: T45274.01

Documentnummer: 123312001

Revisie: 0

Auteur: A. Cramer

Telefoon:0181 65 18 26

Telefax: 0181 61 08 09

E-mail: a.cramer@tebodin.com

Datum:13 augustus 2013

Planvisie



Tebodin Netherlands B.V.
Ordernummer: T45274.01
Documentnummer: 123312002
Revisie: 0
Datum: 13 augustus 2013
Pagina: 2 van 18

0	23-08-2013	Voor commentaar	A. Cramer	I. van Langevelde
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

	Inhoudsopgave	Pagina
1	Inleiding	4
1.1	Ligging projectgebied	4
1.2	Initiatiefnemer	5
1.3	Locatiekeuze	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Ruimtelijk beleidskader	7
2.1	Inleiding	7
2.2	EU beleid	7
2.3	Rijksbeleid	8
2.4	Provinciaal Beleid.	8
2.4.1	Inleiding	8
2.4.2	Provinciale milieuverordening	9
2.4.3	Milieu-uitvoeringsprogramma 2013-2017	9
2.5	Gemeentelijk Beleid	10
2.6	Conclusie	10
3	Ruimtelijke verschijning	11
4	Sectorale aspecten	14
4.1	Vormvrije m.e.r. beoordeling	14
4.2	Lucht	14
4.3	Flora- en fauna	14
4.4	Bodem	14
4.5	Geluid	14
4.6	BBT	14
4.7	Energie	15
4.8	Grond- en hulpstoffen en eindproducten	15
4.9	Afval en (afval)water	15
4.10	Externe veiligheid	15
4.11	Brandveiligheid	15
4.12	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS)	15
4.13	Verkeer	15
4.14	Conclusie	16
5	Economische uitvoerbaarheid	17

BIJLAGE 1: Planning

1 Inleiding

De aanleiding voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is de voorgenomen bouw van het Air Liquide Waterstof Tankstation te Rhoon. De beoogde inrichting is in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Op de locatie zit een verkeerbestemming, hetgeen bouw en exploitatie van een waterstof tankstation zonder bestemmingsplan wijziging niet mogelijk maakt.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. De inrichting kan daarom mogelijk worden gemaakt door middel van een omgevingsvergunning. Bij deze omgevingsvergunning behoort voorliggende ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat het voornemen om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Een aanpassing van het bestemmingsplan is derhalve nodig.

1.1 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Groene Kruisweg (N492) noordwestkant ter hoogte van het ANWB service station nabij Groene Kruisweg 401 (de locatie heeft op dit moment nog geen nummer). In onderstaande figuur 1, is de ligging van het projectgebied weergegeven. Het betreft het kadastrale perceel Rhoon sectie A nummer 5706 gedeeltelijk.



Figuur 1, ligging projectgebied

1.2 Initiatiefnemer

Air Liquide B.V. (hierna te noemen Air Liquide) betreft een inrichting voor het produceren en leveren van industriële gassen. Air liquide produceert waterstof en levert dit onder andere via de buisleidingstraat die door Rhoon loopt. Air Liquide ziet vervoer op waterstof als een van hun bedrijfseconomische kansen voor de toekomst.

Het idee van het te ontwikkelen vastgoed is om een waterstoftankstation te bouwen en te exploiteren. Dit met als doel duurzame mobiliteit mogelijk te maken in Nederland. Aan het gebruik van fossiele brandstoffen zijn veel nadelen verbonden: naast de eindigheid van deze bron, is de winning, productie en het gebruik vervuילend voor het milieu. We zijn geopolitiek afhankelijk van vaak politiek instabiele landen. Deels kunnen deze problemen opgelost worden door voor mobiliteit bijvoorbeeld elektrisch te gaan rijden op batterijen. Dit is een stap in de goede richting, echter er blijven nadelen aan verbonden waaronder de beperkte actieradius, het lang opladen van deze batterijen, alsmede het vaak niet duurzaam produceren van de elektriciteit.

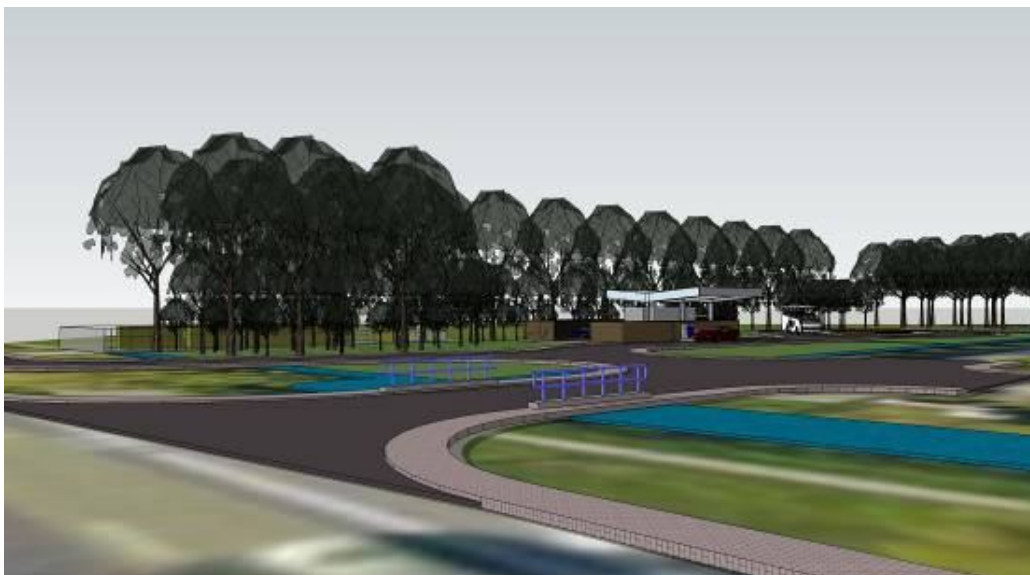
Waterstof kan worden gebruikt voor het wegverkeer en, via brandstofcellen, voor elektrische apparaten. De brandstofcellen maken terplekke elektriciteit door ze in contact te brengen met waterstofgas en lucht waarbij er water en elektriciteit gemaakt wordt in de cel. Deze elektriciteit wordt dan direct gebruikt voor aandrijving van een elektromotor. Dit is een efficiënt proces en dubbel zo efficiënt dan het rendement van een verbrandingsmotor. Op brandstof cel aangedreven elektrische auto's kan inmiddels circa 500 tot 600 kilometer gereden worden. Daarmee hebben ze niet de beperkingen van batterij aangedreven elektrische auto's, bovendien gaat het opladen veel sneller. Dit is vergelijkbaar met het tanken op benzine. Wanneer waterstof duurzaam wordt geproduceerd is het de schoonste brandstof. Dit betekent integraal vanaf de bron tot aan de emissie van de uitlaat geen emissie van NOX, CO2 of fijnstof. De grote milieuvordelen zijn geen "zure regen", geen klimaatopwarming door de emissie van CO2 en geen verhoogde kans op bijvoorbeeld astmatische aandoeningen aan luchtwegen.

1.3 Locatiekeuze

Voor de locatie is gekozen om navolgende redenen:

- Directe nabijheid grote woonpopulatie en bus remises. De verwachting is dat particulieren en bus-exploitanten niet willen omrijden om duurzaam te rijden.
- Directe nabijheid A15, maar ook provinciale ontsluiting. Dit maakt duurzame mobiliteit ook mogelijk voor lokaal verkeer.
- Directe nabijheid waterstof buisleidingstaat: Waterstof bron is voorradig, hetgeen een milieuvoordeel biedt. Immers voor de aanlevering van de brandstof zijn geen verkeersbewegingen nodig.
- De locatie biedt de mogelijkheid gebruik te maken van de bestaande oprit/afrit van Rijkswaterstaat/ANWB. Geen extra op- en afrit op de relatief drukke provinciale weg.
- Goede stedenbouwkundige inpassing in de groene entree van Rhoon waardoor het duurzame imago waterstof brandstofcel elektrisch aangedreven auto's tot haar recht komt.

Een impressie van de toegang tot het station vanaf de Groene Kruisweg staat in figuur 2 weergegeven.



Figuur 2: toegang station vanaf Groene Kruisweg

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het actuele beleidskader dat relevant is voor het projectgebied. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 een beschrijving van de ontwikkeling aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de relevante milieuaspecten en de overige onderzoeken beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de haalbaarheid en economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 Ruimtelijk beleidskader

2.1 Inleiding

De beleidscontext voor de planvisie wordt gevormd door landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleid voor dit initiatief beknopt samengevat. Op basis hiervan zal in hoofdstuk 4 en 5 worden aangetoond dat het Air Liquide initiatief in lijn is met, en inhoud geeft aan de beleidsvisie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provinciaal en gemeentelijk beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren.

2.2 EU beleid

Vervoersinfrastructuur is van fundamenteel belang voor de goede werking van de interne markt, voor de mobiliteit van personen en goederen en voor de economische, sociale en territoriale samenhang van de Europese Unie. De EU-27 bestaat uit 5.000.000 km aan verharde wegen, waarvan 65.100 km zijn snelwegen, 212,800 km van spoorlijnen, waarvan 110,458 km geëlektrificeerd, en 42,709 km bevaarbare waterwegen. De totale investering voor de vervoersinfrastructuur in de periode 2000-2006 was € 859.000.000.000 (Eerste Intermediate Report "Evaluatie van het cohesiebeleid programma 2000-2006, werkpakket vervoer", augustus 2009).

Oprichting van een efficiënt trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) heeft een belangrijk element vormde in de herziene strategie van Lissabon voor concurrentievermogen en werkgelegenheid in Europa en zal een even centrale rol spelen bij de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europa 2020-strategie. Als Europa zijn economische en sociale potentieel te vervullen, is het essentieel om de ontbrekende schakels te bouwen en verwijder de knelpunten in onze transportinfrastructuur, alsmede aan de toekomstige duurzaamheid van onze vervoersnetwerken door rekening te houden met de behoeften van energie-efficiëntie en de klimaatverandering uitdagingen.

De Europese Unie steunt het TEN-T-implementatie door verschillende financiële instrumenten - de TEN-T-programma, het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en leningen Europese Investeringsbank en kredietgaranties.

Subsidies, in het bijzonder in het kader van de TEN-T-begroting en het Cohesiefonds en de Europese ontwikkelingsfondsen, spelen een belangrijke rol in zowel de voorbereiding en uitvoering van projecten fasen. Subsidies worden toegewezen aan studies (van haalbaarheidsstudies tot uitgebreide technische en milieustudies en dure geologische verkenningen), helpen om vroegtijdig project moeilijkheden te overwinnen, en om de fase werken. Een belangrijke kwestie voor de toekomst met betrekking tot de uitvoering van het TEN-T beleid is om de toekenning van subsidies te rationaliseren en te koppelen aan de Europese toegevoegde waarde van de projecten om zo de beste waar voor uw geld van de EU te waarborgen.

2.3 Rijksbeleid

Het ministerie van I&M heeft op 22 april 2013 een notitie uitgebracht onder de titel "Op weg naar duurzame mobiliteit, ruimte voor rijden op waterstof". Hierin schetst het ministerie hoe het de introductie van waterstof brandstofcel aangedreven auto's in Nederland ziet. Rijden op waterstof (H₂) richt zich in dit plan op voertuigen die elektrisch worden aangedreven, met waterstof als primaire energiedrager. De voertuigen hebben een brandstofcel aan boord, die de waterstof omzet in elektriciteit (men spreekt van een brandstofcel-elektrische auto of FCEV: fuel cell electric vehicle).

De potentie van waterstof voor het verminderen van CO₂ emissies is groot, tot bijna 100 procent als waterstof emissieloos wordt geproduceerd, bijvoorbeeld via zonne- of windenergie of duurzame biomassa of biogas. Tijdens het rijden zijn brandstofcel-elektrische auto's volledig emissievrij.

Rijden op waterstof is een van de innovatiesporen naar een duurzaam mobiliteitssysteem die het ministerie van I&M ziet. IenM werkt de komende jaren mee aan de marktvoorbereiding en mogelijke introductie van het rijden op waterstof. De inspanningen van I&M zijn erop gericht om de goede randvoorwaarden te scheppen voor marktintroductie, om bestuurlijke belemmeringen en onzekerheden weg te nemen, om technische vraagstukken te onderzoeken, en om samen met marktpartijen te verkennen hoe een uitrol van het rijden op waterstof er in Nederland uit zou kunnen zien. IenM trekt hierin samen op met de ministeries van Economische Zaken en Financiën en relevante marktpartijen en kennisinstellingen.

Inmiddels zijn brandstofcelauto's uitvoerig getest en verschillende producenten zijn in principe gereed voor massaproductie. Echter de infrastructuur van waterstof tankstations moet nog verder ontwikkeld worden. Air Liquide doorbreekt dit zogenaamde kip-ei probleem met de investering, installatie en ingebruikname van dit waterstoftank station in Rhooen, dat geschikt is voor het afvullen van bussen en auto's op brandstofcellen. Dit project krijgt financiële steun vanuit de overheid om verdere duurzame mobiliteit mogelijk te maken en wordt in nauw overleg met het ministerie van infrastructuur en milieu uitgevoerd.

Bij de ontwikkelvisie zullen de onderstaande punten aan bod komen:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Natuurbeschermingswet
- Flora- en Faunawet
- Wet luchtkwaliteit
- Besluit Bodemkwaliteit
- Europese Kaderrichtlijn Water
- Verdrag van Malta
- Wet op de archeologische monumentenzorg
- Besluit externe veiligheid inrichting (BEVI)
- Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

2.4 Provinciaal Beleid.

2.4.1 Inleiding

De provincie Zuid Holland ondersteunt de duurzame mobiliteitsvisie. Gerelateerd aan dit waterstof tankstation project, komt dit tot uiting in participatie in een consortium dat heeft ingeschreven op een Europese aanbesteding van FCH-JU met als doel een aantal waterstofbussen naar Nederland te krijgen.

2.4.2 Provinciale milieuverordening

Een van de instrumenten om het milieu gezond en veilig te houden is de Provinciale milieuverordening (PMV). De PMV is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming. De PMV wordt in fases, tranches genaamd, gewijzigd en geactualiseerd. Op 1 april 2011 is de zevende tranche in werking getreden. Vanaf dat moment bevat de verordening regels over:

- 1 afvalwater (procedure);
- 2 gebruik van gesloten stortplaatsen;
- 3 milieubeschermsgebieden voor stilte en voor grondwater;
- 4 bodemsanering;
- 5 inspraak bij een milieubeleidsplan, milieuprogramma en milieuverordening.

Voor het initiatief van BLL zijn alleen de aspecten 1 en 4 van direct belang. De ontwerpwijziging (achtste tranche) van de PMV betreft een beperkte aanpassing van de regels voor milieubeschermsgebieden voor grondwater. De ontwerpwijziging heeft van 22 mei tot 2 juli 2012 ter inzage gelegen. In de notitie PMV en Wabo wordt ingegaan op de veranderingen die per 1 oktober 2010 zijn opgetreden in de uitvoering van de PMV als gevolg van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

2.4.3 Milieu-uitvoeringsprogramma 2013-2017

De Wet milieubeheer (Wm) legt aan gemeenten de verplichting op om een 4-jarig milieuprogramma op te stellen. De opstelling van dit Milieu-uitvoeringsprogramma (MUP) is geregeld in de artikelen 4.20 en 4.21 van de Wet milieubeheer. In het MUP geeft de gemeente inzicht in hoe zij de komende jaren de gemeentelijke milieutaken gaat uitvoeren. Het gaat uiteraard om de wettelijk verplichte taken zoals vergunningverlening en handhaving, maar daarnaast ook om de uitvoering van taken die de overheid wenselijk acht of die de gemeente uit eigen ambitie op zich heeft genomen. De provincie heeft zich voor de periode 2013-2017 de volgende doelen per milieuthema gesteld.

Luchtkwaliteit

- geen mensen blootstellen aan grenswaarden overschrijdende luchtkwaliteit;
- voorkomen pieken in luchtverontreiniging;
- voorkomen geurhinder;
- verminderen emissies van zeer zorgwekkende stoffen;
- afspraken over strenger, aanvullend of specifiek beleid en gebied specifieke vergunningverlening tussen provincie en uitvoeringsdiensten;
- nemen van bronmaatregelen (VTH) ter verbetering van de luchtkwaliteit in de provincie Zuid-Holland;
- monitoring luchtkwaliteit.

Geluid

- terugdringen van het aantal gehinderde bij geluidknelpunten langs provinciale wegen met 10% per jaar;
- geluidhinder door en voor industrie beter te regelen;
- bij intensiever ruimtegebruik extra geluidhinder zoveel mogelijk voorkomen;
- eenduidige methode voor cumulatie van geluid en besluitvorming hieromtrent;
- beschermen van stiltegebieden.

Externe veiligheid

- clusteren van risicovolle activiteiten;
- verantwoord combineren van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten;
- nemen van maatregelen bij de bron en de ontvanger;
- vergroten van deskundigheid en capaciteit bij (uitvoerings)organisaties en (semi)overheden.

Bodemsanering en nazorg gesloten stortplaatsen

- saneren van vervuilde bodems ter verbetering van de bodemkwaliteit in relatie tot de (toekomstige) functies.
- voorkomen van verontreinigingsrisico's van voormalige stortplaatsen;
- voeren van een adequate nazorg op gesloten stortlocaties;
- terugdringen van de kosten van de nazorg bij saneringslocaties en gesloten stortplaatsen.

Bij de ontwikkelvisie zullen de onderstaande punten aan bod komen:

- Nota archeologiebeleid Zuid-Holland
- Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'
- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2002-2020

2.5 Gemeentelijk Beleid

Op 8 maart 2012 is de nota Toekomst Visie Albrandswaard 2025, "Werelddorpen met smaak" vastgesteld. Hierin wordt beschreven hoe de gemeente zich op het gebied van werken, wonen, onderwijs, recreatie en bestuur moet ontwikkelen, om aan te sluiten bij de wensen en de opvattingen van huidige en toekomstige generaties. De genoemde ontwikkelgebieden zijn in de visie gevat in vijf o's: Ondernemen (werken), Ontspannen (recreëren), Ontmoeten (wonen), Ontplooien (leren) en Ontketenen (besturen). In een apart verschenen Ingrediëntenboek zijn voor deze ontwikkelgebieden allerlei wensen, ambities, ideeën en plannen bijeengebracht. In de toekomstvisie wordt een aantal initiatieven in ideeën genoemd om te laten zien op welke manieren het streefbeeld in deze visie bereikt kan worden. De gemeente zet hierbij o.a. in op duurzame ontwikkeling, groene energie en zelfvoorzienendheid in energie, waarin de "groene entree" van Rhooon behouden blijft. Verder geeft het rapport aan, te willen aansluiten bij het Rotterdam Climate initiative en te willen streven naar halvering van de CO2 emissie uitstoot.

Het initiatief om een waterstof tanks station te bouwen en deze op aangegeven locatie te bouwen, geeft hier invulling aan. Het initiatief en de ruimtelijke onderbouwing hiervan is hiermee in lijn.

2.6 Conclusie

De voorgenomen inrichting van het waterstoftankstation is niet in overeenstemming met het vigerend bestemmingsplan maar wel met het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Een aanpassing van het bestemmingsplan is derhalve nodig, maar zal niet bezwaarlijk zijn voor het inpassen van het initiatief.

3 Ruimtelijke verschijning

Voor het waterstoftankstation is de volgende artist impressie gemaakt. Het betreft een luifel met achterliggend terreintje voor de technische installaties. Het bestaande bosje (boomlaag met gewone es en een struiklaag met meidoorn en vlier als basis) blijft de verschijningsvorm. Het bosje wordt gedeeltelijk uitgehold. Onderstaande figuren 3 t/m 7 geven de ligging van de locatie en de voorgenomen inrichting weer.



Figuur 3: ligging locatie



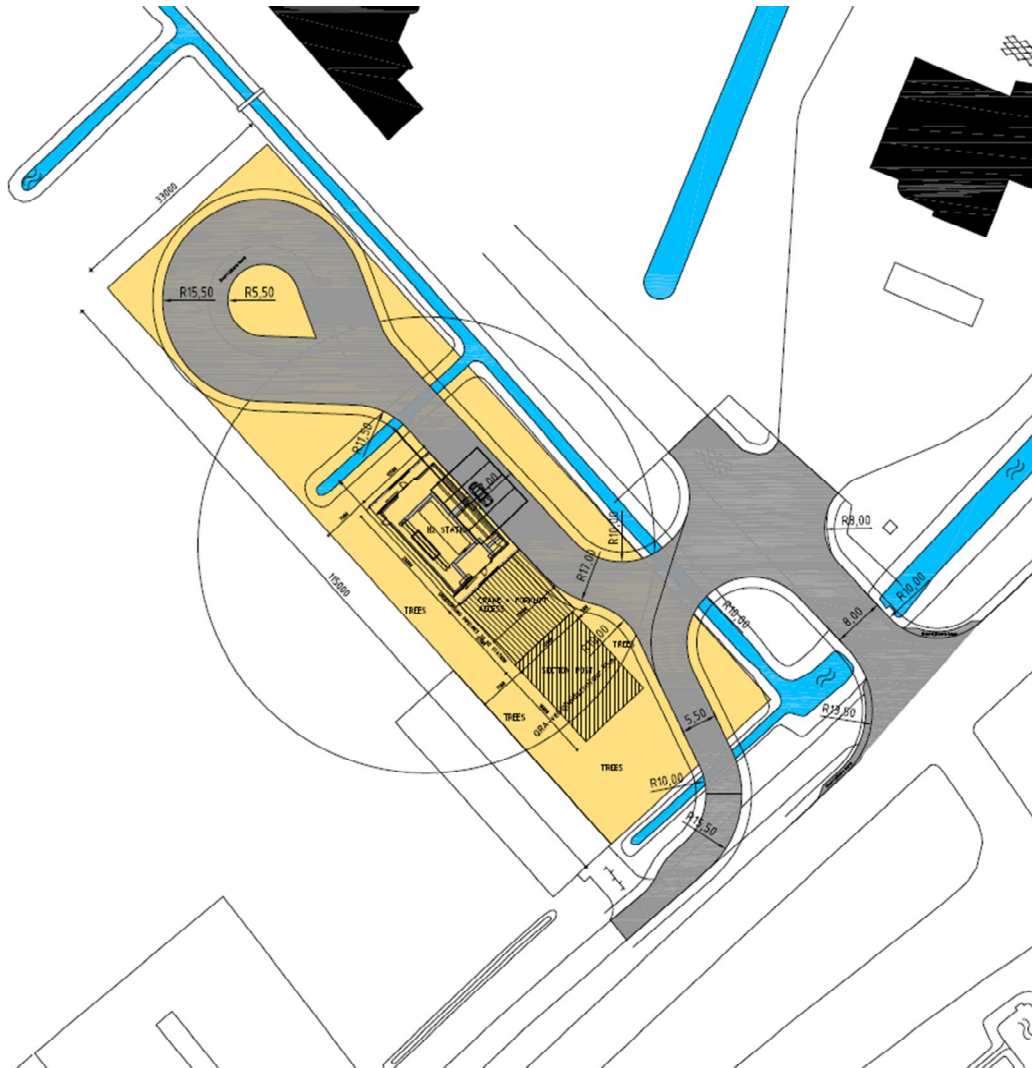
Figuur 4: impressie station in zuidelijke richting



Figuur 5: impressie van het station in noordelijke richting



Figuur 6: bovenaanzicht station met aansluiting op de Groene Kruisweg



Figuur 7: voorgenumen lay out station

4 Sectorale aspecten

Op grond van de wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een project, waarbij wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan, te worden aangetoond en moet worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is een aantal onderzoeken hiervoor uitgevoerd. Dit zijn een bodem en waterbodemonderzoek, een geluidsonderzoek, een bodemrisicoanalyse, een onderzoek naar de externe veiligheid (QRA) en voor de ecologie een flora en fauna onderzoek. Een beknopte samenvatting van deze onderzoeken staat hierna weergegeven.

4.1 Vormvrije m.e.r. beoordeling

Het initiatief wordt niet genoemd in categorie C en D van het Besluit m.e.r. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat een m.e.r. of een vormvrije m.e.r. beoordeling niet nodig is.

4.2 Lucht

Het waterstoftankstation is bestemd voor personenauto's en bussen op brandstofcellen waarbij geen verbrandingsproces plaatsvindt. De emissies naar de lucht (NO_x, PM₁₀ en geur) en eventuele depositie zijn in de voorgenomen situatie niet relevant.

4.3 Flora- en fauna

Op basis van het uitgevoerde ecologische onderzoek wordt geconcludeerd dat het initiatief geen gevolgen voor de beschermde natuurwaarden heeft. Er is geen aanvraag van een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet nodig.

4.4 Bodem

NRB

De potentiële bodembedreigende activiteiten zijn in beeld gebracht in het kader van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming. De in de voorgenomen situatie getroffen voorzieningen en maatregelen leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico A conform de NRB.

Nulsituatie bodemonderzoek

Op het toekomstige terrein van het waterstoftankstation is een (water)bodemkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek is geen significante bodem- of waterbodemverontreiniging geconstateerd.

4.5 Geluid

Voor geluid zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) beoordeeld. Het realiseren van initiatief leidt niet tot overschrijding van deze grenswaarden.

4.6 BBT

In de voorgenomen situatie wordt rekening gehouden met de huidige stand der techniek. Alle apparatuur en materieel worden volgens de huidige stand der techniek ingekocht.

4.7 Energie

Het geschatte verbruik elektrische apparatuur die nodig is voor het bedienen van het waterstoftankstation bedraagt 160 kW.

4.8 Grond- en hulpstoffen en eindproducten

Bij het bedienen van het waterstoftankstation worden geen producten gefabriceerd. Er is feitelijk alleen sprake van de doorgifte en conditionering (=aanpassingen in druk) van waterstofgas.

4.9 Afval en (afval)water

Afval en (afval)water issues worden in de voorgenomen situatie als niet relevant gezien. Het waterstoftankstation is onbemand en er komt geen afval of (afval)water vrij. Hemelwater valt op een niet verontreinigd oppervlak.

4.10 Externe veiligheid

Op basis van de uitgevoerde QRA-studie is bepaald dat aan de grenswaarden voor het groeps- en plaatsgebonden risico wordt voldaan.

4.11 Brandveiligheid

Bij het ontwerp van het waterstof tankstation is op drie niveaus rekening gehouden met brandveiligheid veiligheid:

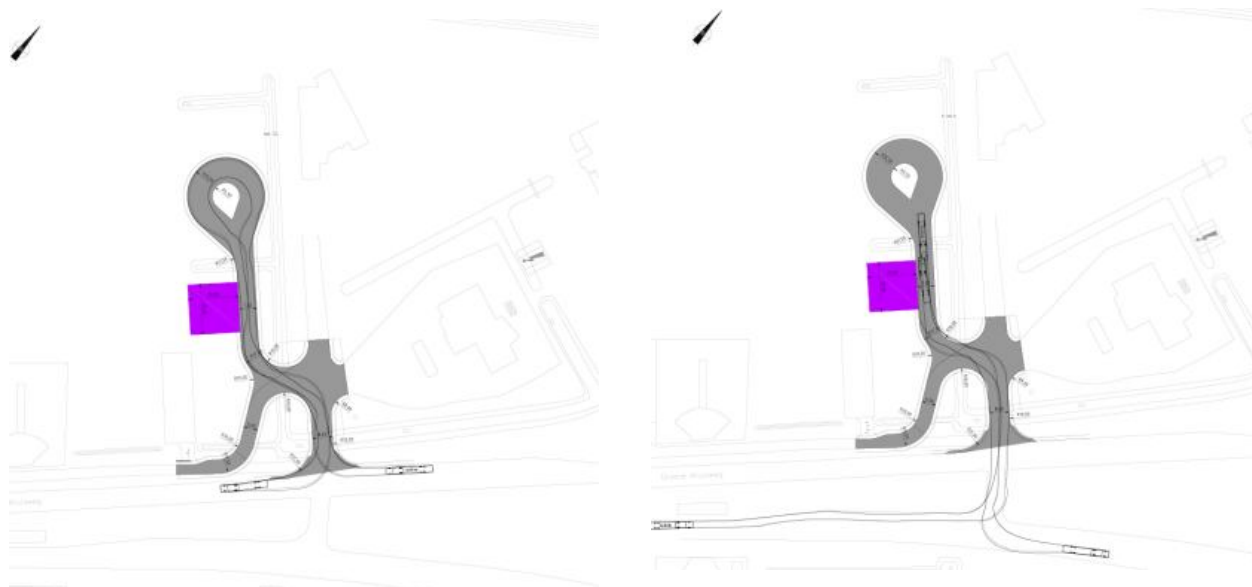
- Preventie van incidenten door gebruik van technologie die voldoet aan de huidige stand der techniek, door het aanbrengen van duidelijke gebruiksinstructies, door gebruik van een helder doordacht ontwerp en door deugdelijke opleiding van personeel;
- Preventieve maatregelen zoals creëren van veiligheidszones en veiligheidsafstanden;
- Gestructureerde en effectieve noodplanning.

4.12 Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS)

PGS is op de voorgenomen activiteit niet van toepassing.

4.13 Verkeer

Voor de ontsluiting maken de gebruikers van het waterstoftankstation gebruik van de bestaande in- en uitvoegstroken van de bestaande in- en uitrit van de ANWB en Rijkswaterstaat. De verkeersdruk bestaat uit maximaal 5 bussen per dag of minder bussen en enkele personenauto's. Dit omdat de tankcapaciteit tot maximaal 5 bussen per dag beperkt is. De voertuigen kunnen via een keerlus op het terrein zelf draaien richting het tankstation en de uitgang. De keerlus en de rijrichtingen op de Groene Kruisweg staan weergegeven in figuur 8.



Figuur 8, keelrus en rijrichting Groene Kruisweg

4.14 Conclusie

Van de voorgaande onderzoeken is al een pre advies gegeven door de toetsende instanties. Dit lijkt geen belemmering op te leveren die de voortgang van het project in de weg staan.

5 Economische uitvoerbaarheid

Het project is haalbaar. Alle relevante studies hiervoor zijn uitgevoerd. De resultaten van de onderzoeken staan uitvoering van het project niet in de weg.

Er bestaat draagvlak voor realisatie van het project bij alle stakeholders. Hiervoor is een sensibilisatie en voorlichtingsavond door Air Liquide georganiseerd op 5 juni jongstleden. De gespreksverslagen hiervan en relevante informatie is door de gemeente Albrandswaard op hun website geplaatst. Voorts is er een burgerpanel dat het project actief volgt. Zij worden van tijd tot tijd op de hoogte gehouden. Op deze manier wordt geborgd dat alle burgers en belanghebbenden hier input kunnen geven.

Het risico op planschade is nihil vanwege de zeer grote afstand van vastgoed objecten tot het waterstoftankstation. De uitgevoerde studies onderschrijven dit (zie hoofdstuk 4). De inpassing van de ontwikkeling laat zien dat er met oog voor mens, milieu en omgeving tot goede ruimtelijke ordening is te komen.

Het project wordt deels gesubsidieerd door de overheid met als basis het Europese TEN-T programma. De ontwikkeling van het plan komt voor rekening van Air Liquide. De financieel-economische uitvoerbaarheid is daarmee gewaarborgd, zodat het plan kan worden gerealiseerd.

Bijlage1: Planning met versnelde behandeling door DCMR, VRR, Waterschap en Welstand

Met in achtneming van de risico's uit de memo van 23 april en een versnelde behandeling door DCMR, VRR, Waterschap en Welstand ontstaat de onderstaande planning:

- Mei aanleveren BBV startovereenkomst taskforce
- 14 mei besluit B&W
- Juni vanuit initiatiefnemer voorlichtingsavond bewoners en raad
- Half juni aparte afspraak met de bomenridders en Air Liquide
- Half juni vooroverleg brandweer+VRR, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en welstand
- Half juni vervolgonderzoek flora en fauna
- 15 juli startovereenkomst raad
- Augustus aanleveren voor de taskforce van het BBV ontwikkelingsovereenkomst inclusief verklaring van geen bedenkingen
- 13 augustus besluit B&W BBV ontwikkelovereenkomst inclusief verklaring van geen bedenkingen
- Half augustus aanvraag toestemming min. I&M en de buisleidingenstraat om de aftap op de waterstofleiding aan te leggen
- September indienen uitgebreide WABO door Air Liquide inclusief (Mochten alle pre adviezen binnen zijn dan kan de aanvraag omgevingsvergunning zo snel mogelijk ingediend worden. Hoe eerder ingediend hoe eerder besluitvorming. Dit levert maximaal een tijdswinst van 4 weken op ten opzichte van deze planning)
- September aanvragen adviezen waterschap, brandweer e.d. n.a.v. de officiële aanvraag
- 16 september ontwikkelingsovereenkomst met verklaring van geen bedenkingen en in principe akkoord vanuit welstand in de raad
- 17 september start aanleg keerlus, kap bomen, grondwerk en koppeling in de leidingstraat zelf omdat hier geen aanlegvergunning voor nodig is vanuit het vigerende bestemmingsplan
- 20 september binnenkomst adviezen waterschap brandweer e.d.
- 23 september aanleveren publicatie richting communicatie (27-9 publicatie in de schakel)
- 27 september tot en met 8 november ter inzage legging, indien geen zienswijze kan de vergunning dinsdag 12 november opgemaakt worden en woensdag 13 november per post verstuurd worden naar Air Liquide. De vergunning treedt de 7^e week na bekendmaking van besluit in werking. Start bouw is dan zevende week na bekendmaking besluit (13 november)
- 13 november tot 29 december periode voor beroep.
- 30 december start bouw
- De WABO vergunning is niet onherroepelijk als er zienswijzen waren of beroep aangetekend is
- De WABO vergunning is wel onherroepelijk als er geen zienswijzen waren of beroep aangetekend is
- 15 februari vergunning onherroepelijk als er zienswijzen waren of beroep aangetekend was