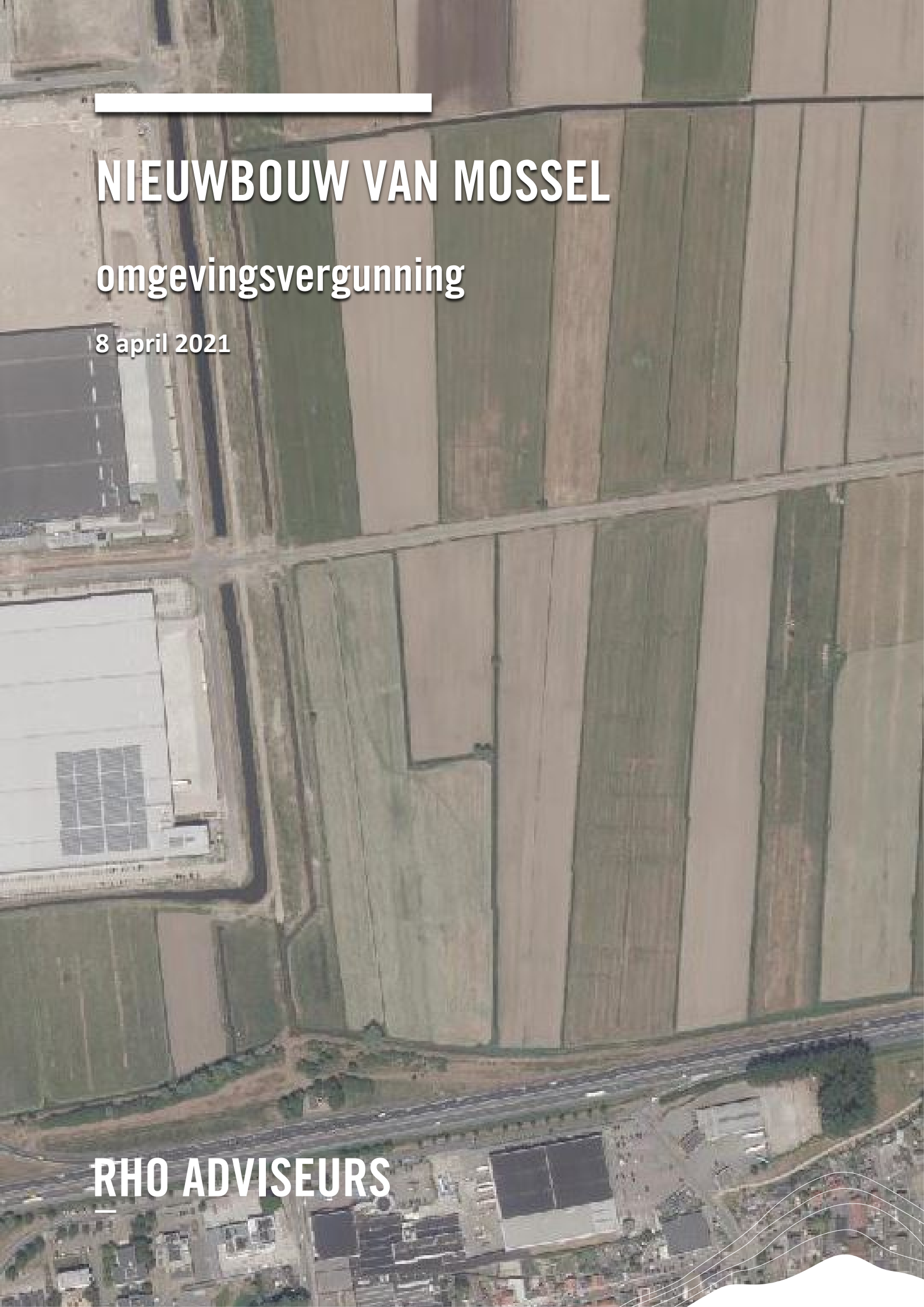


An aerial photograph showing a large area of agricultural fields, mostly in shades of brown and green, indicating different crops or stages of growth. To the left, there are some industrial buildings and a large white structure. At the bottom, a road or railway line runs horizontally, with some smaller buildings and a residential area visible below it. The text is overlaid on the top left portion of the image.

NIEUWBOUW VAN MOSSEL

omgevingsvergunning

8 april 2021

RHO ADVISEURS

Nieuwbouw Van Mossel

Waalwijk

omgevingsvergunning

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0867.OVWWhaven8vnmossel-va01

projectnummer:

opdrachtgever:

Rob Verkooijen

planstatus

datum:

15 juli 2020

8 april 2021

status:

ontwerp

vastgesteld

RHO ADVISEURS

Torenallee 20
Gebouw SFJ (Videolab)
5617 BC Eindhoven
T: 040-4022734
E-mail: info@rho.nl

© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding en doel	9
1.2	Ligging projectgebied	9
1.3	Geldend bestemmingsplan	11
1.4	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	13
2.1	Huidige situatie	13
2.2	Toekomstige situatie	14
2.3	Landschappelijke inpassing	16
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid	28
3.4	Gemeentelijk beleid	30
Hoofdstuk 4	Milieu aspecten	33
4.1	Inleiding	33
4.2	Verkeer en parkeren	33
4.3	Bedrijven en milieuzonering	36
4.4	Externe veiligheid	37
4.5	Archeologie en cultuurhistorie	40
4.6	Bodem	42
4.7	Water	43
4.8	Ecologie	44
4.9	Luchtkwaliteit	49
4.10	Kabels en leidingen	51
4.11	Geluid	52
4.12	Geur	52
4.13	Duurzaamheid	53
4.14	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	54
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	55
5.1	Financiële uitvoerbaarheid	55
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55

Bijlagen

Bijlage 1	Groepsrisicoberekening
Bijlage 2	Advies Veiligheidsregio
Bijlage 3	Standaard verantwoording groepsrisico
Bijlage 4	Memo stikstof
Bijlage 5	Quicksan ecologie Uitbreiding Haven 8
Bijlage 6	Aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling
Bijlage 7	Nota van zienswijzen

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Van Mossel Automotive Groep BV is voornemens om een nieuwe vestiging van het autobedrijf te realiseren. Op de beoogde zichtlocatie aan de A59, wordt een nieuw kantoor gebouwd, een gebouw voor schadeherstel en worden in totaal circa 3.300 parkeerplaatsen gerealiseerd.

De beoogde ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Buitengebied' (vastgesteld op 9 december 2010). Door middel van een omgevingsvergunning (artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° van de Wabo) kan de beoogde ontwikkeling alsnog mogelijk worden gemaakt. In dat kader dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld en dienen de benodigde milieuonderzoeken te worden uitgevoerd.

1.2 Ligging projectgebied

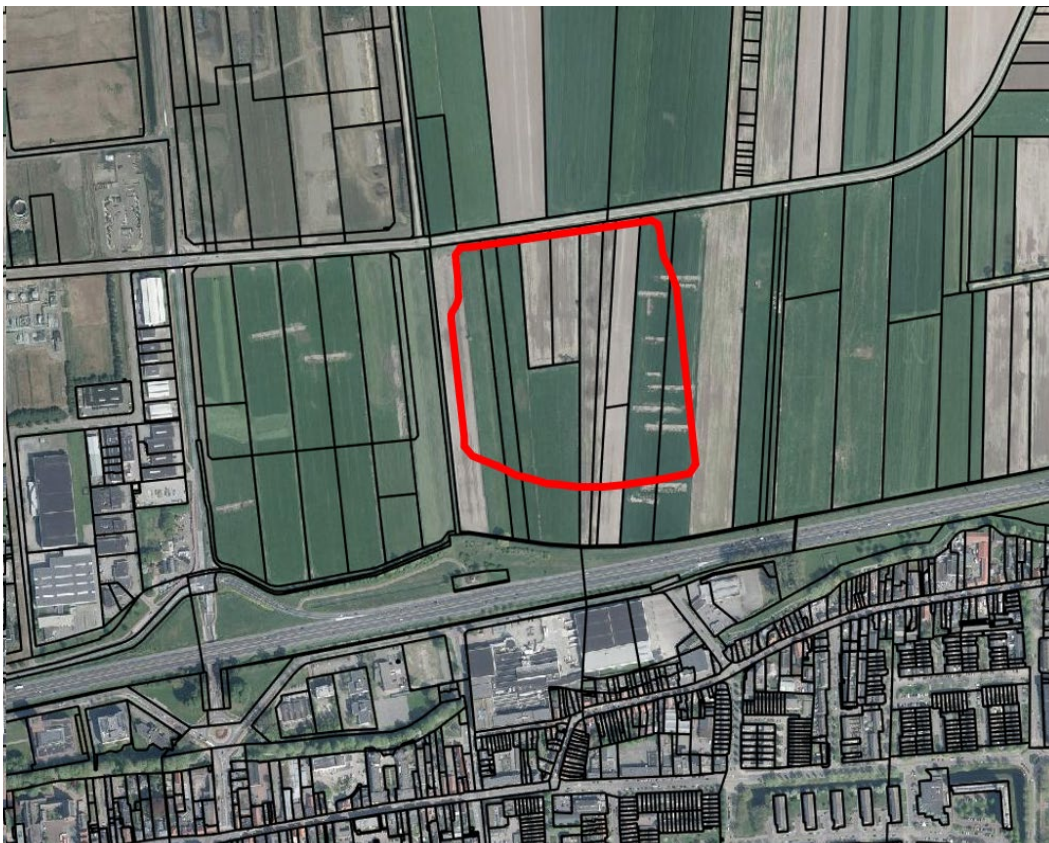
Het projectgebied bevindt zich op het bedrijventerrein 'Haven' in het noorden van Waalwijk. Dit bedrijventerrein is vanaf de jaren '60 ontstaan op de kleigrond tussen Bergse Maas en het bebouwd gebied van Waalwijk. Het terrein ligt ten noorden van de Rijksweg A59 (zichtlocatie) aan het knooppunt met de N261 en heeft daarmee een goede ontsluiting. Mede door de goede ligging en ontsluiting is dit bedrijventerrein uitgegroeid tot een werkgebied met een regionale functie. Ook is het te karakteriseren als een terrein met veel en grote contrasten. De belangrijkste tegenstellingen hebben te maken met de grootte van bedrijven, de leeftijd van gebouwen en bedrijven en de representativiteit hiervan en van het terrein in het algemeen. Tevens is er sprake van een grote menging aan milieucategorieën.

Het projectgebied waar initiatiefnemer de nieuwe vestiging wil realiseren bevindt zich direct ten noorden van de A59 en ten zuiden van de Weteringweg. Aan de oostzijde wordt het projectgebied begrensd door landelijk gebied bestaande uit akkerlanden. Aan de westzijde grenst het plangebied aan het recent gerealiseerde bedrijventerrein Haven 8 West. Het projectgebied is kadastraal bekend als gemeente Waalwijk, sectie K, perceelnummers 672 (ged), 673 (ged), 200 (ged), 201 (ged), 202 (ged), 203 (ged), 204 (ged) 205 (ged), 206 (ged), 207 (ged) en 209 (ged).

Het projectgebied wordt gekenmerkt door de ligging in landelijk gebied omringd door bedrijvigheid en natuurlijk de goede ontsluiting op de A59. Naast het bedrijventerrein 'Haven' ten westen van de locatie zijn in de omgeving nog andere specifieke functies aanwezig.



Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied rood omlijnd (Bron: Google Maps)



Figuur 1.2 Aanduiding en globale begrenzing projectgebied (Bron: Google Maps)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Buitengebied' (vastgesteld op 9 december 2010). De gronden zijn hierin bestemd als 'Agrarisch met waarden - Openheid'. Daarnaast is de gebiedsaanduiding 'Geluidzone - industrie 2' van toepassing.

Op basis van het bestemmingsplan 'Facetbestemmingsplan Geluidtoedeling Bedrijventerrein Haven' geldt ter plaatse van het projectgebied gedeeltelijk ook de gebiedsaanduiding 'Geluidzone - Industrie'. In afwijking van het bepaalde in de overige bestemmingsregels mogen ter plaatse uitsluitend geluidgevoelige objecten worden opgericht waarvoor een hogere waarde als bedoeld in artikel 45 van de Wet Geluidhinder is vastgesteld. De realisatie van een autobedrijf met kantoor, werkplaats en parkeerterrein is overigens geen geluidgevoelige bestemming.

De realisatie van het beschreven autobedrijf is strijdig met de geldende bestemming en dus met het geldende bestemmingsplan. In dat kader dient een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan te worden verleend.



Figuur 1.3 Bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Buitengebied' (Bron: ruimtelijkeplannen)

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een analyse van het gebied waarin de ruimtelijke en functionele structuur aan bod komen. In hoofdstuk 3 wordt het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie en de gemeente uiteengezet. Hoofdstuk 4 toont een beschrijving van de beoogde ontwikkeling. Hoofdstuk 5 gaat verder in op de sectorale omgevingsaspecten en de uitgevoerde milieuonderzoeken, waarna hoofdstuk 6 in gaat op de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de communicatie en de procedure uiteengezet.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied is een agrarisch gebied dat wordt gekenmerkt door het noord-zuid gerichte slagenlandschap. De omgeving van het plangebied bestaat uit weidegronden. Direct ten westen van het plangebied wordt een grootschalig logistiek bedrijf (categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten) gerealiseerd. Verder naar het westen zijn al verschillende bedrijven gevestigd, variërend van milieucategorie 2 tot en met milieucategorie 5 zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ten zuiden van het plangebied ligt de A59 welke het industrieterrein en de kern Waalwijk van elkaar scheidt.

2.1.2 Functionele structuur

Direct ten noorden van de A59 is vanaf de jaren 60 op de kleigrond, tussen de Bergse Maas en de Langstraat, het bedrijventerrein Haven ontstaan, door de nabijheid van insteekhavens vanaf de Bergse Maas en de ligging aan de A59. Het Haventerrein is goed ontsloten door de directe ligging aan de A59 en in de directe nabijheid van de N261. Mede door deze goede ligging en ontsluiting is dit bedrijventerrein uitgegroeid tot een werkgebied met een regionale functie. Functies die mogelijk worden gemaakt variëren van lichte tot zwaardere bedrijvigheid, met een nadruk op logistiek. Menging van logistieke en niet-logistieke bedrijvigheid is goed mogelijk, mits het bedrijven betreft in de milieucategorieën waarvoor het terrein bedoeld is. De haventerreinen bieden namelijk, als enige locatie binnen de gemeente, de mogelijkheid tot vestiging van bedrijven in maximaal milieucategorie 5.

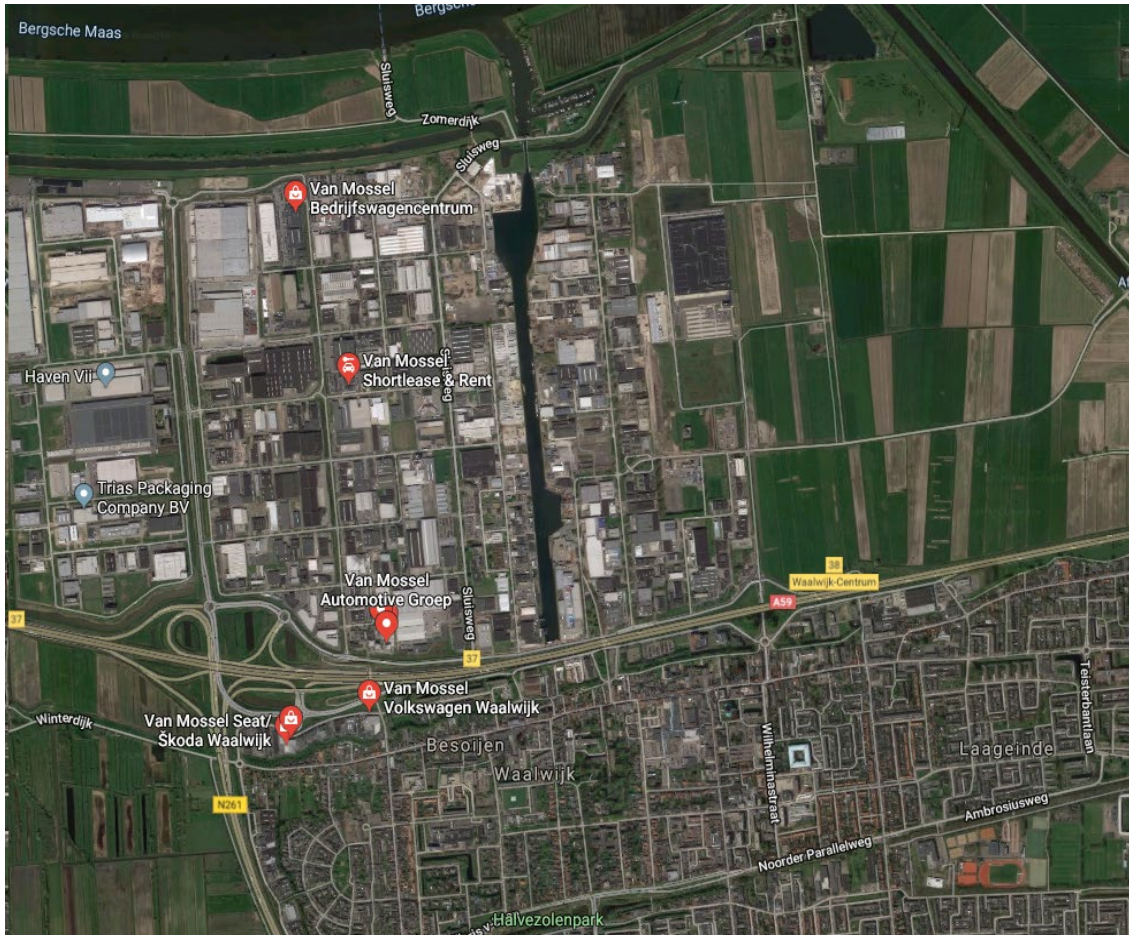
In de huidige situatie bestaat het projectgebied uit agrarische percelen ten noorden van de A59 en direct ten zuiden van de Weteringweg. Het gebied is volledig onverhard en in en rondom bevinden zich een aantal watergangen. In figuur 2.1 is de situatie in beeld gebracht.



Figuur 2.1 Huidige situatie projectgebied (© 2019 Google)

2.2 Toekomstige situatie

Van Mossel Automotive Groep te Waalwijk (hierna: Van Mossel) is voornemens een nieuwe locatie in Waalwijk te ontwikkelen ten behoeve van de bundeling van een aantal bestaande vestigingslocaties in en rondom Waalwijk. De bestaande vestigingen liggen met name ten westen van de projectlocatie. Op afbeelding 2.2 is hier een overzicht van opgenomen.



Figuur 2.2: Bestaande vestigingen Van Mossel (©2019Google)

Ter plaatse van de projectlocatie worden verschillende functies van het bedrijf gebundeld. Zo worden ter plaatse circa 3.500 parkeerplaatsen voor de opslag en distributie van de auto's voorzien. Daarnaast is op de locatie een nieuw gebouw van circa 2.400 m² voorzien waar schade aan auto's kan worden hersteld.

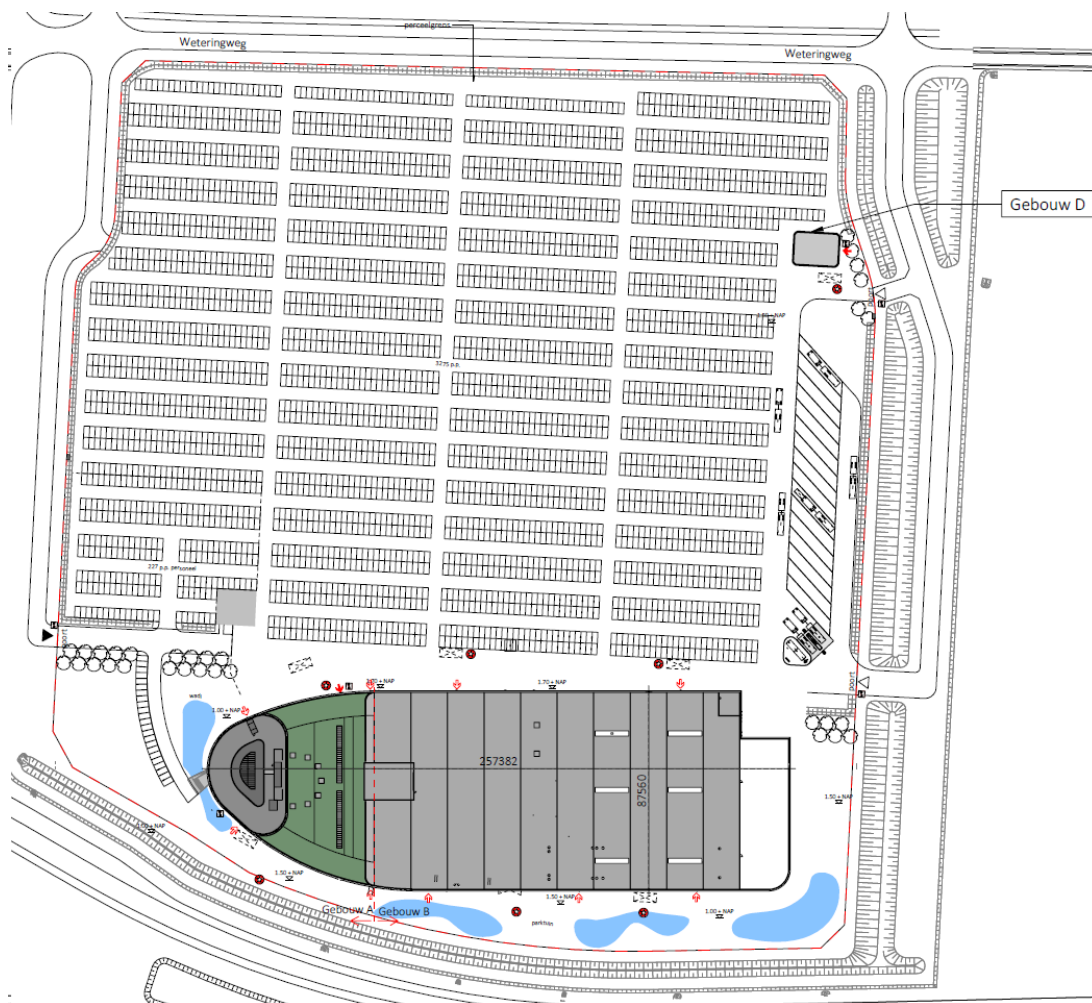
Aan de zuidzijde van het projectgebied is het nieuwe hoofdkantoor van Van Mossel voorzien. Binnen de nieuwe bebouwing, op een zichtlocatie vanaf de A59, zal ook de handling van de voertuigen plaatsvinden. Het nieuwe hoofdkantoor krijgt een grondoppervlak van circa 13.000 m². Omdat het hier een zichtlocatie betreft krijgt het hoofdkantoor een hoogwaardige uitstraling met op de hoek van de toekomstige op- en afrit van de A59, een hoogte-accent. Het hoofdkantoor zal grotendeels bestaan uit 2 bouwlagen met een platte afdekking. Het hoogte-accent bestaat uit de realisatie van 5 bouwlagen met een platte afdekking op de hoek van het nieuwe gebouw. Afbeeldingen 2.3 en 2.4 tonen enkele impressies van de beoogde situatie.



Figuur 2.3: Impressie hoofdkantoor met hoogte-accent op de hoek



Figuur 2.4: beoogde inrichting projectlocatie



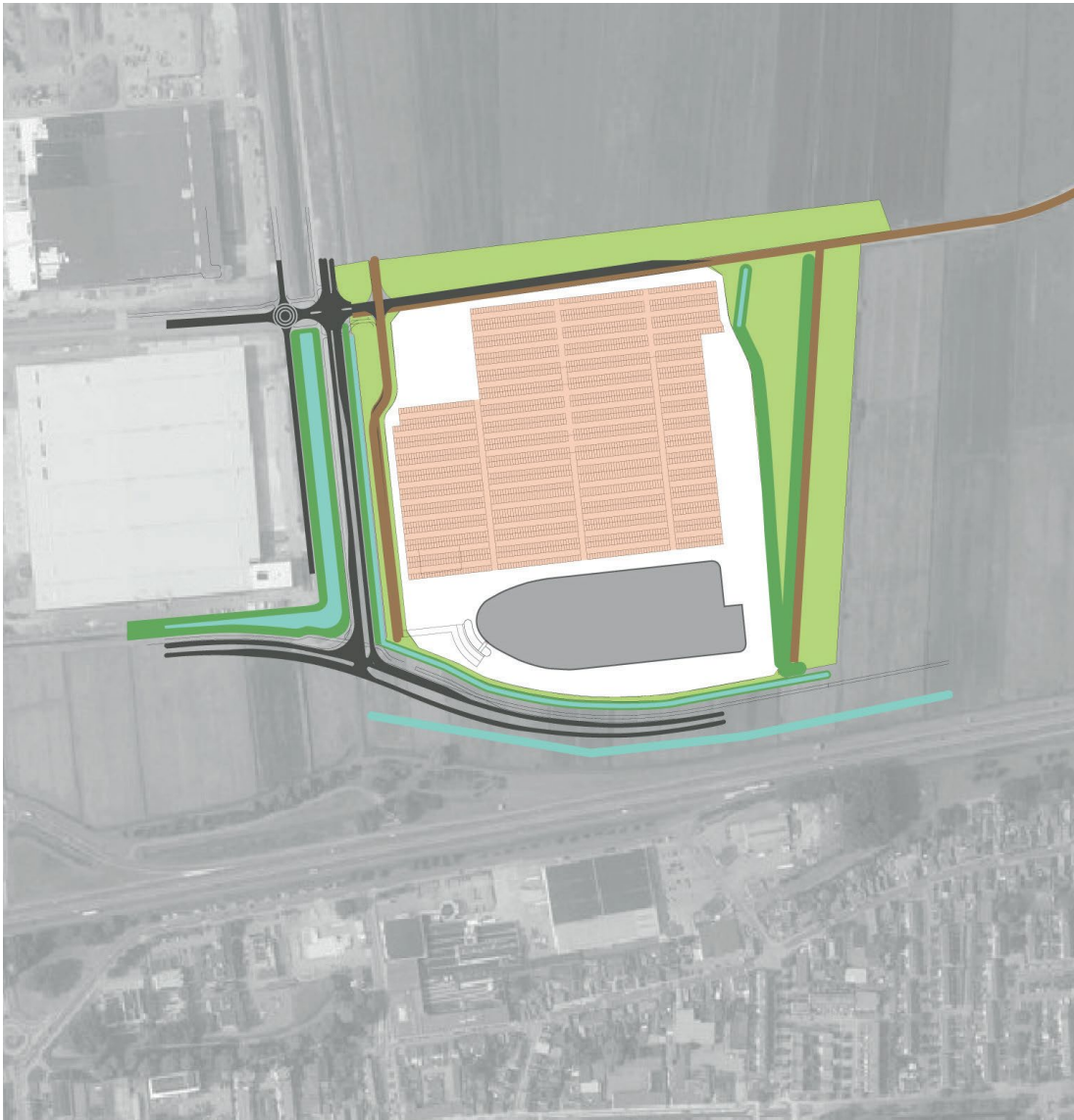
Figuur 2.5: plattegrond nieuwe situatie

2.3 Landschappelijke inpassing

De ontwikkeling maakt onderdeel uit van een groter gebied onder de naam afronding van Haven 8 Oost. Voor dat gebied wordt onder meer uitgegaan van een robuuste groene zone tussen het bedrijventerrein en het Drongelens Kanaal. Door een dergelijke zone ontstaat een groene omlijsting c.q. landschappelijke inpassing. In samenhang met de ecologische zone langs de Gansoyensesteeg en de groene bufferzones van het Gol tussen A59 en bedrijventerrein kan deze bovendien van betekenis zijn voor de migratie van flora en fauna. Dit moet uiteindelijk voorzien in de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel.

Het landschap ter plaatse van het projectgebied zal, onder andere door de realisatie van de nieuwe hoofdvestiging van Van Mossel Automotive Groep BV, veranderen van een agrarisch (oosten) naar een industrie landschap (westen). Ten zuiden van de A59 is sprake van een woon- en bedrijfsgebied. Door de groene zone te behouden tussen de industriële bebouwing en de A59, ontstaat er een goede afronding van het stedelijk gebied en wordt aangesloten bij de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel. In figuur 2.6 is de inpassing van het projectgebied in het landschap inzichtelijk gemaakt.

Aan de rand van het stedelijk gebied is een duidelijke groenstructuur aanwezig, deze wordt minimaal aan de noordzijde van de A59. De bebouwing in het open landschap zal geen hoog opgaande groene zone krijgen rondom. Door het kleur- en materiaalgebruik, gaat de bebouwing op in het open landschap.



Figuur 2.6: Landschappelijke inpassing Van Mossel

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bevat plannen voor ruimte en mobiliteit. In dit beleidsdocument staat beschreven in welke grote infrastructurele projecten het kabinet tot en met 2040 wil gaan investeren. Er is sprake van een hoog abstractieniveau: de visie richt zich alleen op nationale belangen zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en de waterveiligheid. De ambities die tot 2028 zijn geformuleerd luiden als volgt:

- het vergroten van de concurrentiepositie door de ruimtelijk- economische structuur te versterken;
- het verbeteren van de bereikbaarheid;
zorgen voor een leefbare en veilige omgeving, met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

In de SVIR zijn nationale belangen opgenomen die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Bij toekomstige ontwikkelingen heeft inbreiding en herstructurering de voorkeur boven uitbreiding. Nieuwe ontwikkelingen vinden eerst plaats in het bestaande stedelijk gebied of binnen bestaande bebouwing. Wanneer uitbreiding buiten het stedelijk gebied noodzakelijk is dan is een optimale inpassing en bereikbaarheid van de ontwikkeling van belang. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd.

Toetsing

Bij de voorgenen ontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding. Er zal zorg worden gedragen voor een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is de juridische vertaling van het beleid dat geschetst is in het SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro bevat regels voor bijvoorbeeld de mainport ontwikkeling van Rotterdam, het kustfundament en defensie.

Toetsing

Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro vormt daardoor geen beperkingen voor de beoogde ontwikkeling van het nieuwe hoofdkantoor van Van Mossel in Waalwijk.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe te borgen, is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan 'het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Toetsing

In dit geval is sprake van een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied. Daarom is de behoefte van het bedrijf beschreven en gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

In dit geval gaat het om de behoefte van een bestaand bedrijf in Waalwijk om de activiteiten die nu op verschillende locaties zitten, te bundelen op 1 locatie met een oppervlakte van circa 14 hectare. Op het bestaande bedrijventerrein is geen ruimte beschikbaar van een dergelijke omvang.

Beschrijving behoefte

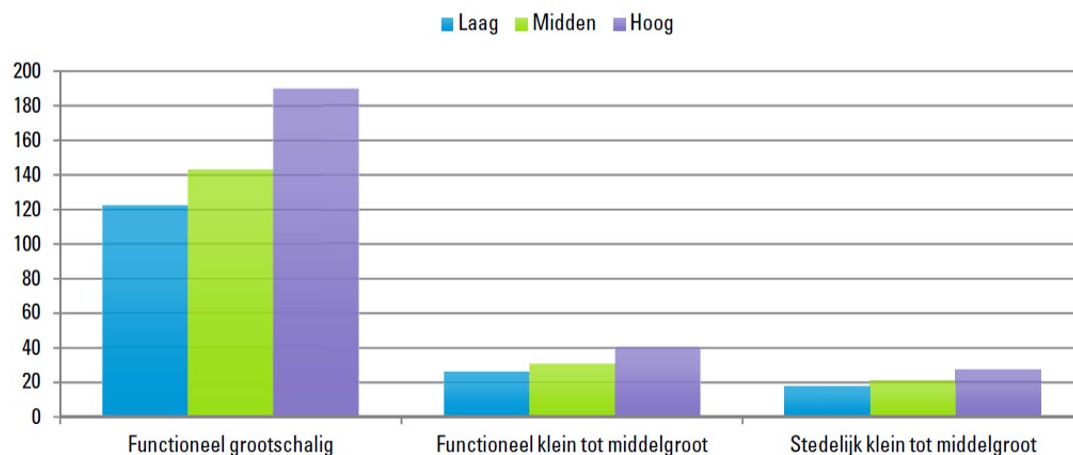
De behoefte aan bedrijventerrein blijkt uit de Prognose bedrijventerreinen en kantoren Noord-Brabant (Stec, november 2018). De bandbreedte voor de uitbreidingsvraag in regio Midden-Brabant in de periode 2018 tot en met 2030, ligt tussen 175 en 270 hectare. Dat betekent in die periode een jaarlijkse vraag van circa 13,5 – 21 hectare. De grootste ruimtevraag in regio Midden-Brabant komt voort uit de logistiek, de (chemische) industrie en de voedingsmiddelenindustrie. Er is vooral behoefte aan functioneel grootschalig bedrijventerrein.

Sector ▼	Scenario ►	Laag	Midden	Hoog
Bouw, handel en reparatie		6	16	19
Consumentendiensten		6	13	15
ICT, zakelijke en overige dienstverlening		-16	-6	-4
Industrie - Chemie		36	34	43
Industrie - HTSM		-18	-12	-11
Industrie - Overig		-11	-7	-5
Industrie - VGM		28	32	33
Industrie - Delfstoffen, nuts & recycling		5	4	8
Logistiek & groothandel		139	131	174
Totaal		175	205	271
<i>per jaar</i>		<i>13,5</i>	<i>15,7</i>	<i>20,8</i>

Figuur 3.1. Uitbreidingsvraag 2018-tm 2030 naar sector in Midden-Brabant

Ruimtevraag t/m 2030	Laag	Midden	Hoog
Grootteklasse			
<0,5 hectare	31	52	69
0,5 – 5 hectare	56	68	89
> 5 hectare	88	85	112
Milieucategorie			
t/m categorie 2	35	41	54
categorie 3 en 4	122	143	190
categorie 5 en hoger	17	20	27

Figuur 3.2. Uitbreidingsvraag 2018-tm 2030 naar grootteklasse en milieucategorie in Midden-Brabant



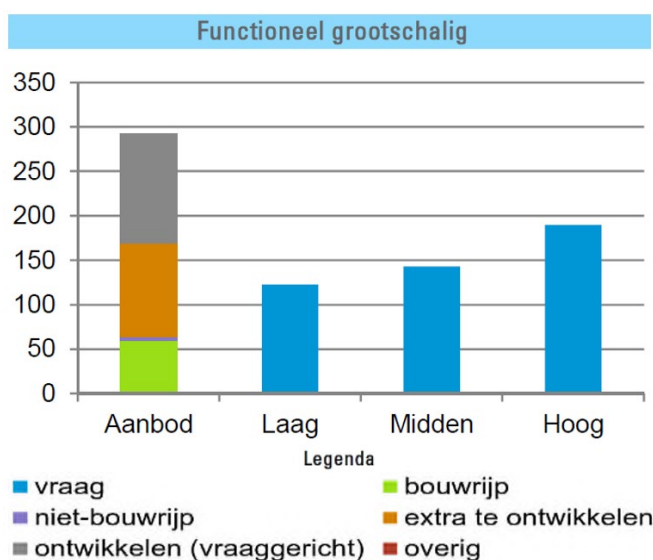
Figuur 3.3. Uitbreidingsvraag 2018 tm 2030 naar indicatieve kwalitatieve verdeling in Midden-Brabant

Plancapaciteit

Uit de vraag-aanbod confrontatie blijkt dat in Midden-Brabant onvoldoende harde plancapaciteit is en dat er te weinig functioneel grootschalig terrein is.

Regio	Uitbreidingsvraag 2018 – 2030	Plannen, met onherroepelijk bestemmingsplan	Plannen vastgesteld in bestemmingsplan (maar nog niet onherroepelijk)	Extra te ontwikkelen conform regionale afspraken	Te ontwikkelen bij concrete marktvraag (vraaggericht)	Overige plannen / strategische reserves
Midden-Brabant	175–270 ha	91 ha	8 ha	105 ha	154 ha	60 ha

Figuur 3.4. Vraag-aanbod confrontatie Midden-Brabant



Figuur 3.5. Vraag-aanbod confrontatie naar segment in Midden-Brabant

Er is een tekort aan hard planaanbod voor het functioneel grootschalige segment.

In de zachte plannen zitten nog enkele grootschalige locaties in Tilburg (Wijkevoort) en Waalwijk (Haven 8). Deze locaties zijn kwalitatief goed geschikt voor deze doelgroep. Regionale afspraken maken al (gedeeltelijke) ontwikkeling van deze terreinen mogelijk.

Specifiek voor zeer grootschalige ruimtevragers in dit segment is het aanbod beperkt. In bovenstaande figuur komt dit slechts beperkt aan het licht. Bovendien betreft bovenstaande figuur de aanbodsituatie per 1-1-2018.

Tekort aan (zeer) grootschalige kavels

In regio Midden-Brabant wordt in het onderzoek een tekort aan hard planaanbod geconstateerd om in de kwantitatieve vraag te voldoen. Dit tekort aan (hard) aanbod kan een belemmering vormen voor de groei, met name waar het gaat om (zeer) grootschalige logistiek. Kenmerk van deze sector is een zeer grootschalige ruimtevraag oplopend tot circa 30 hectare per transactie. De regio anticipeert hier in de bestaande programmeringsafspraken op in door snelheid te maken met de ontwikkeling van Haven 8 en Wijkevoort. De ontwikkeling van Zwaluwenbunders in Tilburg zal geen doorgang vinden. Het in de regionale afspraken overeengekomen te ontwikkelen aanbod lijkt hiermee vooralsnog voldoende. Het logistieke vestigingsklimaat in Midden-Brabant heeft zich sterk ontwikkeld in de afgelopen jaren, onder andere door triple helix initiatieven/samenwerking. Met name voor contractlogistiek (o.a. ook Europees), e-commerce en nationale distributie hebben Tilburg en Waalwijk sterke papieren.

Als gevolg van de schaarste aan kavels ontstaat draagvlak voor herontwikkeling voor het grootschalige segment.

In totaal is er in Waalwijk per 1-1-2018 harde en zachte plancapaciteit voor 136,4 ha bedrijventerrein (waarvan 24,4 ha hard).

Midden-Brabant

Gemeente	Werklocatie	Type werkmilieu	Planstatus voorraad bedrijventerrein				
			1	2	3	4	5
Waalwijk	Afbouw Haven I t/m VI	FW - Grootschalig	15,8				
Waalwijk	Haven VII	FW - Grootschalig	8,6				
Waalwijk	Haven VIII Fase 1	FW - Grootschalig			35,0		
Waalwijk	Haven VIII Fase 2	FW - Grootschalig			15,0	20,0	
Waalwijk	Haven VIII Fase 3	FW - Grootschalig				30,0	
Waalwijk	Waalwijk Insteekhaven	FW - Grootschalig				12,0	

Planstatus:

1. Ruimtelijke plannen met onherroepelijk bestemmingsplan.
2. Ruimtelijke plannen, vastgesteld in bestemmingsplan, maar nog niet onherroepelijk.
3. Extra te ontwikkelen plannen conform regionale afspraken.
4. Te ontwikkelen plannen bij concrete marktvraag (vraaggericht).
5. Overige plannen / strategische reserves.

Figuur 3.6. Plan capaciteit Waalwijk

Figuur 3.6 is niet meer geheel up-to-date. Ook werklocatie "Waalwijk Insteekhaven" is inmiddels ook onherroepelijk. Voor de werklocaties Haven 8, fases 1 en 2 (Haven 8 West) zijn de omgevingsvergunningen waarin het planologisch gebruik is geregeld ook onherroepelijk.

De actuele plan capaciteit is dan ook lager, zo blijkt uit IBIS (november 2019).



Figuur 3.7. Actuele plan capaciteit bedrijventerrein Haven (IBIS bedrijventerreinen, november 2019)

De beoogde ontwikkeling is onderdeel van het beoogde nieuwe bedrijventerrein Haven 8 Oost afronding. Op 28 januari 2021 heeft de raad van de gemeente Waalwijk de Nota van Uitgangspunten voor Haven 8 Oost afronding vastgesteld. De nota gaat onder meer uit van een robuuste groene zone tussen het bedrijventerrein en het Drongelens Kanaal. Door een dergelijke zone ontstaat een groene omlijsting c.q. landschappelijke inpassing. In samenhang met de ecologische zone langs de Gansoyensesteeg en de groene bufferzones van het Gol tussen A59 en bedrijventerrein kan deze bovendien van betekenis zijn voor de migratie van flora en fauna. Dit moet uiteindelijk voorzien in de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel. De nota zal de komende tijd worden uitgewerkt.

Dit deelgebied heeft een netto oppervlakte van 35 ha. In regionaal verband is afgesproken dat dit terrein vraaggericht kan worden ontwikkeld.

Tabel 3.1. Plancapaciteit (IBIS, 2019)

Plannaam	Totaal netto uitgeefbaar	Max. milieucategorie	Planfase
LAAG EINDE	0,4	3	(Vastgesteld en) Onherroepelijk bestemmingsplan
EERSTE ZEINE	1,4	3	(Vastgesteld en) Onherroepelijk bestemmingsplan
HAVEN VII	6,2	5	(Vastgesteld en) Onherroepelijk bestemmingsplan
AFBOUW HAVEN I tm VI	8,3	5	(Vastgesteld en) Onherroepelijk bestemmingsplan
WAALWIJK INSTEKHAVEN	12	4	Onherroepelijk bestemmingsplan
HAVEN VIII FASE 1	28,5	5	Onherroepelijke omgevingsvergunning
HAVEN VIII FASE 3	30	5	Plan in structuurvisie
HAVEN VIII FASE 2	35	5	Onherroepelijke omgevingsvergunning
totaal harde en zachte plancapaciteit	121,8		

De actuele plancapaciteit is 121,8 ha, waarvan 16,3 ha in harde plannen.

Waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied

Het bedrijf heeft een ruimtebehoefte van circa 14 ha. Op de terreinen met harde plancapaciteit is geen ruimte beschikbaar met een dergelijke oppervlakte.

De nieuwvestiging ter plaatse zorgt voor een efficiëntere bedrijfsvoering en de bundeling van verschillende bedrijfsactiviteiten. Hierdoor worden kosten bespaard. Het aantal vierkante meters dat noodzakelijk is voor de bundeling van de bedrijfsactiviteiten is niet te vinden binnen het bestaand stedelijk gebied van Waalwijk. Aangezien de beoogde locatie in verschillende beleidsstukken (zie overige paragrafen van dit hoofdstuk) is aangewezen als 'zoekgebied stedelijke ontwikkeling' of uitbreiding bedrijventerrein, is dit de meest geschikte locatie voor deze ontwikkeling. Bijkomend positief effect is dat er locaties binnen bestaand bebouwd gebied vrijkomen voor de ruimtebehoefte van minder grootschalige bedrijven of transformatie naar andere functies.

Regionale afstemming

In het RRO Hart van Brabant is vastgesteld dat er een omslag moet worden gemaakt van aanbodgericht naar vraaggericht ontwikkelen van bedrijventerreinen (zie ook paragraaf 3.3.1). Op 18 december 2019 zijn hiertoe de RRO-afspraken bedrijventerreinen HvB 2020-2024 vastgesteld. Hierin is onder andere vastgelegd dat nieuwe bedrijventerreinen eerst en zonder nader overleg met regio en provincie, mogen

worden gerealiseerd op de "Groene terreinen". Haven 8 Oost is in met 10 hectare aangewezen als groen terrein. Nog eens 25 en 35 (fase 2) hectare zijn aangewezen als 'Oranje terreinen'. Aangezien het planvoornemen voorziet in de realisatie van 14 hectare nieuw bedrijventerrein, mag 10 hectare zonder nadere afstemming met regio en provincie worden gerealiseerd. Voor de overige 4 hectare heeft inmiddels afstemming plaatsgevonden.

Pilot vraaggericht werken

In het RRO van 21 september 2017 is ingestemd met de pilot vraaggericht ontwikkelen, waarbij de ontwikkeling van bedrijventerreinen is gekoppeld aan de volgende voorwaarden:

- Het gaat om een bekende eindgebruiker of een intermediair met een bekende eindgebruiker (aantoonbaar);
- Die bereid is om een intentieovereenkomst of voorlopig-koopcontract te tekenen voor een locatie tegen de daar geldende marktprijzen;
- Aantoonbaar kan maken dat hij voor de aankoop van de grond en voor het te realiseren bedrijfsgebouw de benodigde financiering heeft of kan krijgen;
- Waarbij als enige ontbindende voorwaarde geldt het binnen vooraf afgesproken tijdpad beschikbaar komen van de locatie (op basis van proceduretijden zoals gebruikelijk voor de planningsfase van de locatie);
- En waarvoor bij aanvang duidelijk is dat redelijkerwijs niet op bestaande bedrijventerreinen of bouwrijpe gronden ruimte geschikt is;
- Bij de grondaankoop (of wijziging bestemmingsplan als de ruimte vragende partij in eigen beheer en op eigen risico ontwikkelt) borgen bedrijf en gemeente aan de voorkant dat na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning binnen een vooraf te bepalen periode (2 jaar is genoemd) de ontwikkeling is gerealiseerd. Indien dat niet gebeurt is, dan heeft de gemeente een recht van terugkoop of wordt de bedrijfsbestemming weer omgezet naar de oorspronkelijke bestemming, waarbij het recht op planschade komt te vervallen.

Toetsing

De ontwikkeling voldoet aan de gestelde voorwaarden.

3.1.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de kaders en randvoorwaarden van het Rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) vastgesteld.

Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De lov N-B is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening, waaronder de huidige Verordening ruimte Noord-Brabant.

De lov N-B is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie (zie paragraaf 3.2.2). In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd. In hoofdstuk 3 van lov N-B zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Hierin staan de regels die eerder opgenomen waren in de Verordening ruimte.

Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

Net als bij de Verordening ruimte Noord-Brabant zijn ook hier regels voor ontwikkelingen gekoppeld aan werkgebieden (structuren) en aanduidingen.



Figuur 3.8. Uitsnede kaart 3: Instructieregels gemeenten: stedelijke ontwikkeling en erfgoed

Het plangebied ligt binnen het gebied 'Verstedelijking afweegbaar'. In dit gebied kan worden voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als:

- a. binnen Stedelijk Gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;
- b. transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;
- c. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- d. de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.

Ad. a Het planvoornemen voorziet in de bundeling van de verschillende bedrijfsactiviteiten. Het ruimtebeslag dat daarvoor nodig is, is niet voorhanden binnen het bestaand stedelijk gebied van Waalwijk.

Ad b. De transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed behoort niet tot de mogelijkheden aangezien dergelijke objecten niet in het beoogde formaat beschikbaar zijn.

Ad c. De ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, zie ook paragraaf 3.1.3.

Ad d. Het planvoornemen (zie 2.2) voorziet in een nieuwe inrichting van het projectgebied, rekening houdend met de bestaande omgevingskwaliteiten. Hierbij wordt met name aangesloten bij het stedelijke gebied van het bedrijventerrein Haven en wordt een bij de ligging aan de A59 passende inrichting gerealiseerd. Daarbij wordt tevens een hoogteaccent gecreëerd dat het stedelijk gebied van Waalwijk aankondigt.

Concentratie van verstedelijking

In het landelijk gebied bieden vitale kernen landelijke en meer kleinschalige woon- en werkmilieus. Ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen dienen gericht te zijn op de eigen behoefte. Om de leefomgeving aantrekkelijk te houden, verplaatsen bedrijven die hier qua aard, schaal en functie niet meer bijpassen naar werklocaties rond de steden. Leefbaarheid en het op peil houden van het voorzieningenniveau is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Het planvoornemen is een goed voorbeeld van het verplaatsen van functies die steeds minder passend zijn in het bestaande stedelijke gebied van Waalwijk. Daarnaast is de nieuwvestiging van Van Mossel aan de rand van bedrijventerrein Haven een goed voorbeeld van concentratie van verstedelijking. In het betreffende gebied worden, naast de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein, steeds meer initiatieven ontplooid voor de uitbreiding van bedrijventerrein de Haven. Op korte termijn wordt direct ten westen van het plangebied een logistiek bedrijf gerealiseerd. De groei van bedrijventerrein Haven zal dan ook gestaag plaatsvinden in de richting west naar oost binnen het zoekgebied verstedelijking.

Zorgvuldig ruimtegebruik

De provincie wil dat de kansen voor functiemenging, inbreiding, herstructurering en zo nodig transformatie in het stedelijk gebied goed worden benut, inclusief de mogelijkheden voor intensivering en meervoudig ruimtegebruik. Hierdoor is minder ruimte nodig voor stedelijke uitbreidingen. Door de bundeling van de bedrijfsactiviteiten komen locaties in het bestaand stedelijk gebied van Waalwijk vrij voor transformatie naar andere functies zoals wonen. Daar de invulling van een locatie in het gebied 'Verstedelijking afweegbaar' wordt daarmee onnodig nieuw ruimtebeslag voorkomen.

Binnen stedelijk gebied is vanuit kwaliteitsoverwegingen bijvoorbeeld ook ruimte nodig voor groenvoorzieningen en voldoende opvang van water. Een verbijzondering voor stedelijke ontwikkeling is dat er toepassing gegeven moet zijn aan de ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (zie ook paragraaf 3.1.3). Deze voorwaarde geldt rechtstreeks vanuit de nationale wetgeving. Omdat de toepassing van de ladder vanuit provinciaal beleid essentieel is, is deze in de verordening opgenomen. Er zijn daarbij geen extra eisen gesteld. Het planvoornemen voldoet dan ook aan de iov. Daarbij wordt tevens verwezen naar paragraaf 3.2.2.

Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit

De provincie wil dat nieuwe ontwikkelingen meer inspelen op het karakter en de kwaliteit van de plek. Door bij stedelijke ontwikkelingen uit te gaan van het verschil in omvang en karakter van de verschillende kernen, wordt het contrast tussen stad en dorp behouden. Dit versterkt de identiteit en aantrekkelijkheid van kernen en hun relatie met het omliggende landschap.

In de kernen in het landelijk gebied hanteert de provincie als uitgangspunt dat er alleen voorzieningen worden gevestigd die qua aard, schaal en functie passen. Dit zijn voorzieningen met een lokaal verzorgingsgebied. Regionale afstemming vindt plaats in de regionale agenda's voor wonen en werken.

Het bedrijventerrein Haven 8 kan op basis van het afsprakenkader bedrijventerreinen Hart van Brabant 2020-2024 gedeeltelijk (10 hectare) ontwikkeld worden. Voor de overige 4 hectare heeft inmiddels nadere afstemming met regio en provincie plaatsgevonden. Zie ook paragraaf 3.3.1.

Zodra vaststaat dat de ontwikkeling van bedrijventerrein Haven 8 is afgerond, dus ook Haven 8 Oost fase 2, wordt aan de oostzijde van het bedrijventerrein een afronding van het terrein aangelegd.

Conform de 'Werkafspraken kwaliteitsverbetering landschap Hart van Brabant' die in het RRO

Midden-Brabant zijn vastgesteld, zal minimaal 1% van de uitgifteprijs worden gereserveerd voor kwaliteitsverbetering landschap. Daarnaast zal voldoende fysieke ruimte worden gereserveerd om landschappelijke inpassing te kunnen realiseren. Zie ook paragraaf 2.3.

Klimaatverandering

De ontwikkeling van dit bedrijfsperceel maakt deel uit van de bredere ontwikkeling van Haven 8 Oost. Binnen dit gebied zal in voldoende mate aandacht worden besteed aan klimaatgerichte maatregelen, zoals blijkt uit de Nota van uitgangspunten voor Haven 8 Oost afronding die op 28 januari 2021 door de raad van Waalwijk is vastgesteld.

Eén van de mogelijkheden die wordt onderzocht is de verdere ontwikkeling van grootschalige opwek van duurzame energie in de vorm van wind- en zonne-energie in dit gebied. Dit sluit aan bij de Waalwijkse ambitie om in 2043 klimaatneutraal te zijn.

Daarnaast wordt ingezet op een robuuste groene zone tussen het bedrijventerrein en het Drongelens Kanaal. Deze zone met beleefbaar groen draagt bij aan een klimaatbestendige ontwikkeling en vormt tevens een groene omlijsting c.q. landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein. In samenhang met de ecologische zone langs de Gansoyensesteeg en de groene bufferzones van het Gol tussen A59 en bedrijventerrein kan deze bovendien van betekenis zijn voor de migratie van flora en fauna. Dit moet uiteindelijk voorzien in de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel.

Het ontwerp voor dit specifieke initiatief voorziet in een functioneel terreinplan. Er wordt voorzien in de realisatie van een wadi voor de opvang van regenwater. Al het overige regenwater wordt via een terreinriool (gedimensioneerd met 110 l/s/ha dat voldoet aan de eisen) afgevoerd naar gemeentelijke watergangen aan de randen van het perceel. De overige benodigde waterberging wordt door de gemeente in het openbare gebied gerealiseerd in samenhang met de ontwikkeling van het gehele gebied Haven 8 Oost.

De projectlocatie wordt omzoomd met groen en water waardoor hittestress zoveel mogelijk wordt voorkomen. De locatie ligt aan de rand van agrarisch en open gebied. Hier is voldoende ruimte voor de wind waardoor hitte als gevolg van extra verharding en bebouwing op het terrein, kan worden verwerkt in de omgeving.

Tevens voorziet het planvoornemen in de opwekking van energie met zonnepanelen op de daken, zodat het bedrijf energieneutraal zal zijn. Daarmee wordt eveneens een bijdrage geleverd aan het tegengaan van nadelige gevolgen voor het klimaat.

3.2.2 Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdopgaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

Toetsing

De ontwikkeling van de nieuwe vestiging van Van Mossel dient in principe plaats te vinden binnen 'bestaand stedelijk gebied' of in het 'zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling'. Als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen staan de steden en dorpen van Brabant steeds vaker voor (omvangrijke) nieuwe bestemmings- en transformatieopgaven in of nabij het bebouwde gebied. Hier liggen namelijk de kansen om enerzijds in te spelen op de forse woningbouwopgave (circa 120.000 woningen bouwen in de komende tien jaar) en om door middel van nieuwe bedrijvigheid nieuwe werkgelegenheid te creëren. De beoogde ontwikkeling ligt binnen het zoekgebied voor verstedelijking en draagt direct bij aan de hoofdpogaven uit de Omgevingsvisie. Doordat er locaties in het bestaande stedelijk gebied vrijkomen voor transformatie, draagt het planvoornemen indirect ook bij aan het opvangen van de acute woningbouwbehoefte.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal planningsoverleg

In de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant is in artikel 5.16 bepaald, dat er regionale ruimtelijke overleggen dienen plaats te vinden. Dit is een platform voor een gestructureerd overleg over de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijke beleid van de provincie en de regio. Het overleg heeft tot doel om afspraken te maken over de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Provinciale prognoses van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen zijn daarbij richtinggevend.

In Noord-Brabant vindt het regionaal overleg plaats in vier regio's: West-, Midden-, Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Waalwijk ligt in de regio Midden-Brabant. Het regionaal ruimtelijk overleg (RRO) voor deze regio sluit aan op de gebiedsindeling van samenwerkende gemeenten in de Regio Hart van Brabant. De 8 gemeenten van deze regio (Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk), de waterschappen De Dommel en Brabantse Delta, en de provincie nemen deel aan dit overleg. Het waterschap Aa en Maas is agendalid.

In het RRO Hart van Brabant is vastgesteld dat er een omslag moet worden gemaakt van aanbodgericht naar vraaggericht ontwikkelen van bedrijventerreinen. Op 18 december 2019 zijn hiertoe de RRO-afspraken bedrijventerreinen Regio Hart van Brabant 2020-2024 vastgesteld.

De regio Hart van Brabant ontwikkelt sinds 2016 zijn bedrijventerreinen vraaggericht. Vraaggericht ontwikkelen houdt in dat er alleen wordt ontwikkeld bij een concrete vraag van een bedrijf. Dit vereist een andere manier van werken en denken dan aanbodgericht ontwikkelen van zowel de overheden als ondernemers. Aanbodgericht ontwikkelen van bedrijventerrein gaat uit van de ontwikkelingen van een bedrijventerreinen op basis van een toekomstige uitbreidingsvraag van bedrijven voor 10 jaar. Deze uitbreidingsvraag wordt aan de hand van prognoses bepaald. Deze manier van ontwikkelen heeft geleid tot een programmatisch overaanbod aan bedrijventerreinen in de regio. Door bedrijventerreinen vraaggericht te ontwikkelen kan er geen programmatisch overaanbod meer ontstaan. De regio Hart van Brabant zit in een overgangsfase. Een groot aantal bedrijventerreinen zijn voor 2016 aanbodgericht ontwikkeld en hebben nog een harde planvoorraad voor het huisvesten van meerdere bedrijven. Als een bedrijf met een concrete vraag niet gehuisvest kan worden in de bestaande harde planvoorraad dan wordt deze vraaggericht ontwikkeld.

Conform de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook paragraaf 3.1.3) wordt eerst gekeken of een ontwikkeling niet kan plaatsvinden op een bestaand of bouwrijp bedrijventerrein kan worden geaccommodeerd. Pas als dat niet kan wordt over gegaan tot ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, alleen voor die bedrijven die ook echt gaan bouwen.

Ook in de meest recente afspraken wordt gewerkt met het zogenoemde 'stoplichtenmodel'. Gewerkt wordt met terreinen die op 'groen' staan (vraaggericht nu) en 'oranje' (vraaggericht toekomst). Groene terreinen zijn terreinen waarvoor reeds een bestemmingsplan is opgesteld of waarvoor een bestemmingsplan, gebaseerd op onderbouwde vraag, mag worden opgesteld. Oranje terreinen zijn terreinen die in beeld zijn om toekomstige vraag te accommoderen. Dit planvoornemen is afgestemd in het POHO Fysiek van de regio Hart van Brabant van mei 2019. Daarbij is ingestemd met het op "Groen" zetten van 10 hectare op Haven 8 oost ten behoeve van een logistieke dienstverlener actief in de auto-industrie (Van Mossel). Dit is vervolgens opgenomen in Bedrijventerreinafspraken Regio Hart van Brabant 2020-2024, die zijn vastgesteld op de ontwikkeldag van 18 december 2019. Voor een optimale benutting van de kavel en een logische kaveldeling bleek echter meer ruimte nodig te zijn. In het POHO Fysiek van 11 maart 2020 heeft hierover afstemming plaatsgevonden. In dat POHO is besloten 3 hectaren extra op groen te zetten.

De regionale afspraken zien ook op voorwaarden inzake klimaat en duurzaamheid voor vraaggerichte ontwikkelingen. Daarbij is energieneutraliteit op bedrijfsniveau uitgangspunt (artikel 3.42 lid 2, sub c Interim Omgevingsverordening). Het verbruik van het nieuwe bedrijf wordt als volgt ingeschat:

- Kantoorgebouw A en Poortgebouw D zullen samen circa 675.000 kWh verbruiken;
- De werkplaatsen in gebouw B zullen circa 525.000 kWh verbruiken.

Dit komt neer op een geschat totaalverbruik van 1.2 MWp. Er wordt voorzien in voldoende zonnepanelen, waardoor minimaal 1.2 MWp ter plaatse kan worden opgewekt. Daarmee wordt het bedrijf energieneutraal.

Daarnaast kent het planvoornemen een hoge duurzaamheidsambitie. Daarmee is de energievraag van het gebouw zoveel mogelijk beperkt. Het gebouw is voorzien van een hogere isolatiewaarde in de bouwkundige schil dan vereist, zowel voor de dichte delen als het toepassen van triple beglazing. Hierdoor is de benodigde energie conform de BENG berekeningen voor de kantoren circa 25% lager dan minimaal vereist vanuit de wettelijke eisen. Voor de energie die nog wel nodig is, is voor de opwekking van de warmte en koude behoefte van het gebouw een ontwerp opgezet zonder gasafsluiting, dit geldt ook voor de industriële processen/installaties. Voor een duurzame warmte- en koude opwekking wordt gebruik gemaakt van diverse lucht/water warmtepompen. De benodigde energie wordt daarnaast beperkt door de luchtinstallatie vraag gestuurd uit te voeren en dus alleen daar waar nodig te ventileren in de kantooromgeving. Naast de wettelijke eisen is ervoor gekozen om ook een BREEAM certificaat op te nemen. Diverse BREEAM credits stellen eisen aan duurzaamheid naast de energie eisen zijn er ook ecologische eisen in deze certificering opgenomen waar aan wordt voldaan. In dit geval wordt ingezet op de BREEAM-score "Very Good".

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van zonnepanelen op het dakvlak van het nieuwe hoofdgebouw. Daarmee wordt de energiebehoefte van het nieuwe bedrijf ter plaatse opgewekt. De beschikbaarheid van bedrijfsdaken voor de opwek van energie is geborgd in de gemeentelijke algemene uitgiftevoorwaarden voor bedrijventerreinen die ook op dit bedrijf van toepassing zijn. Het planvoornemen voorziet in dat kader ook concreet in de realisatie van zonnepanelen op de daken van de nieuwbouw.

Tot slot moet worden opgemerkt dat het planvoornemen niet voorziet in de (structurele) inzet van arbeidsmigranten waarbij voorzien moet worden in adequate huisvesting.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat wordt voldaan aan het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

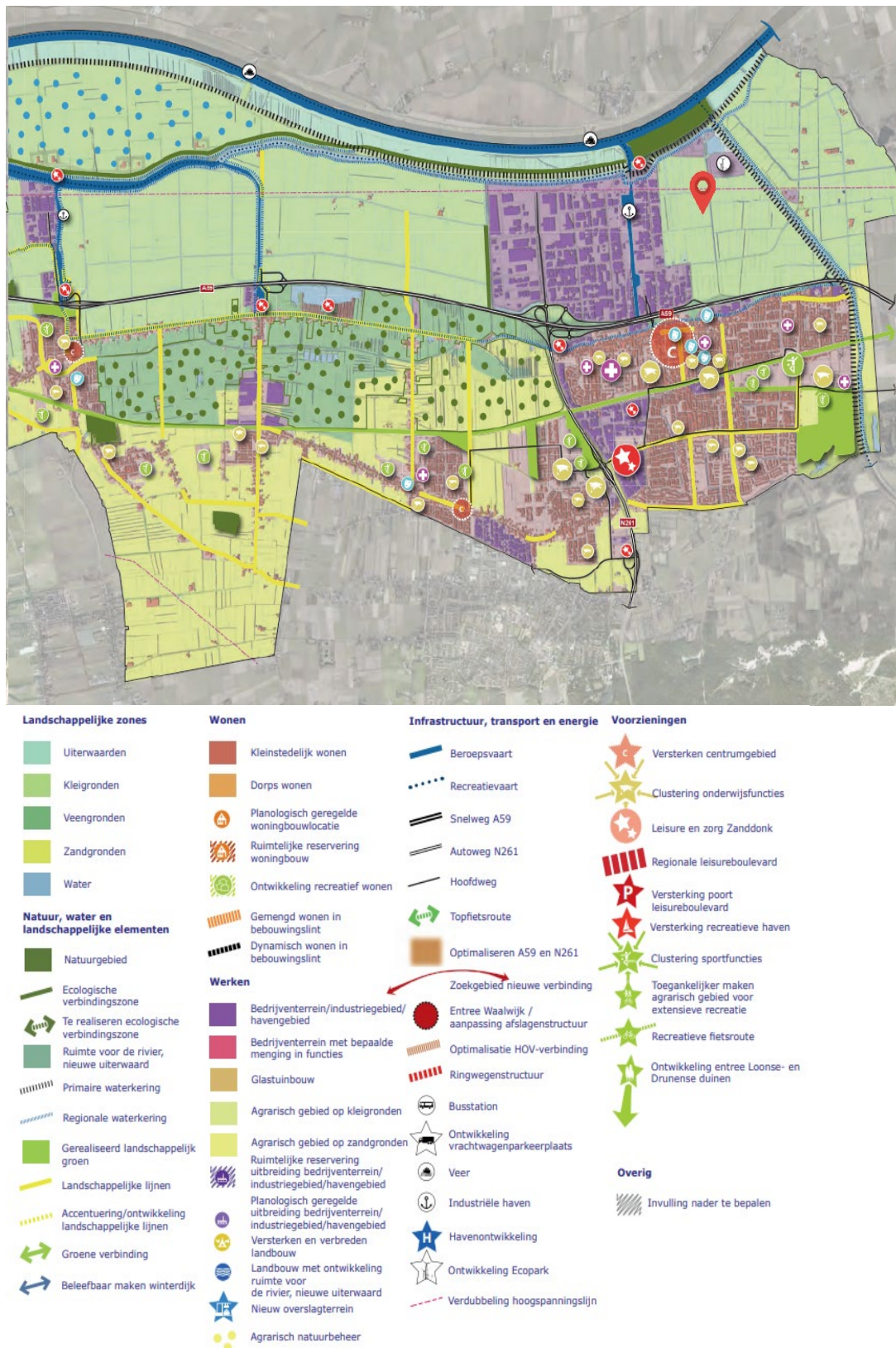
3.4.1 Structuurvisie Waalwijk 2025 - onderscheidend meer verleiden

De structuurvisie is vastgesteld op 4 februari 2016. De basis voor deze structuurvisie is de strategische visie (2010) en de in grote lijnen opgestelde structuurvisie uit 2013. Het doel van deze structuurvisie is een samenhangend ruimtelijk beleid met een uitgewerkte visie voor 2025 en die de ambities weergeeft voor 2035. De integrale structuurvisiekaart is weergegeven in figuur 3.3. De ambitie van de gemeente is hierbij als volgt geformuleerd: Waalwijk is een stedelijk knooppunt in de regionale netwerken van Midden-Brabant, met lokaal een krachtige economische functie en karakteristieke kernen in een unieke landschappelijke omgeving. De visies waar in de structuurvisie op wordt gestuurd zijn:

- Ondergrond;
- Netwerken;
- Wonen;
- Werken;
- Voorzieningen.

Door deze ambities heen loopt het thema duurzaamheid. Hierbij wordt ingegaan op duurzaamheid in het algemeen, milieu, energie, erfgoed en sociaal. Tenslotte zijn, om de juiste keuze voor 2025 te maken, de volgende principes geformuleerd:

- Waarden ondergrond behouden en versterken;
- Bereikbaarheid netwerk optimaliseren;
- Vraaggericht functies versterken met kwaliteit.



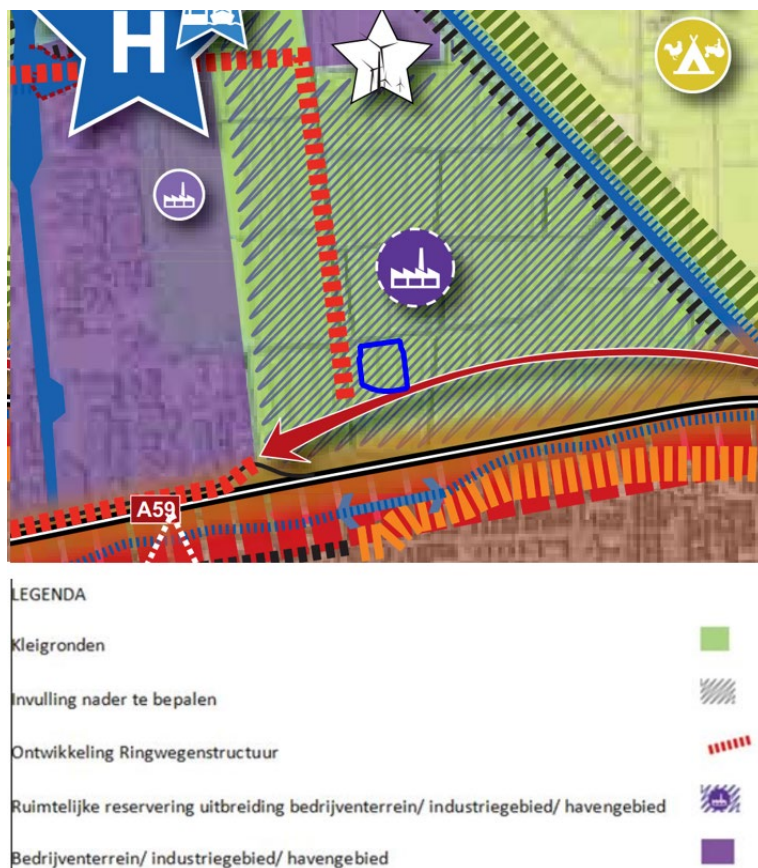
Figuur 3.9. Structuurvisie Waalwijk 2025 (Bron: Gemeente Waalwijk, 2016)

Toetsing

Voor de voorgenomen ontwikkeling is vooral de visie op het gebied van Werken interessant.

Werken

De afgelopen jaren is voor een aantal ontwikkelingslocaties al keuzes gemaakt, zoals voor Haven Zeven en Haven Acht fase 1. De verplichtingen die hieruit komen, worden afgerond. Daarnaast is het vanwege de komst van een nieuwe oostelijke insteekhaven nodig een nieuw overslagterrein te ontwikkelen. Indien de economische ontwikkeling blijft aantrekken en er in regionaal verband behoefte is aan nieuwe bedrijventerreinen komt voor Waalwijk als eerste de verdere ontwikkeling van Haven Acht en ten oosten en westen van Maasoever-Scharlo in beeld. Deze locaties zijn als mogelijke toekomstige uitbreidingslocaties op basis van provinciaal beleid aangewezen. Gezien de economische ontwikkeling en de geraamde behoefte aan bedrijventerreinen is het niet nodig om geheel nieuwe locaties aan te wijzen, ook niet op de lange termijn. Mocht een nieuwe locatie in de toekomst toch nodig zijn vanuit de regionale behoefte dan is het van belang te kiezen voor goed bereikbare locaties in de nabijheid van de hoofdinfrastructuur. Verdere uitwerking van het beleid en thematisering voor de nieuwe bedrijventerreinen is opgenomen in de Nota Wensbeelden Bedrijventerreinen. Daarnaast worden nieuwe ontwikkelingen in regionaal verband zo goed mogelijk afgestemd met de verwachte behoefte van het bedrijfsleven. In figuur 3.5 is de deelkaart 'Werken' uit de Structuurvisie Waalwijk 2025 in beeld gebracht.



Figuur 3.10. Structuurvisie Waalwijk 2025 - Uitsnede "Totaalkaart Visie 2025" met plangebied blauw omlijnd (Bron: Gemeente Waalwijk, 2016)

Het projectgebied wordt op de totaalkaart Visie 2025 aangewezen als een gebied voor ruimtelijke reservering uitbreiding bedrijventerrein/ industriegebied/ havengebied. Daarnaast is de aanduiding 'invulling nader te bepalen' van toepassing. Voorgenomen ontwikkeling betreft de vestiging van een bedrijf in de categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze ontwikkeling is in overeenstemming met de Structuurvisie Waalwijk 2025. Op dit moment heeft het bedrijf nog geen concrete plannen voor vervoer over water. Voor de toekomst kan echter niet uitgesloten worden dat dit gaat gebeuren en dat er gebruik zal worden gemaakt van de insteekhaven.

Hoofdstuk 4 Milieu aspecten

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor dit plan relevant zijn. De resultaten en conclusies van eventuele onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

4.2 Verkeer en parkeren

4.2.1 Normstelling en beleid

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd, er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.

De gemeentelijke parkeernormen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Waalwijk 2015. Hierin staat vermeld dat op het eigen terrein aan de parkeereis moet worden voldaan.

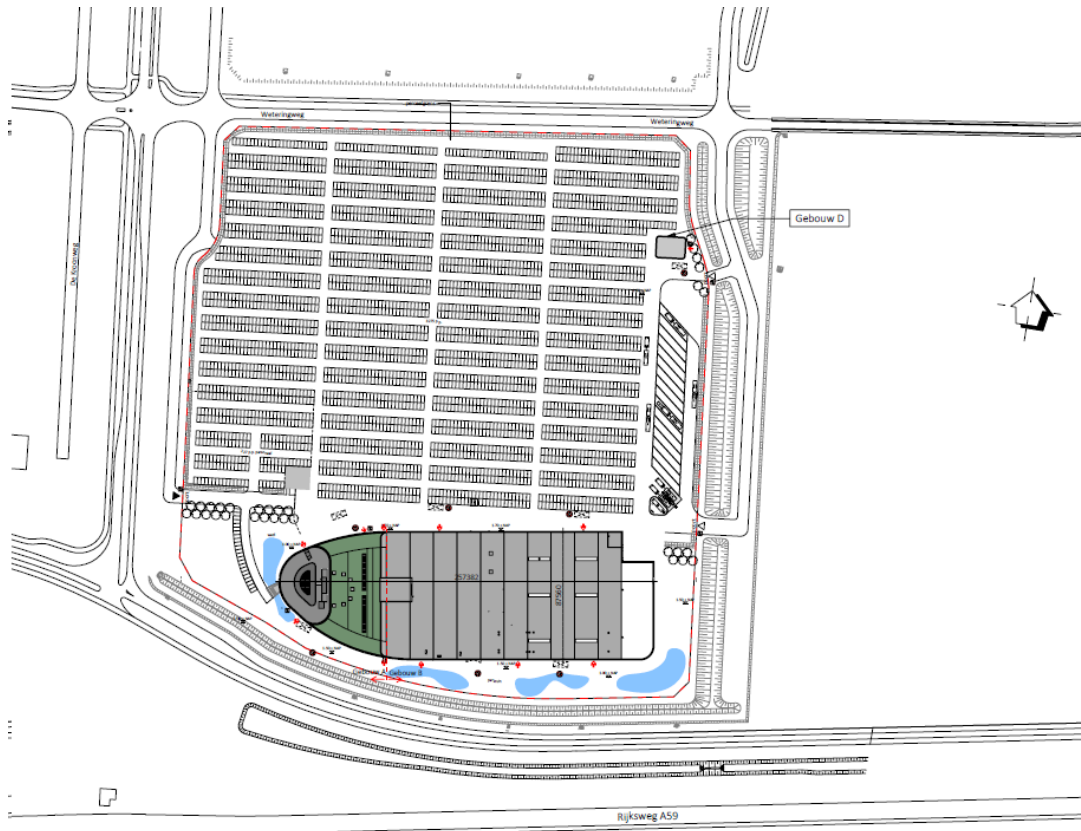
4.2.2 Toetsing

Ontsluiting

De ontsluiting van de beoogde ontwikkeling vindt plaats aan de Weteringweg in Waalwijk. De Weteringweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (type I) met een maximum toegestane snelheid van 60 km/u. Het fietsverkeer is gescheiden van het gemotoriseerde verkeer door middel van een losliggend fietspad. De Weteringweg ontsluit enkele akkerlanden en boerderijen, de huidige intensiteit ligt hierdoor laag.

De verkeersbewegingen op het perceel bestaan uit het parkeren van de voorraad auto's en parkeren voor personeel. Voor deze verkeersbewegingen is voldoende ruimte gereserveerd binnen de perceelgrenzen.

In figuur 4.1 zijn ten westen en oosten van het perceel van Van Mossel twee wegen weergegeven. De wegen ten oosten en westen zijn openbare wegen en zijn geen onderdeel van de inrichting. De gemeente levert de wegen op tijdens het bouwrijp maken.



Figuur 4.1: plattegrond nieuwe situatie

Parkeren

Het parkeren vindt uitsluitend plaats op eigen terrein. Bij het ontwerp en de indeling van de projectlocatie is onderzocht hoeveel parkeerplaatsen per onderdeel van de bedrijfsvoering nodig zijn. In totaal voorziet het plan in circa 3.500 parkeerplaatsen.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

In de tabellen 4.1 en 4.2 is de verwachte toename van de verkeersgeneratie in de worst-case situatie weergegeven. Hierin zijn de verwachte verkeersbewegingen per dag omgerekend naar het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van een maatgevende dag. In verband met aankomend en vertrekkend verkeer zijn de aantallen vermenigvuldigd met 2 (aan- en afrijdverkeer).

De ontsluiting vindt plaats via de Weteringweg en de Kloosterheulweg op de A59. Op de Weteringweg worden twee ontsluitingen vanuit het projectgebied gerealiseerd. De interne aansluiting voor werknemers en bezoekers bevindt zich in het westen van het projectgebied. Voor leveranciers wordt aan de oostzijde een openbare weg aangelegd om het projectgebied te bereiken.

De Weteringweg is een erftoegangsweg die net buiten de bebouwde kom is gelegen met een maximum toegestane snelheid van 60 km/h (ETW type I). De capaciteit van de Weteringweg bedraagt circa 5.000 mvt/etmaal. De verkeerstoename ten gevolge van de ontwikkeling bedraagt 407 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) op basis van kencijfers van Van Mossel. Door de lage huidige intensiteit van de Weteringweg (ca. 1.800 mvt/etmaal licht, middel- en zwaar verkeer, NSL-monitoring) zal de verkeerstoename naar verwachting opgaan in het huidige verkeersbeeld.

De Kloosterheulweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kome met een maximum toegestane snelheid van 50 km/h (GOW type II). De capaciteit van de Kloosterheulweg zal circa 8.000 mvt/etmaal bedragen. De huidige intensiteit op de Weteringweg bedraagt circa 3.500 mvt/etmaal (NSL-monitoring). De beperkte toename van het verkeer (407 mvt/etmaal) zal ook op de Kloosterheulweg naar verwachting opgaan in het huidige verkeersbeeld.

Op basis van geleverde gegevens van Van Mossel is een analyse gemaakt over het aantal ritten en het aantal kilometers dat in de huidige en toekomstige situatie wordt afgelegd. Hieruit blijkt dat sprake is van een afname van bijna 200.000 kilometer per jaar (zowel voor vracht- en autoverkeer). Het aantal ritten neemt alleen voor het autoverkeer af. Dit komt omdat in de huidige situatie auto's vaak heen- en weer worden gereden om ruimte te creëren voor het af- en aanleveren van nieuwe auto's en bedrijfswagens.

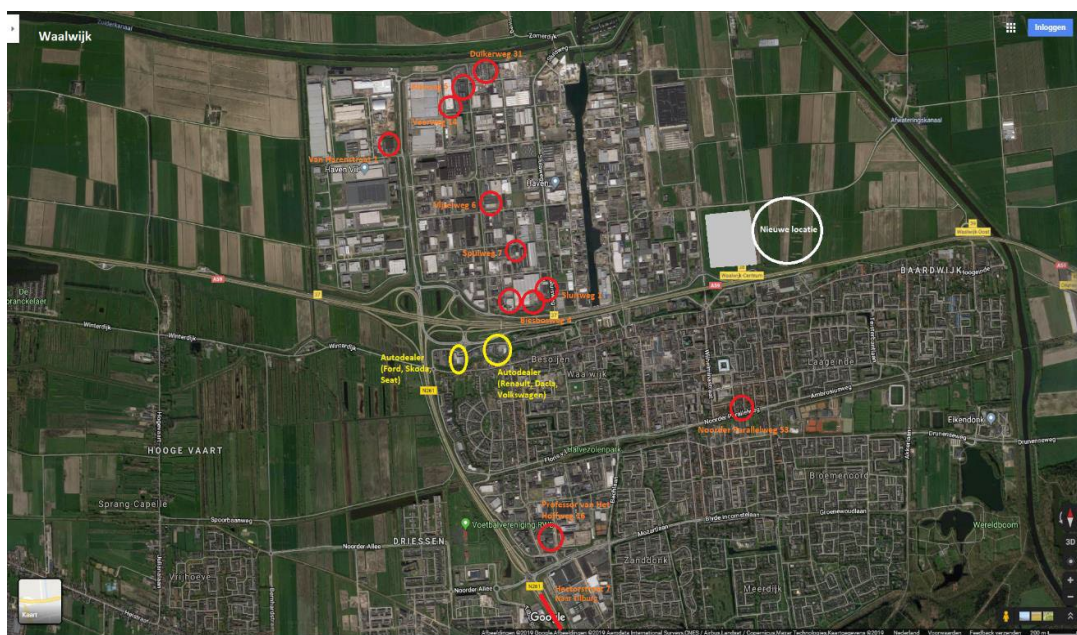
De uitkomsten zijn in tabel 4.1 en 4.2 weergegeven, het overzicht van de huidige locaties is in figuur 4.2 weergegeven.

Totaal kilometers per dag	HUIDIG	TOEKOMSTIG	AFNAME	Afname kilometers (in TOEKOMSTIG)
Vrachtauto	37.249	26.441	-41%	10.808
Auto	238.500	53.268	-78%	185.233
Totaal kilometers (auto & vrachtauto)	275.749	79.708	-71%	196.041

Tabel 4.1: Vergelijking totaal aantal kilometers per dag in huidige en toekomstige situatie

Voertuigritten per dag (5 dagen per week, 52 weken per jaar)	OUD	NIEUW	AFNAME	Afname aantal ritten (in NIEUW)	Weekdag-gemiddelde - OUD	Weekdag-gemiddelde - NIEUW
Vrachtauto	42	42	0%	0	30	30
Auto	753	527	-30%	225	538	377
Totaal (auto & vrachtauto)	794	569	-28%	225	567	407

Tabel 4.2: Vergelijking voertuigritten per dag in de huidige en toekomstige situatie



Figuur 4.2: Overzicht huidige locaties en toekomstige hoofdvestiging van Van Mossel in Waalwijk

4.2.3 Conclusie

Het planvoornemen heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid ter plaatse. Op eigen terrein wordt voorzien in de parkeerbehoefte en de toekomstige ontsluitingswegen hebben voldoende capaciteit voor de afwikkeling.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies, wordt in dit plan gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Onderscheid wordt gemaakt in afstandstappen van 0, 10, 30, 50, 100, 200, etc. meter.

Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

4.3.2 Onderzoek

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een autobedrijf met daarbinnen verschillende bedrijfsactiviteiten, allen gerelateerd aan de handling en op- en overslag voor de autobranche. De activiteit met de hoogste milieucategorie en daarbij behorende de hoogste grenswaarden, betreft 'Autoplaatwerkerijen' met milieucategorie 3.2. De grootst aan te houden richtafstand behorende bij die categorie is 100 meter.

Gevoelige functies in de omgeving van het projectgebied zijn niet van toepassing. De richtafstand naar de meest nabijgelegen gevoelige functie bedraagt ruim 300 meter, dit betreffen de woningen op de Laageinde, aan de overkant van de A59. Hiermee wordt aan de eisen van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering voldaan.

Het beoogde bedrijf is zelf geen milieugevoelig bedrijf en wordt derhalve niet beïnvloed door de in de nabijheid aanwezige bedrijven.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het voorgenomen plan.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- Bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

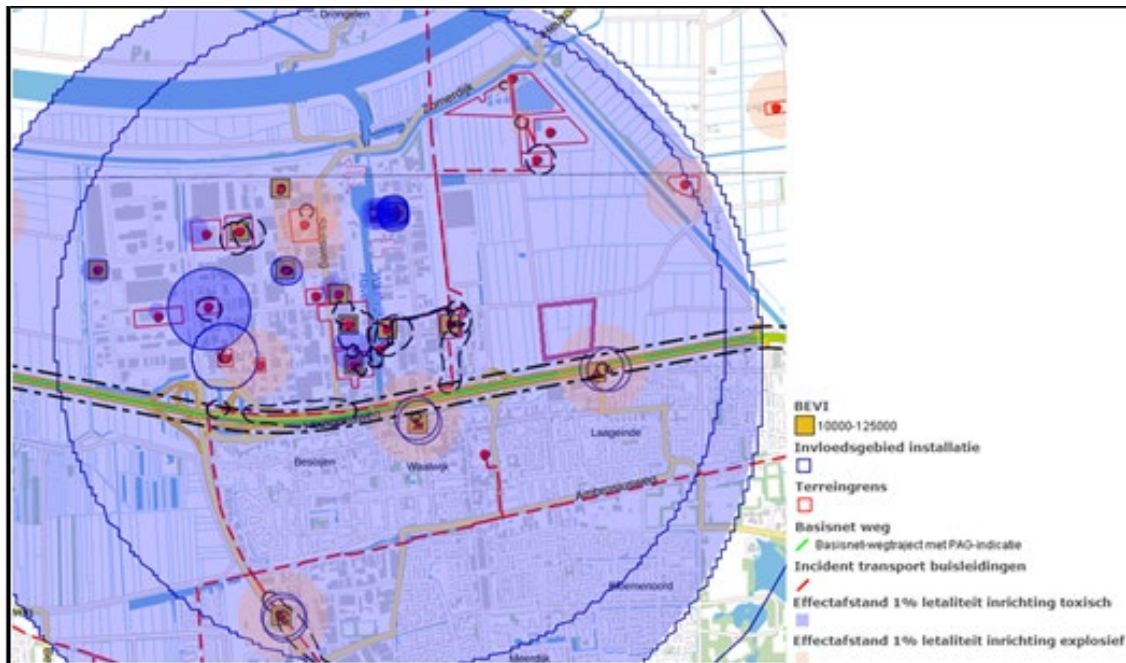
Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Er geldt een oriënterende waarde voor het groepsrisico en onder voorwaarden een verantwoordingsplicht tot 200 m binnen de transportroute.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij

ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

4.4.2 Toetsing en conclusie



Figuur 4.3: Uitsnede professionele risicokaart met projectgebied paars omkaderd

Transport van gevaarlijke stoffen

Transport gevaarlijke stoffen via spoor of water

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, vindt er in de omgeving geen transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor of het water (figuur 4.3).

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Wel grenst het projectgebied aan de A59 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het invloedsgebied wordt bepaald door de maatgevende stof GF3 en bedraagt 355 meter. Omdat het projectgebied binnen de 200 meter vanaf de weg gelegen is, is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. De rapportage behorende bij deze berekening is opgenomen in Bijlage 1. Hierin wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een verhoogd groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Ten westen en noorden bevinden zich de buisleiding WWN3-WWN met een invloedsgebied van 165 meter en de buisleiding A-618 met een invloedsgebied van 220 meter. Het projectgebied ligt op circa 550 meter en valt niet in het invloedsgebied. Ten zuiden bevindt zich de buisleiding Z-517-08 op een afstand van circa 885. Het invloedsgebied van de buisleiding is 70 meter en valt niet in het projectgebied.

Risicovolle inrichtingen

Ten zuidoosten van het projectgebied bevindt zich op circa 120 meter afstand een LPG-tankstation en ligt daarmee niet binnen het invloedsgebied van de 10^{-5} contour, maar wel binnen de effectafstand. Het vulpunt voor de LPG installatie ligt op meer dan 150 meter afstand van de gevel van het te plaatsen gebouw op het terrein. In dat kader is hieronder een beknopte verantwoording voor de bestrijdbaarheid en bereikbaarheid opgenomen.

Daarnaast ligt het projectgebied in de invloedsgebieden van drie verschillende risicovolle inrichtingen. Dit betreffen Stahl Europe B.V., Regionaal Overslag Centrum Waalwijk B.V. en DSM Neoresins B.V. Deze invloedsgebieden hebben contouren van respectievelijk 2796, 2304 en 3526 meter. De invloedsgebieden zijn op basis van het groepsrisico voor Regionaal Overslag Centrum Waalwijk B.V. en DSM Neoresins B.V. Voor Stahl Europe B.V. is sprake van een toxisch invloed gebied. De PR-10 contouren van de genoemde inrichtingen overlappen het projectgebied niet.

Ook bevindt het projectgebied zich in de toxische effectafstand van Stahl Europe B.V. Voor alle drie de inrichtingen is een QRA uitgevoerd waarbij de oriëntatiewaarde niet overschreden wordt. Daarnaast ligt bijna heel Waalwijk in de invloedsgebieden, is het aantal toevoeging van personen gering en is de afstand tot het projectgebied ruim. Hierdoor zal het groepsrisico met minder dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde toenemen en kan worden volstaan met een beknopte verantwoording.

Beknopte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het projectgebied wordt ontsloten via de Weteringweg. Deze weg sluit aan op het verdere wegennetwerk van Waalwijk. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie zal een autobedrijf gerealiseerd worden. De aanwezige personen betreffen vooral medewerkers en bezoekers. Zij zullen over het algemeen genomen zelfredzaam zijn. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen. In het ontwerp is echter rekening gehouden met water compenserende maatregelen in de vorm van bergingsvoorzieningen. Gevallen hemelwater ter plaatse wordt via goten bovengronds afgevoerd naar deze bergingsvoorzieningen. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieu thema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

4.4.3 Conclusie

Geconstateerd wordt dat het projectgebied binnen het invloedsgebied van de A59, een LPG-tankstation en 3 risicovolle inrichtingen ligt. Uit de QRA's en beknopte verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied als voldoende worden beschouwd. Voor het aspect externe veiligheid worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

4.5.1 Archeologie

Normstelling en beleid

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Erfgoedverordening 2016

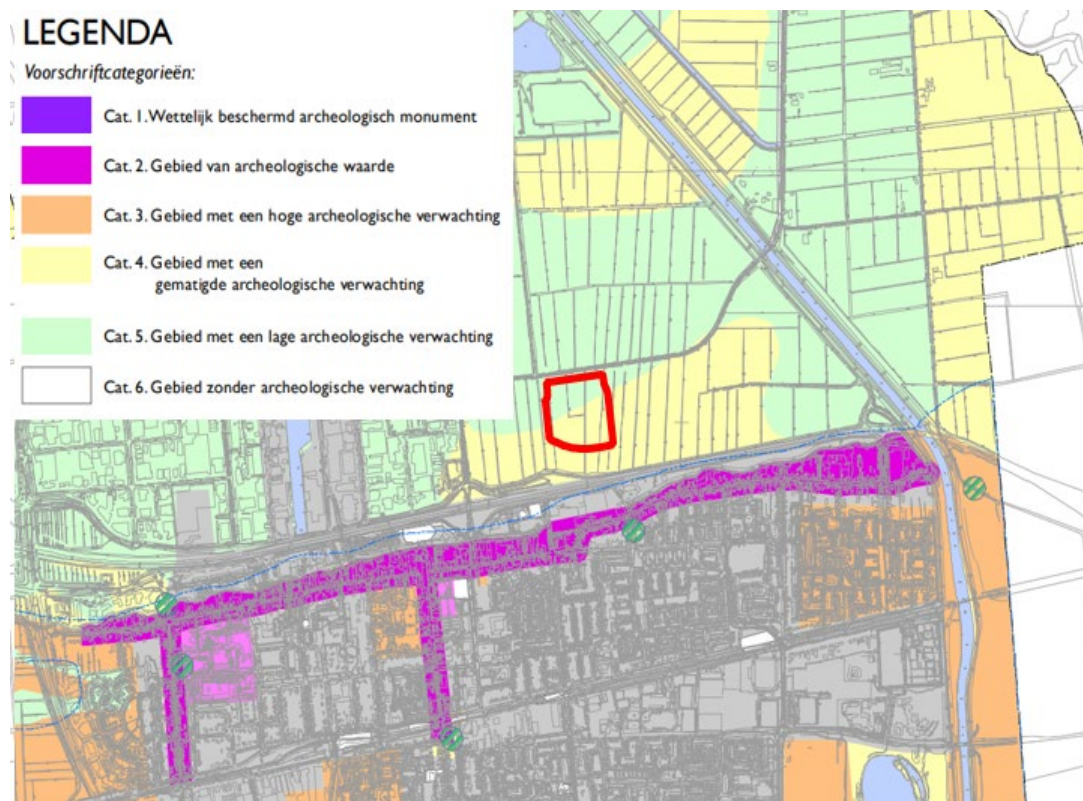
Op 15 december 2016 is de gewijzigde 'Erfgoedverordening 2016' voor de gemeente Waalwijk vastgesteld. De erfgoedverordening vormt de juridische basis voor de regels van de Erfgoedkaart Archeologie. De archeologische beleidskaart is, voor de locatie van het projectgebied, opgenomen in figuur 4.4. Het doel van deze kaart is om bij ruimtelijke ontwikkelingen aan te geven waar en op welke manier archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij het ruimtelijk proces.

Toetsing en conclusie

Uit de erfgoedkaart (figuur 4.4) blijkt dat ter plaatse van het projectgebied grotendeels een lage archeologische verwachting geldt. Aan de zuidzijde van het projectgebied geldt een "gematigde archeologische verwachting".

Bij een lage archeologische verwachting is geen onderzoek nodig tenzij het een m.e.r.-plichtig project betreft. Gelet op de beperkte omvang geldt enkel een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht (zie paragraaf 4.14). Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk ter plaatse van de gronden met een lage verwachting.

Ter plaatse van gebieden met een gematigde archeologische verwachting geldt een onderzoeksplicht wanneer het plangebied groter is dan 5.000 m² en er dieper wordt gegraven dan 0,5 meter. De nieuwbouw van het hoofdkantoor ligt binnen dit gebied en heeft een grondoppervlak van circa 13.000 m². In dat kader is het dan ook noodzakelijk om archeologisch onderzoek uit te laten voeren.



Figuur 4.4: Uitsnede Erfgoedkaart gemeente Waalwijk (Bron: Gemeente Waalwijk)

De betreffende gronden zijn reeds archeologisch onderzocht. Op basis van een rapport, op basis van een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven op locatie, heeft het college van Waalwijk op 27 maart 2018 besloten om het gebied van Haven 8 vrij te geven van archeologie, waardoor bij de toekomstige planontwikkelingen kan worden afgezien van verder archeologisch onderzoek. Dit rapport is door Antea Group opgesteld en definitief gemaakt op 30 april 2018. Het betreft een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven in het plangebied. De conclusies van het rapport waren al eerder gedeeld met de gemeente, waardoor al voor de definitieve versie van het rapport een besluit heeft kunnen plaatsvinden.

Onderstaand worden een aantal constatering uit het onderzoek weergegeven:

- "Sporen van daadwerkelijk bewoning binnen het plangebied zijn gedurende het proefsleuvenonderzoek niet aangetroffen."
- "Op basis van het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek kan geconcludeerd worden dat er ter plaatse van Haven 8 sprake is van een in de ondergrond bewaard cultuurlandschap uit de nieuwe tijd. Op basis van de oversnijdingen van de afzonderlijke greppelsystemen (inclusief de nu nog bestaande sloten aan maaiveld) blijkt dat het projectgebied regelmatig opnieuw is ingedeeld waarbij de meeste van deze herinrichtingen vermoedelijk uit de twintigste eeuw dateren. Slechts enkele sporen konden op basis van hun ligging onder het Merwededek en door een venige vulling worden toegewezen aan het laatmiddeleeuws cultuurlandschap maar de sporen die bij deze fase horen zijn zo beperkt in aantal dat hier geen reconstructie van gemaakt kan worden. Er is geen sprake van een behoudenswaardige vindplaats in het plangebied."
- "Het advies luidt om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken zonder verder archeologisch onderzoek uit te voeren. Dit door de dubbelbestemming van het onderzochte gebied te verwijderen."

4.5.2 Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant zijn in het projectgebied geen bijzonderheden ten aanzien van cultuurhistorie geïnterpreteerd. De regio is van cultuurhistorisch belang vanwege het unieke slagenlandschap. Behoud of versterking van de samenhang van de dragende structuren staat centraal. Gelet op de aard en beperkte omvang van de beoogde ontwikkeling worden geen belangrijke nadelige effecten verwacht.

4.6 Bodem

4.6.1 Normstelling en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem. Dit door middel van het schoonmaken van ernstig verontreinigde grond (saneren), licht verontreinigde grond blijvend te beheren en schone grond schoon te houden.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

4.6.2 Toetsing en conclusie

In de huidige situatie is sprake van braakliggende gronden. In het verleden is een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd in opdracht van de gemeente Waalwijk. Duidelijk is dat enkele verontreinigingen zijn aangetroffen. Momenteel wordt in opdracht van de gemeente Waalwijk de laatste hand gelegd aan een saneringsplan voor deze aangetroffen bodemverontreinigingen. De grond wordt aan Van Mossel opgeleverd met een grond die daartoe de juiste functionele toepassing heeft. De werkzaamheden worden niet eerder gestart dan na ontvangst van een goedgekeurd evaluatieonderzoek.

Conform artikel 2.11 uit het Activiteitenbesluit zal ten behoeve van de ontwikkeling een bodemonderzoek (nulsituatie) uitgevoerd worden. De initiatiefnemer zal zorgdragen dat een nulsituatie bodemonderzoek uiterlijk drie maanden voor de start van de werkzaamheden toegezonden wordt aan het bevoegd gezag.

Gezien de overeenkomst met de gemeente is het niet van belang om de huidige situatie van de bodemkwaliteit te beoordelen. Op dit moment wordt deze gesaneerd door de gemeente overeenkomstig met de huidige wet- en regelgeving. Vooraf aan de start van de bouwwerkzaamheden is dit afgerond.

De beoogde ontwikkeling leidt door het treffen van voorzieningen niet tot negatieve effecten op bodem die kunnen leiden tot het maken van een milieueffectenrapportage. Uit de lopende bodemonderzoeken blijkt dat sanering noodzakelijk is, en dit wordt voor oplevering aan Van Mossel uitgevoerd, waardoor de bodemkwaliteit verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

4.7 Water

4.7.1 Normstelling en beleid

Waterbeheer en watertoets

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Brabantse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het waterschap heeft op 5 juli 2017 positief wateradvies afgegeven voor de beoogde ontwikkeling.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan 2010-2015.

Waterschapsbeleid

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen. Het watersysteembeheer -waaronder grondwater- heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerplan 2016-2021, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterpartners.

Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de 'beleidsregel Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak, en de hydrologische uitgangspunten

bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater¹.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020

Met het GRP legt de gemeente vast wat zij wil bereiken en wat de rol van burgers en bedrijven is ten aanzien van afval-, hemel- en grondwater. De doelen van het GRP zijn:

- zorgen voor inzamelen van stedelijk afvalwater;
- zorgen voor transport van stedelijk afvalwater;
- zorgen voor inzameling van hemelwater;
- zorgen voor verwerking van hemelwater;
- zorgen dat grondwater de bestemming van het gebied niet structureel belemmert;
- effectief beheer van de riolering

4.7.2 Onderzoek en conclusie

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Brabantse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het projectgebied bevindt zich niet nabij een waterkering. Door het projectgebied lopen enkele B-waterlopen. Daarnaast wordt het projectgebied begrensd door B-waterlopen en ten westen door een A-waterloop. Voor ingrepen binnen 5 meter vanaf de insteek van een A-waterloop dient een ontheffing van de Keur te worden aangevraagd.

In de huidige situatie bestaat het projectgebied uit agrarische grond. De beoogde ontwikkeling leidt daarom tot een toename van de verharding. Indien verharding minder dan 2.000 m² toeneemt zijn geen watercompenserende maatregelen noodzakelijk. Het dempen van een watergang dient 1 op 1 gecompenseerd te worden.

Door de toename van verharding zullen water compenserende mitigerende maatregelen nodig zijn. In de ontwerpfase wordt rekening gehouden met het graven van een aantal sloten. Met name aan de randen van het projectgebied. Verder zullen infiltratiemaatregelen mogelijk van toepassing zijn. Maatregelen worden afgestemd met het waterschap en de gemeente Waalwijk.

4.8 Ecologie

4.8.1 Normstelling en beleid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Dit is anders indien uit de Wnb voortvloeit dat een passende beoordeling moet worden gemaakt. Deze dient te zijn verricht ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Bijzondere nationale natuurgebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
3. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bijzondere nationale natuurgebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) kan buitenom de gebieden die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000, ook gebieden aanwijzen als Bijzonder nationaal natuurgebied wanneer het gebied is opgenomen op een lijst als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Habitatrichtlijn of het gebied onderwerp is van een procedure als bedoeld in artikel 5 van de Habitatrichtlijn. De beschermende werking die geldt voor gebieden die behoren tot Natura 2000, geldt in dat geval ook voor het bijzondere nationaal natuurgebied.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) / Natuurnetwerk Brabant (NNB)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. De provincie Noord-Brabant hanteert daarvoor het begrip Natuurnetwerk Brabant (NNB). Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn; en
- de bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

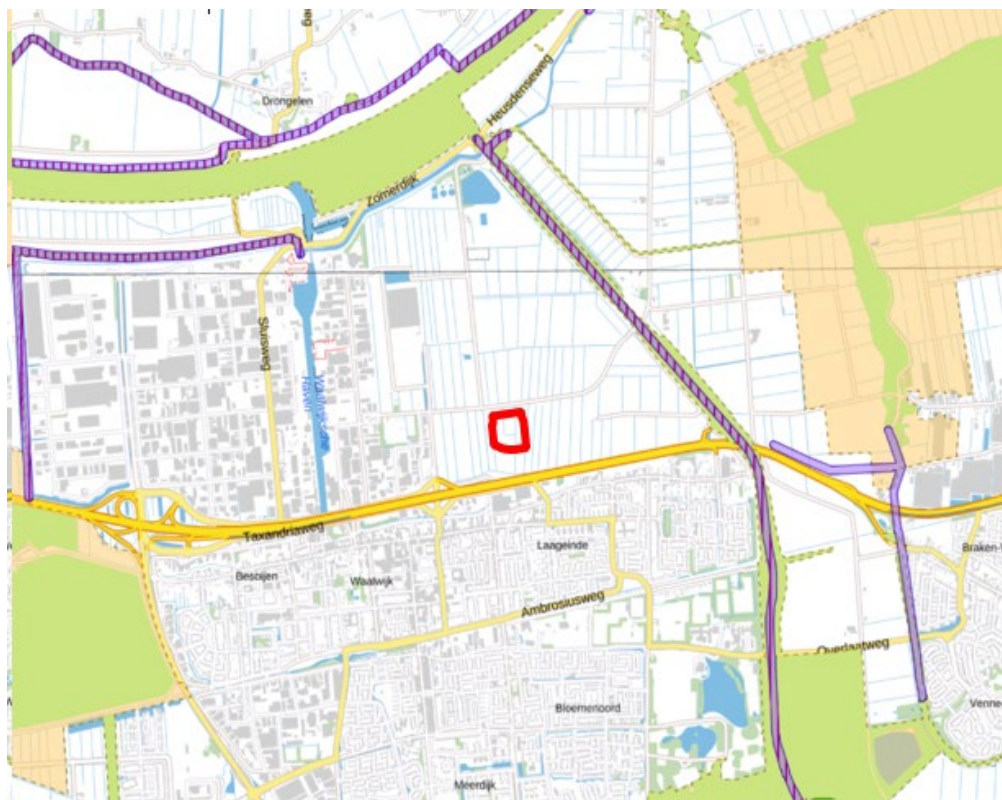
Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Noord-Brabant

In de provincie Noord-Brabant wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee, voor het op of in de bodem brengen van meststoffen en voor agrarische beregening uit grondwater. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 3 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wild zwijn en woelrat.

4.8.2 Toetsing

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 (figuur 4.8). Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen, op een afstand van circa 2,3 kilometer ten zuiden van het projectgebied. Op circa 2,6 kilometer ten zuidwesten van het projectgebied bevindt zich het Natura 2000-gebied Langstraat. Het dichtstbijzijnde NNB-gebied bevindt zich op circa 900 meter afstand ten oosten van het projectgebied.



Figuur 4.8 Ligging projectgebied t.o.v. Natura 2000 gebieden en NNB-gebieden
(Bron: Provincie Noord-Brabant)

Het projectgebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de grote afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een nieuwe hoofdvestiging van een autobedrijf.

De locatie bestaat momenteel uit akkerland. Gezien de afstand tot het plangebied kan een toename van depositie op deze habitattypen als gevolg van de aanleg en ingebruikname van het industrieterrein niet op voorhand worden uitgesloten aangezien de beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van verkeersbewegingen. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is met behulp van de AERIUS Calculator de stikstofdepositie berekend voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. In Bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing is de Memo stikstof met de bijbehorende berekeningen opgenomen. Hierna wordt kort op de resultaten en conclusie ingegaan.

Uit een verschilberekening met het huidige gebruik van de locatie en de huidige verkeersgeneratie in het bedrijfsproces van Mossel in AERIUS Calculator blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol op Natura 2000-gebied tijdens de gebruiksfase.

Uit de berekening van de aanlegfase blijkt ook dat er geen sprake is van een toename stikstofdeposities in Natura 2000-gebied na interne saldering. Conform de uitspraak van de Afdeling (ABRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:71) is een vergunning in het kader van de Wet natuurbeschermer bij interne saldering niet vereist.

Soortenbescherming

Het projectgebied bestaat momenteel uit intensief in gebruik zijnde agrarische gronden. Er vindt geen sloop of kap van bomen plaats. Wel worden enkele watergangen gedempt.

Ten behoeve van diverse ontwikkelingen in het gebied ten oosten van bedrijventerrein Oost is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De onderzoeksrapportage is opgenomen in Bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de beschermde soorten waarmee op de planlocatie rekening moet worden gehouden. Dit is gebaseerd op bestaande gegevens (NDFF) en de aanvullende onderzoeken die in 2017 en 2018 zijn uitgevoerd.

Soortgroep	Soorten	Categorie Wnb	Verwacht/aangetroffen	Vervolgstappen
Vogels	Broedvogels algemeen	V	In heel het plangebied aangetroffen	Nee, mits werkzaamheden voor bouwrijp maken worden uitgevoerd buiten het broedseizoen
Vogels	Vogels met jaarrond beschermde nesten	V	Slechtvalk in de hoogspanningsmast buiten het plangebied	Nee
Grondgebonden zoogdieren	Vrijgestelde soorten, o.a. mol, aardmuis	Andere*	Verwacht	Nee
Grondgebonden zoogdieren	Das	Andere	Burcht van de das is aangetroffen op het terrein van de waterzuivering	Ja, nader onderzoek naar gebruik van het plangebied als foerageergebied
Grondgebonden zoogdieren	Bever	Andere	Burcht van de bever is aangetroffen op het terrein van de waterzuivering	Nee
Grondgebonden zoogdieren	hermelijn/ wezel en bunzing	Andere	Wezel en bunzing zijn waargenomen ten noorden en oosten van het plangebied. Plangebied geen essentieel onderdeel leefgebied.	Nee
Vleermuizen	Gewone dwergvleermuis, laatvlieger, watervleermuis en rosse vleermuis (vliegroue en foerageergebied)	H	Vliegroue en foeragerende dieren aangetroffen	Nee, wanneer met mitigerende maatregelen wordt gewerkt.
Amfibieën	Gewone pad, groene kikker	Andere*	Aangetroffen	Nee

Tabel 1: Beschermde soorten die binnen het plangebied Industrierrein Oost worden verwacht of zijn aangetroffen.

Op basis van bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat een nader onderzoek moet worden uitgevoerd naar gebruik van de projectlocatie als foerageergebied van de das. Door het waterschap is namelijk op het terrein van de waterzuivering een dassenburcht vastgesteld. De aanwezigheid van deze burcht is in april 2018 bevestigd door de ecooloog van Movares. De waterzuivering is gelegen op een afstand van ruim 1,4 kilometer van het projectgebied. Op 26 september 2019 is de aanwezigheid van de das nader onderzocht door leden van de dassenwerkgroep. Op basis van dat bezoek kan geconcludeerd worden dat er zich geen dassenburcht bevindt en ook werden er geen sporen van dassen aangetroffen. Daarmee is de aanwezigheid van deze soort voldoende onderzocht.

Zorgplicht

Uiteraard geldt wel de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.

Tijdens werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Verstoring van broedende vogels is verboden. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden tussen 15 maart en 15 juli (bron: www.vogelbescherming.nl).

4.8.3 Conclusie

Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen worden uitgesloten. De Wet Natuurbescherming en het beleid van de provincie Noord-Brabant staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijke ontwikkeling uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 1 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

4.9.2 Toetsing en conclusie

De bijdrage van de beoogde ontwikkeling aan de luchtkwaliteit is vrijwel volledig afkomstig van de voertuigbewegingen. Aan de hand van de berekende aantal worst-case verkeersbewegingen (zie paragraaf 4.2) is de NIBM-tool ingevuld.

Verkeersgeneratie

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% toename van concentratie NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) in de buitenlucht;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt maximaal 407 mvt/etmaal. De maximale bijdrage als gevolg van deze verkeersgeneratie zijn berekend met behulp van de NIBM-tool (tabel 4.3). De maximale bijdrage voor NO₂ bedraagt 0,55 µg/m³. Voor PM₁₀ bedraagt de maximale bijdrage 0,08 µg/m³. De bijdrage van het verkeer aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		407
Aandeel vrachtverkeer		8,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,55
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Tabel 4.3: Resultaten NIBM-tool

Nader onderzoek

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 (<http://www.nslmonitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de Weteringweg, de Kloosterheulweg en de Rijksweg A59.

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2017 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen (zie tabel 3.4).

De concentraties luchtverontreinigende stoffen voor Weteringweg (waaraan het projectgebied zal komen te liggen) bedroegen in 2017; 19,7 µg/m³ voor NO₂, 18,1 µg/m³ voor PM₁₀ en 11,2 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6,4 dagen. Verder blijkt uit de NSL-monitoringstool dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de Weteringseweg in 2020 lager is dan 35 µg/m³. Daarmee liggen de concentraties ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden en kan worden uitgesloten dat de ontwikkeling leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

Weg	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)	Aantal overschrijdingsdagen
Weteringweg	19,7	18,1	11,2	6,4
Kloosterheulweg	23,7	19,4	12,0	7,2
Rijksweg A59	27,4	19,8	12,2	7,5

Tabel 4.4: Concentraties luchtverontreinigende stoffen maatgevende wegen. (Bron: NSL-monitoringstool)

Conclusie

De vestiging van Van Mossel op de nieuwe locatie leidt tot een toename van verkeer ter plaatse. De verkeersgeneratie is berekend op basis van door de opdrachtgever aangeleverde verkeersgegevens. De verkeersgeneratie bedraagt maximaal 407 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Het planvoornemen heeft geen nadelige invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.10 Kabels en leidingen

4.10.1 Normstelling en beleid

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Voor het aspect externe veiligheid ten aanzien van leidingen wordt verwezen naar paragraaf 4.4.

4.10.2 Toetsing en conclusie

Ten noorden van het projectgebied, op een afstand van 890 meter bevindt zich een hoogspanningsverbinding van 150 kV. Deze verbinding heeft een indicatieve magneetveldzone van 85 meter waarbinnen voorkomen moet worden dat bestemmingen mogelijk worden gemaakt waar kinderen langdurig verblijven. Het planvoornemen is ruimschoots buiten deze zone gelegen en voorziet niet in de realisatie van woningen. Daarnaast heeft de hoogspanningsverbinding een belemmeringsstrook van 25 meter. Het projectgebied ligt daar buiten. Verder zijn in en nabij het projectgebied geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Gasleidingen in de omgeving zijn hiervoor (zie paragraaf 4.4) reeds beoordeeld.

4.11 Geluid

4.11.1 Normstelling en beleid (algemeen)

De Wet geluidhinder en het Activiteitenbesluit vormen het wettelijk kader voor de beoordeling van geluid voor wegen, windturbines en bedrijven. In de Wet geluidhinder zijn normen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï (industrieterreinen) opgenomen. In het Activiteitenbesluit zijn normen voor individuele inrichtingen en windturbines opgenomen. Daarnaast heeft de gemeente nog beleid ten aanzien van evenementen.

De beoogde ontwikkeling bevindt zich in de geluidzone van bedrijventerrein Haven en de wettelijke (Wet geluidhinder) geluidzones (200 tot 250 meter) van de A59, de Weteringweg en de Kroonweg. Er wordt echter geen geluidgevoelig object mogelijk gemaakt.

4.11.2 Wegverkeerslawaaï

De ontwikkeling omvat geen nieuwe geluidsgevoelige functie waarvoor toetsing van de geluidsbelasting nodig is. Evenmin worden met de beoogde ontwikkeling nieuwe (spoor)wegen aangelegd. Nabij het projectgebied, waar de verkeersgeneratie van het projectgebied nog niet in het heersende verkeersbeeld is opgegaan, zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Negatieve effecten met betrekking tot wegverkeerslawaaï kunnen daarmee worden uitgesloten.

4.11.3 Industrielawaaï

De projectlocatie is gelegen binnen de geluidzone van het industrieterrein Haven I t/m VI. De projectlocatie ligt niet in een geluidsgevoelig gebied, hierdoor is ook géén sprake van een functieaanduiding geluid. Geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen, ziekenhuizen zijn niet in de directe omgeving van de projectlocatie. De dichtstbijzijnde geluidgevoelige objecten, woningen aan de Laageinde, bevinden zich op ruim 0,3 kilometer afstand van de nieuwe locatie van Van Mossel. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstanden voor wat betreft geluid tot de bedrijven. Bij de activiteiten die Van Mossel zal uitvoeren; het aan-en afvoeren van auto's en bedrijfsauto's, het inpassing toepassen van schadeherstel en het schoonmaken, fotograferen en verkopen van auto's en bedrijfswagens, is geen sprake van grote negatieve geluidseffecten naar de omgeving gezien de afstand tot de geluidgevoelige objecten. Dit geldt zowel voor stationaire bronnen en mobiele bronnen. De geluidsbronnen voldoen daarnaast aan de BBT (Best Beschikbare Technieken).

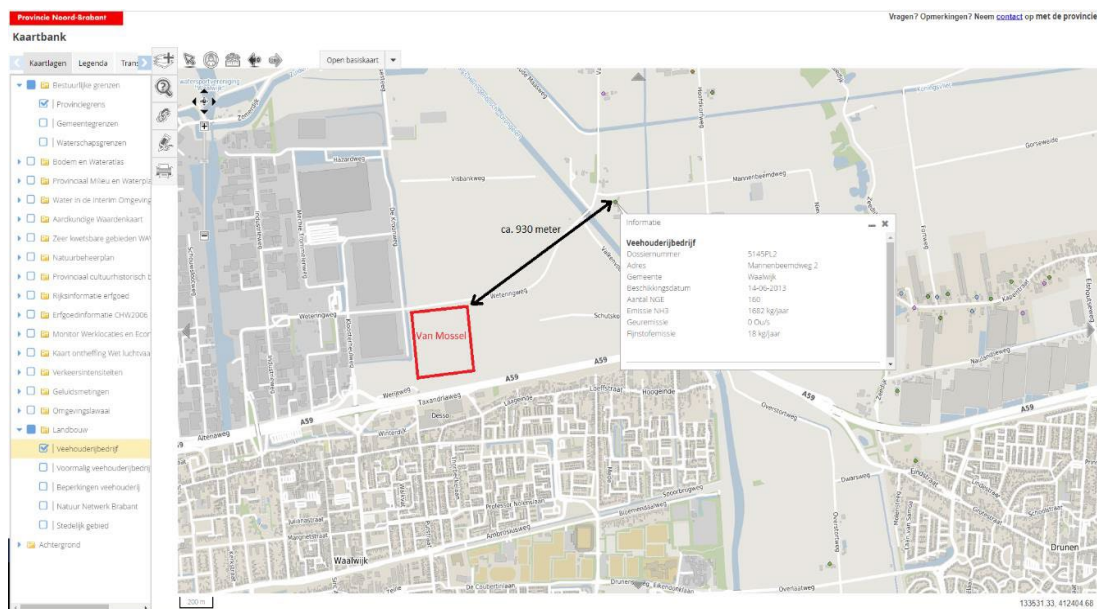
Geconcludeerd kan worden dat, gezien de afstand tot geluidgevoelige functies en het toepassen van installaties die voldoen aan de BBT, Van Mossel voldoet aan de grenswaarde van het activiteitenbesluit en een akoestisch onderzoek voor de beoogde ontwikkeling niet nodig is.

4.12 Geur

Voor het voorkomen van geur- en stofhinder zijn geen aparte landelijke beleidsnormen. De voorschriften om stof- en geurhinder van bedrijven te voorkomen zijn met name in het Activiteitenbesluit opgenomen. Voor geur kan ook sprake zijn van lokaal beleid (van de gemeente en/of de provincie).

In het schadeherstelgebouw vinden spuitwerkzaamheden plaats in een spuitcabine. De uitmonding van afvoerleidingen van (spuit) dampen zijn zo gesitueerd dat voldoende verspreiding van de dampen is gewaarborgd, zodat geen geuremissie buiten de inrichting optreedt. Tijdens de bedrijfsprocessen wordt geen geur geëmitteerd naar de buitenlucht. Gebruik wordt gemaakt van installaties met BBT (Beste Beschikbare Technieken). In de nabije omgeving van het schadeherstelbedrijf zijn geen geurgevoelige voorzieningen aanwezig.

De eventuele geuremissie legt geen beperkingen op aan veehouderijen in de omgeving. De dichtst bij zijnde veehouderij is grondgebonden en kleinschalig en ligt op circa 930 meter afstand van het projectgebied. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstanden van de handleiding Bedrijven en milieuzonering.



Figuur 4.9: Afstand naar de meest nabijgelegen veehouderijen via de kaartbank.

4.13 Duurzaamheid

Voor de bouw van de nieuwe bouwwerken ten behoeve van het autobedrijf wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met constructies die het verlies van warmte in de winter beperken en in de zomermaanden zorgen dat de warmte buiten blijft. Geïsoleerde muren zorgen voor extra isolatie net zoals een geïsoleerd dak. Er zullen zonnepanelen worden geplaatst waarmee 1.2 MWp wordt opgewekt om aan het geschatte energieverbruik te voldoen. Daarmee is sprake van een energieneutraal bedrijf.

Op bouwkundig vlak zullen ook de volgende aspecten aan de orde komen:

- Onderhoudsvriendelijk gebouw realiseren;
- Afvalstromen beperken;
- Gebruik maken van hemelwater;
- Recyclebare grondstoffen toepassen;
- Hergebruik van de units na 10 jaar.

Daarnaast is de waterberging eveneens een zichtbaar aspect in het kader van duurzaamheid.

4.14 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.14.1 Normstelling en beleid

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In dit hoofdstuk wordt per milieuaspect beschreven wat het effect is van de beoogde ontwikkeling. Daarnaast wordt verwezen naar de bijlagen indien voor een aspect nader onderzoek is uitgevoerd.

Sinds 7 juli 2017 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zo moet voor de ontwerpbestemmingsplanfase een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen milieueffectrapportage nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

4.14.2 Onderzoek

Ten behoeve van het planvoornemen is een Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze notitie is opgenomen in Bijlage 6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.14.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat grote negatieve gevolgen niet ontstaan door de realisatie of ingebruikname van deze nieuwe locatie voor Van Mossel in Waalwijk. Aangezien grote gevolgen voor het milieu worden uitgesloten ontstaan geen noodzaak of meerwaarde voor het uitvoeren van een milieueffectrapportage.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de verlening van een omgevingsvergunningen waarbij gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo, wordt de economische uitvoerbaarheid van het project aangetoond. Het project wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten voor het volgen van de procedure zullen via de gemeentelijke legesverordening aan de initiatiefnemer worden doorberekend.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor dit plan zal de uitgebreide procedure worden gevolgd. Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Nieuwbouw van Mossel heeft tezamen met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerp met ingang van 14 januari gedurende zes weken ter inzage gelegen (tot en met 24 februari 2021). Binnen de termijn van terinzagelegging heeft een ieder een zienswijze kunnen indienen. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn er twee zienswijzen naar voren gebracht. In de Nota van zienswijzen zijn de zienswijzen samengevat weergegeven. In de nota is ook aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot wijziging van het besluit. De Nota van zienswijzen is opgenomen als

De ontwerpomgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing zal voor een ieder ter inzage worden gelegd. Gedurende zes weken wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Vervolgens bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden in beroep te gaan en / of om een voorlopige voorziening aan te vragen bij bestuursrechter wanneer zij het niet eens zijn met de beslissing op bezwaar. Tot slot is er nog de mogelijkheid in hoger beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

BIJLAGEN

RHO ADVISEURS



Bijlage 1 Groepsrisicoberekening

Groepsrisicoberekening

Van Mossel Groep, Haven 8 Waalwijk

TOP-Consultants Zuid BV
Adviesbureau voor milieu en
externe veiligheid

Groepsrisicoberekening

Van Mossel Groep, Haven 8 Waalwijk

Referentie: R0200012aaA0

Datum: 18-02-2020

Versie: 1.1

Opsteller: Thom de Rouw

Opdrachtgever: Rho Adviseurs voor leefruimte

TOP-Consultants Zuid BV

Adviesbureau voor milieu en
externe veiligheid

Bredaseweg 177
4872 LA Etten-Leur
(076) 50 14 262

etten-leur@top-consultants.nl
www.top-consultants.nl



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Plangebied	2
3.	Populatie	4
4.	Groepsrisicoberekening A59	5
4.1.	Toepassing Vuistregels	5
4.2.	Resultaten.....	6
5.	RBM II berekening	7
5.1.	Inputgegevens	7
5.2.	Plaatsgebonden risico	8
5.3.	Groepsrisico huidige en toekomstige situatie	9
6.	Conclusie	12



1. Inleiding

Deze groepsrisicoberekening is uitgevoerd in verband met de realisatie van de nieuwe hoofdvestiging van 'Van Mossel groep' op Bedrijvenpark 'Haven 8' te Waalwijk. Op het moment bestaat het plangebied uit braakliggend terrein.

De locatie bevindt zich binnen het invloedsgebied van de rijksweg A59, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Door realisatie van de nieuwe hoofdvestiging wordt populatie toegevoegd aan het invloedsgebied van de A59.

Conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient hierop inzicht te worden gegeven in het huidige, bestaande groepsrisico, en de veranderingen in verband met de toekomstige situatie.

Het groepsrisico voor Rijksweg A59 is beschouwd conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart), versie 1.2 van 11 januari 2017. Het gebruikte programma is het RBM II rekenpakket versie 2.3.0 build 535 met parameterbestand 1.3.

Aansprakelijkheidsverklaring

De informatie in dit rapport is onverminderd en in goed vertrouwen verstrekt. Aan de informatie kunnen geen garanties of rechten worden ontleend. TOP-Consultants kan niet aansprakelijk worden gesteld door klanten of elk ander persoon of organisatie voor verlies of schade die is veroorzaakt of mogelijk is veroorzaakt door de informatie verstrekt in dit rapport.

Disclosure of interest

TOP-Consultants heeft geen enkel financieel belang bij conclusies of aanbevelingen zoals vermeld in dit rapport.

2. Plangebied

Onderstaand is het plangebied weergegeven (rood omcirkeld).

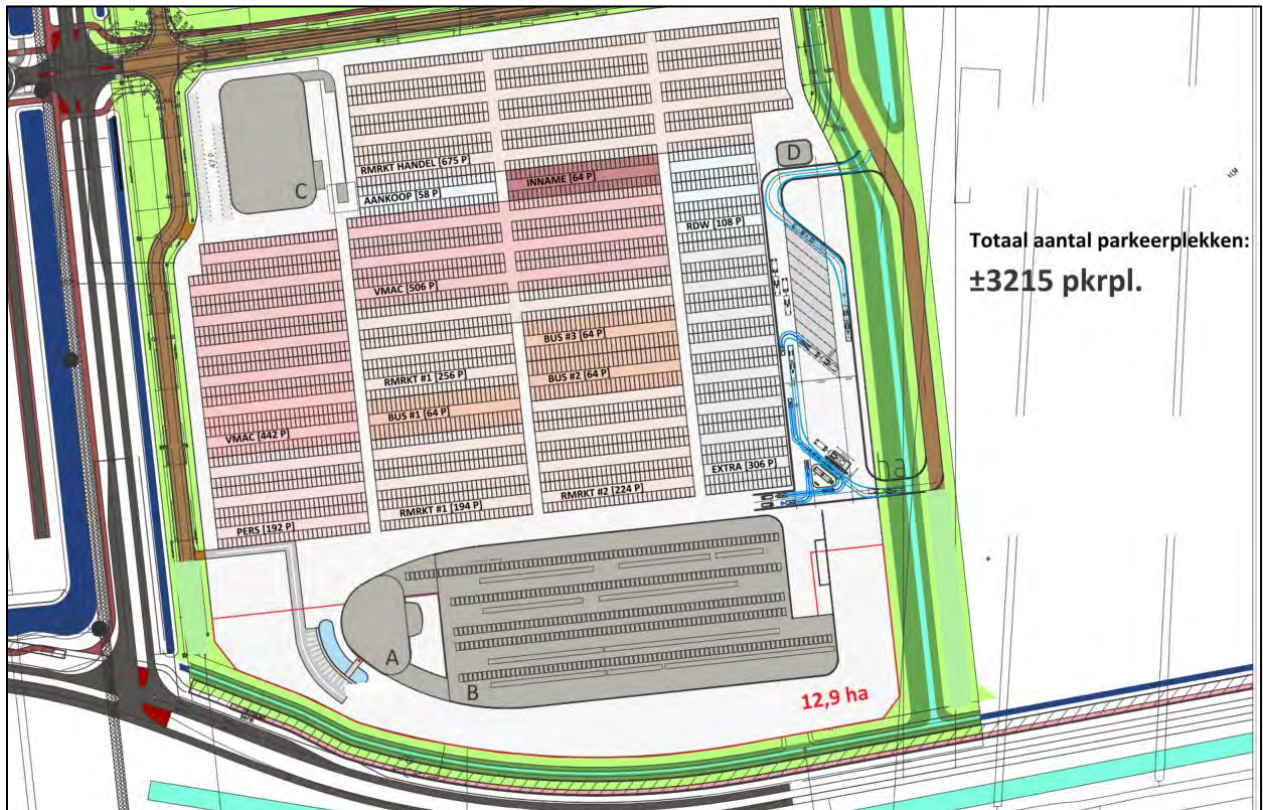


Afbeelding 1. Locatie plangebied

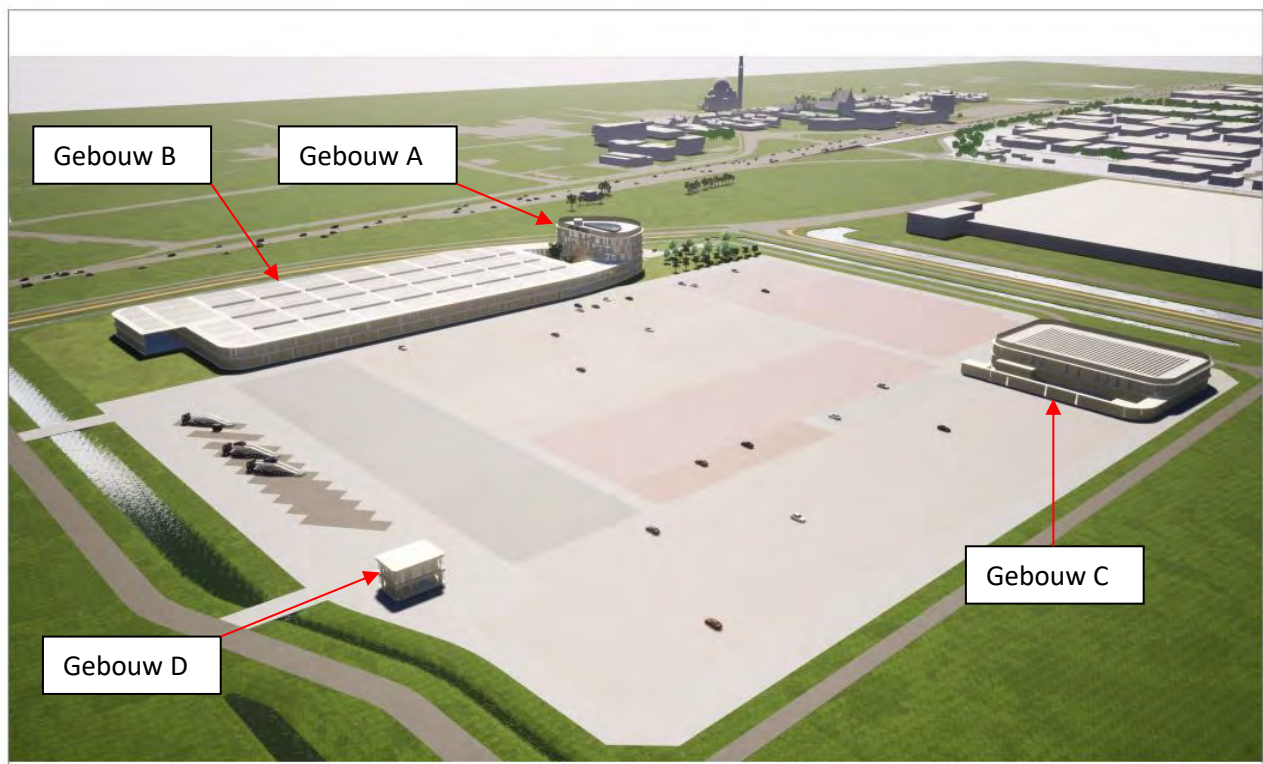
Van Mossel wil hier de hoofdvesting ontwikkelen. Vanwege de grootschaligheid kan het als een distributiecentrum worden gezien. Op de kavel komt parkeerplaats voor circa 3.200 auto's. Ook zullen er enkele vrachtwagens worden geparkeerd. Het is een verzamelplaats tussen de ontvangst, eventuele verkoop, en doorvoer van met name leaseauto's en enkele bestelwagens. Het totale kavel is circa 12,9 hectare groot.

Verder komen er 4 gebouwen;

- Het hoofdcomplex (gebouw A en B). Gebouw A is het kantoorgebouw. Dit deel is 5 verdiepingen hoog en hier zal ook een klein museum en café zijn. Gebouw B is 'de werkplaats'. Hier worden de auto's wanneer ze uit de lease gaan gepoetst, gefotografeerd, gekeurd en tijdelijk gestald. Hier zullen minder mensen werkzaam zijn dan in gebouw A. De werkplaats heeft 2 verdiepingen. Bij de ingebruikname van het bedrijf zullen er 211 mensen werken in het kantoorgedeelte (A) en 100 in de werkplaats (B). Dit kan nog licht groeien in de toekomst (5 tot 10%).
- Het schadeherstelgebouw (C) heeft twee verdiepingen. Op de begane grond vindt schadeherstel plaats. Op de verdieping erboven zullen (circa. 25) kantoorplekken zijn.
- De controlepost (D) is een gebouw aan de ingang. Hier zullen hooguit een paar mensen zich bevinden. Ook hier zijn 2 verdiepingen.



Afbeelding 2. Ruimtelijke indeling



Afbeelding 3. Artist impressie – Birdeye Noordkant



3. Populatie

Er is geen sprake van een huidige populatie. Door realisatie van de plannen worden onderstaande populaties toegevoegd aan het plangebied van ca. 12,9 hectare:

Tabel 1. Populatiegegevens na realisatie plannen

Gebouw	Populatie na realisatie plannen	Verwachte toename
A: Kantoor	211	232 (+10%)
B: Werkplaats	100	110 (+10%)
C: Het schadeherstelgebouw	35 (schatting)	42 (+20%)
D: De controlepost	10 (schatting)	12 (+20%)
Totaal	356	396 (+11%)
<i>Dichtheid</i>	<i>Ca. 28 p/ha</i>	<i>Ca. 31 p/ha</i>

Het plangebied bevindt zich op het moment in een gebied met een huidige bevolkingsdichtheid van 7 personen per hectare (CBS 2019).

Tabel 2. Populatiegegevens (bron: CBS 2018 via risicokaart.nl)

Naam buurt	Buitengebied Waalwijk Noord
Buurtcode	BU08670011
Aantal inwoners	55
Aantal huishoudens	15
Omgevingsadressendichtheid	79



4. Groepsrisicoberekening A59

Deze risicoanalyse is gemaakt op basis van de Handreiking Risico Transport (Hart). In de Nota van toelichting bij het Bevt is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het groepsrisico achterwege kan blijven.

Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico dan wel of een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico te kunnen leiden.

4.1. Toepassing Vuistregels

Uitgangspunt met betrekking tot de A59 is dat het een autosnelweg is. De vuistregels, die toegepast mogen worden zijn opgenomen in paragraaf 1.2.2 van de bijlagen behorende bij de Handleiding Risicoanalyse Transport.

Tabel 3. Gegevens Basisnet weg A59, wegvak B17.

Wegvak	B17
Naam basisnet-wegtraject	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)
PR-plafond (m)	0
GR-plafond (m)	74
Plasbrandaandachtsgebied aanwezig	NEE
Vervoershoeveelheid (aantal tankauto's)	3000
Bijzonderheden (TC: Tunnelcategorie, WT: wegtype)	

Toetsing oriëntatiewaarde

Vuistregel 1:

Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

Tabel 4. Vervoerstroom A59 t.h.v. plangebied (monitoringsreportage basisnet d.d. 20 mei 2019).

Wegvak (nr.)	Naam basisnetweg	Geteld op	Representatief voor		LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GF3	GT2	GT3	GT4	GT5		PR	GR
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)		B16, B18	Referentieaantal	7926	14029	448	568	0	0	390	3000	0	0	0	0	Plafond	0	74
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)		B16, B18	Telling 2018	3567	7109	237	401	0	33	33	724	7	0	7	0	Berekend		

Vervoer van vervoerscategorie GT4 (toxische gassen cat. 4) vindt plaats over de snelweg t.h.v. het plangebied.



Vuistregel 2:

Wanneer GF3 minder dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-5 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Het plangebied kent in het meest conservatieve geval een dichtheid van 31 p/ha en is op een afstand van ca. 100 meter van de weg gelegen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan uit tabel 1-5 worden afgeleid dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1:

Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

Vervoer van vervoerscategorie GT4 (toxische gassen cat. 4) vindt plaats over de snelweg ter hoogte van het plangebied (gebaseerd op de gegevens uit de monitoringsreportage basisnet d.d. 20 mei 2019).

Vuistregel 2:

Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-5 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Het plangebied kent in het meest conservatieve geval een dichtheid van 30 p/ha op een afstand van ca. 100 meter van de weg is gelegen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan uit tabel 1-5 kan worden afgeleid dat 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico waarschijnlijk niet wordt overschreden.

4.2. Resultaten

Uit de toepassing van de vuistregels blijkt dat een berekening van het groepsrisico met RBM II moet plaatsvinden, maar dat waarschijnlijk de realisatie van de plannen geen effect heeft op het huidige groepsrisico en daarmee onder de 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico blijft.



5. RBM II berekening

5.1. Inputgegevens

Voor de berekening zijn onderstaande gegevens ingevoerd in RBM II;

- Wegbreedte van de A59 (traject B17): 25 meter;
- Meteorologische condities: Weerstation Gilze-Rijen;
- Motorvoertuigen ongevalfrequentie: Dit is de kans per afgelegde kilometer dat een motorvoertuig betrokken raakt bij een ongeval zonder langzaam verkeer. Bij deze berekening wordt uitgegaan van de standaard frequentie voor een autosnelweg, namelijk $8,3^{E-8}$ (ref. Tabel 10-6 handleiding);
- Transportintensiteit: 3.000 transporten GF3.

Voor het (toekomstig) vervoer zijn de vervoercijfers gebaseerd op een maximale benutting van de groeiruimte en zijn afkomstig uit bijlage I van de Regeling basisnet. Dat wil zeggen dat voor het traject t.h.v. plangebied is uitgegaan van de GF3 plafondwaarde van 3.000 bewegingen per jaar (maximaal 3.000 vervoersbewegingen LPG/Propaan). Dit is tevens het equivalent van 15,76 GT4 transporten (zie tabel 1-14 van de bijlagen behorende bij de Handleiding Risicoanalyse Transport).

Bevolking

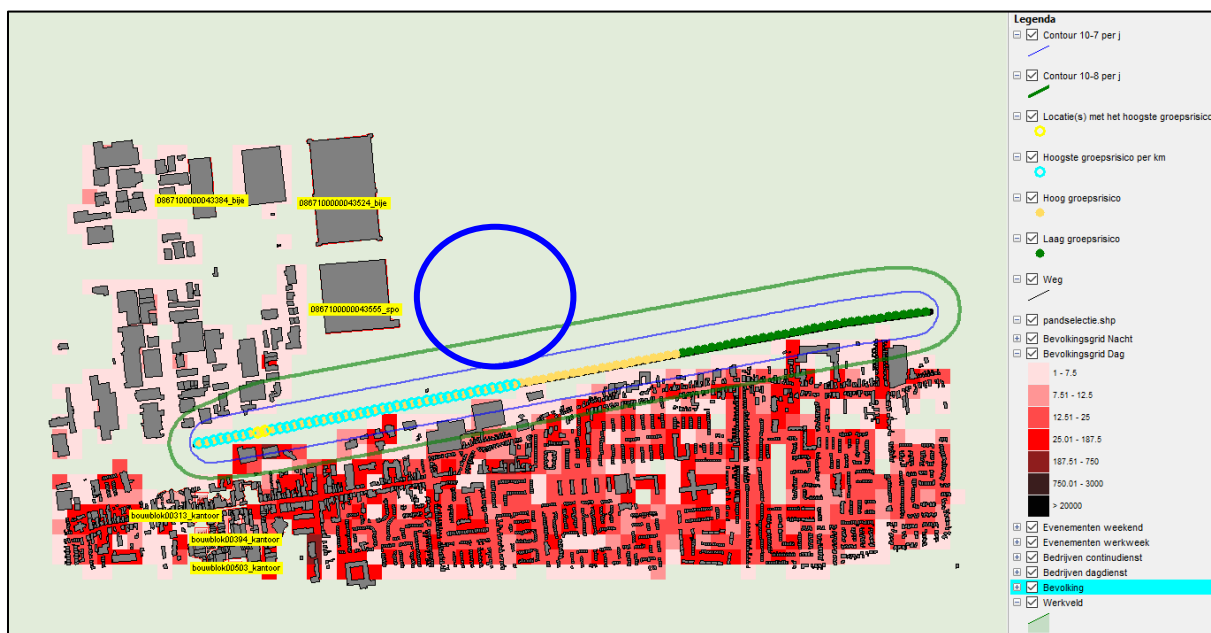
De ingevoerde bevolkingsgegevens zijn afkomstig van de Populatieservice (peildatum 17-02-2020). Het betreft de bevolking op ten minste 1 km afstand van het plangebied. In het plangebied bevinden zich op dit moment geen personen.

Wat betreft de plannen is uitgegaan van rond de 11% globale groei t.o.v. de startpopulatie. Daarnaast zijn er ruime schattingen gedaan om naast natuurlijke groei tevens de aanwezigheid van eventuele bezoekers/derden hierin te verdisconteren.



5.2. Plaatsgebonden risico

De autosnelweg A59 valt onder de werkingssfeer van het 'Basisnet weg'. Het aantal GF3 transporten is lager dan 4.000 waardoor de autosnelweg in principe geen 10^{-6} /jaar risicocontour heeft. De berekeningen bevestigen de afwezigheid van een 10^{-6} risicocontour. De vereiste basisveiligheid is hiermee geboden. Het plaatsgebonden risico levert geen belemmering voor de realisatie van de plannen.

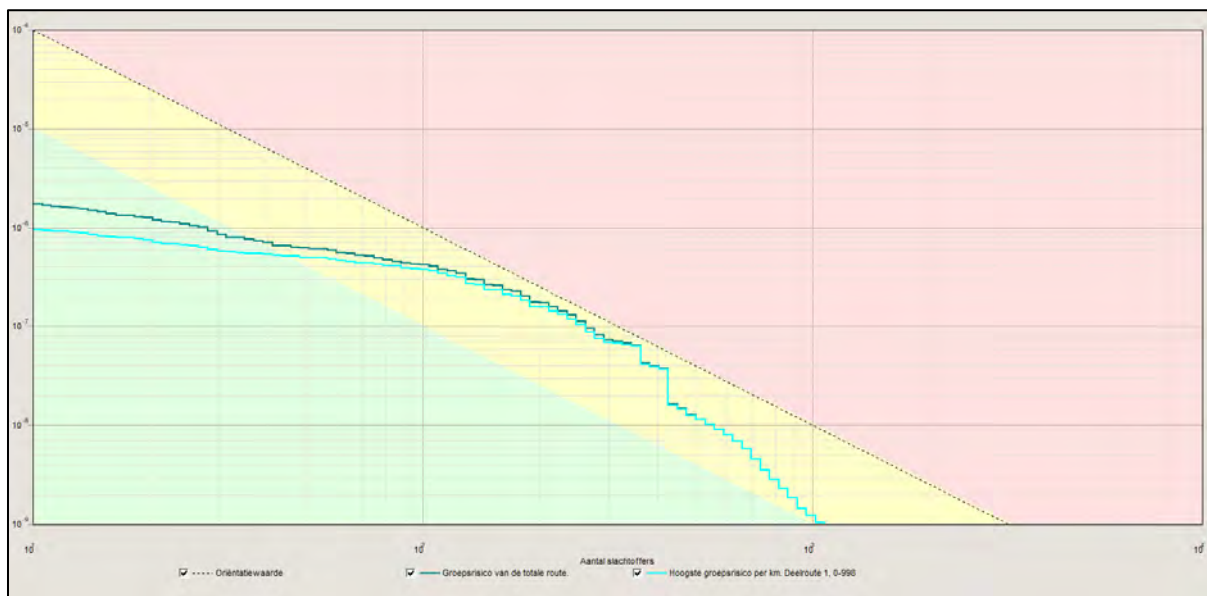


Afbeelding 4. Berekende plaatsgebonden risicocontouren A59 t.h.v. plangebied (blauw omcirkeld).



5.3. Groepsrisico huidige en toekomstige situatie

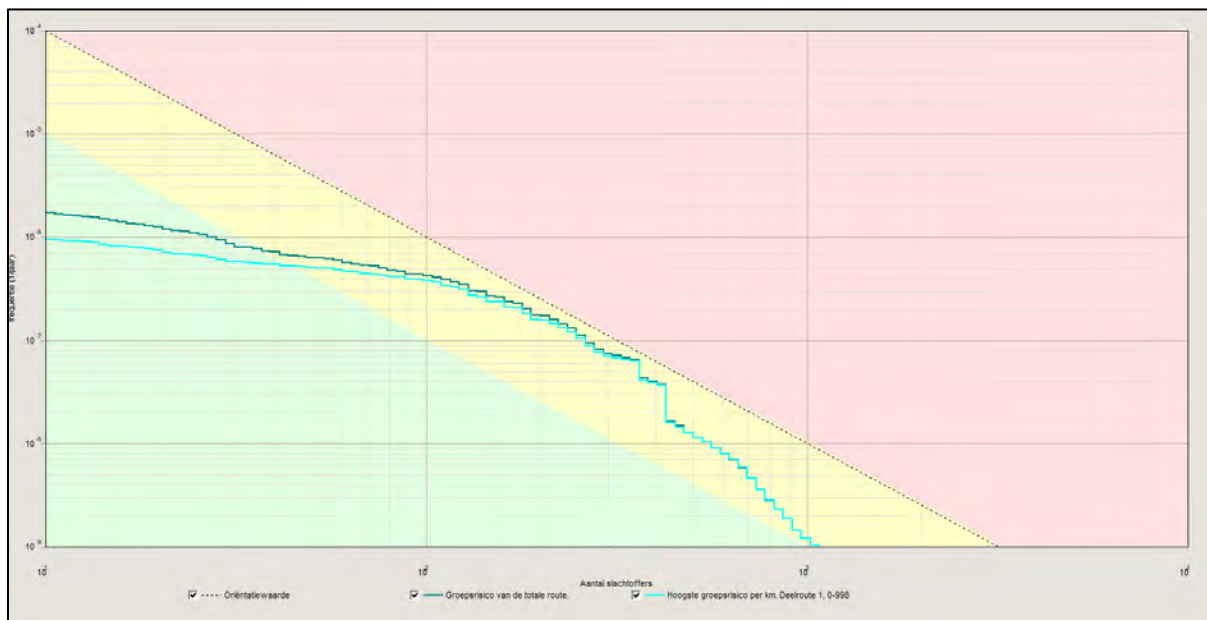
Voor zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico berekend. Het verschil tussen deze twee berekeningen is het aantal aanwezigen binnen het plangebied. De resultaten van de twee berekeningen zijn weergegeven in afbeeldingen 4 en 5.



Afbeelding 5. Groepsrisico huidige situatie.

Tabel 5. Huidige situatie – Hoogste groepsrisico per kilometer A59

Data				
FN-Curve	Normwaarde (N:F)	Max. N (N:F)	Max. F (N:F)	Verw. waarde
Groepsrisico van de totale route.	0,00851 (362 : 6,5E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	1,7E-006 (11 : 1,7E-006)	1,33E-004
Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 0-998	0,00826 (362 : 6,3E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	9,6E-007 (11 : 9,6E-007)	1,04E-004



Afbeelding 6. Groepsrisico toekomstige situatie.

Tabel 6. Toekomstige situatie - Hoogste groepsrisico per kilometer A59

Data				
FN-Curve	Normwaarde (N:F)	Max. N (N:F)	Max. F (N:F)	Verw. waarde
Groepsrisico van de totale route.	0,00851 (362 : 6,5E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	1,7E-006 (11 : 1,7E-006)	1,34E-004
Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 0-998	0,00826 (362 : 6,3E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	9,6E-007 (11 : 9,6E-007)	1,04E-004

Toelichting op de berekende waarden (Afbeelding 4 en 5)

Normwaarde: De maximale waarde van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Bij een berekende normwaarde van $> 0,01$ is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

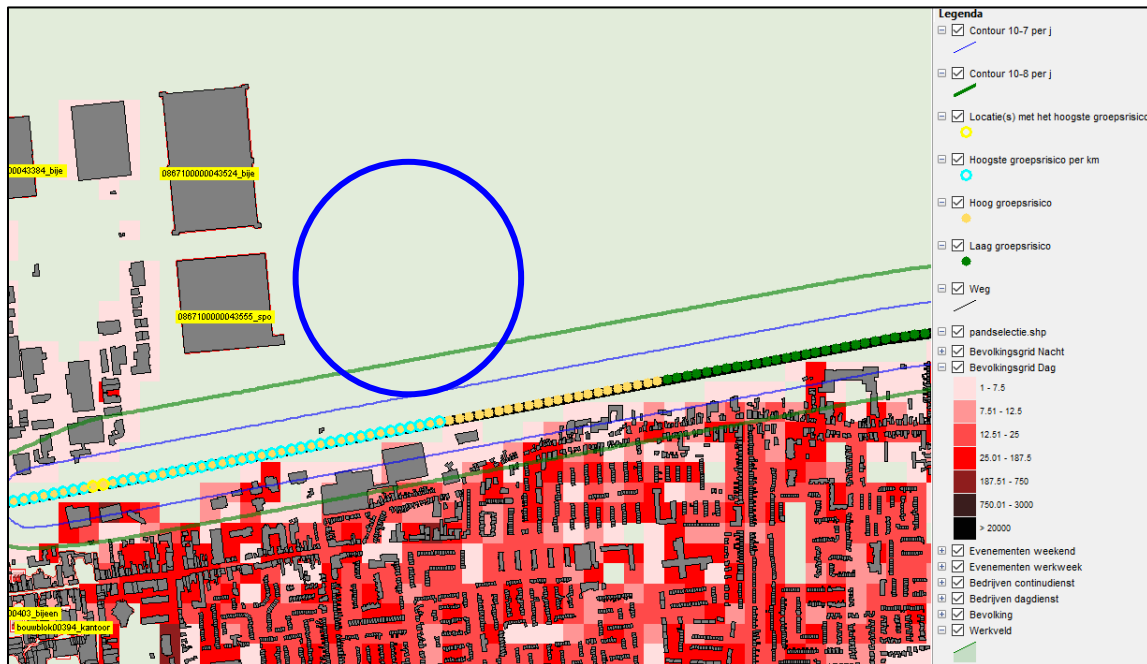
Bij de berekende normwaarde wordt het aantal daarbij behorende slachtoffers vermeld.

Maximaal aantal slachtoffers (N): Het maximaal aantal slachtoffers bij een frequentie van 10^{-9} / jaar. Als de frequentie bij dat aantal slachtoffers hoger is, wordt die frequentie gegeven.

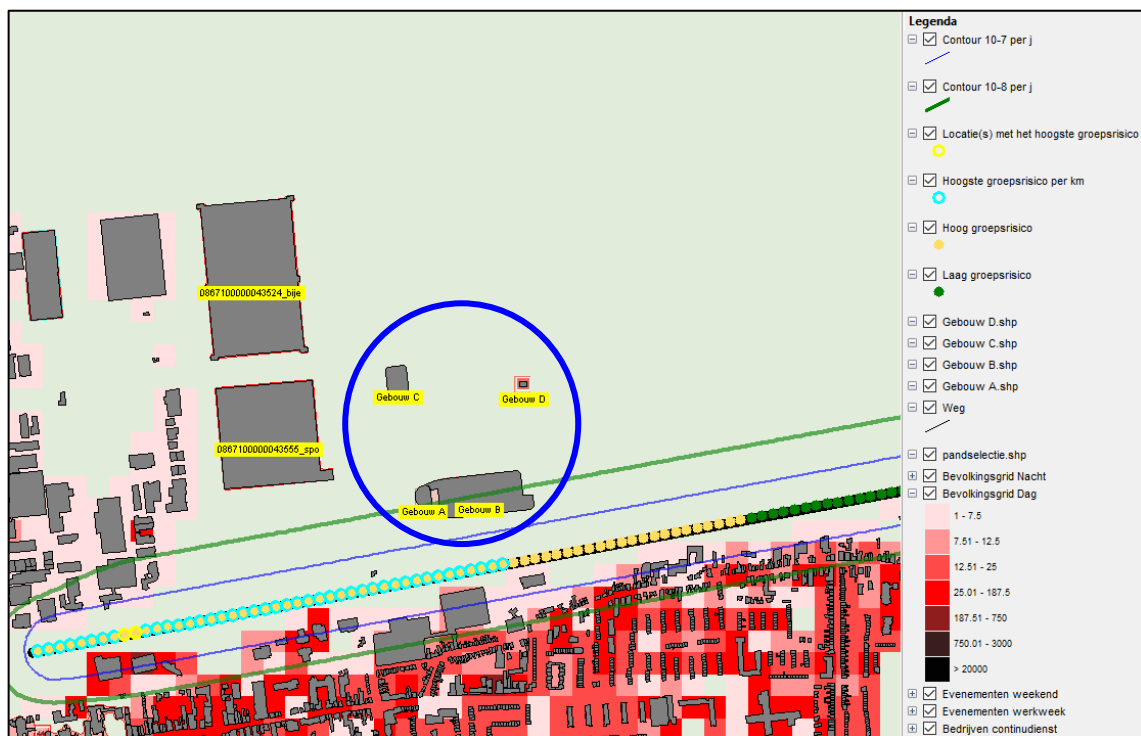
Maximale frequentie (F): De maximale frequentie bij 10 of meer slachtoffers. Als het aantal slachtoffers bij dezelfde frequentie hoger is dan 10, wordt dat aantal slachtoffers gegeven.



De afbeeldingen 6 en 7 geven het traject weer van de maatgevende kilometer (cyaan cirkels). Het hoogste groepsrisico binnen die kilometer is aangegeven met gele cirkels. Ondanks de verandering van de populatie verandert het groepsrisico nabij het plangebied niet. De blauwe cirkel geeft het plangebied aan.



Afbeelding 7. Kilometer met het hoogste groepsrisico (huide situatie)



Afbeelding 8. Kilometer met het hoogste groepsrisico (toekomstige situatie)



6. Conclusie

Als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is binnen het plangebied sprake van een toename van personen. Voor de berekeningen is uitgegaan van een maximale invulling van de capaciteit van de snelweg A59 en de populatieaantallen die men in de toekomst verwacht. Derhalve kunnen de resultaten gezien worden als conservatief en toekomstbestendig. Uit de resultaten van de groepsrisicoberekeningen blijkt het volgende:

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben niet geleid tot een 10^{-6} /jaar risicocontour. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmering op voor de realisatie van de plannen.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Het groepsrisico blijft zowel in de huidige als toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Er is geen toename van het groepsrisico waarneembaar na realisatie van de plannen.

Bijlage 2 Advies Veiligheidsregio

BRANDWEER



Gemeente WAALWIJK
T.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 10150
5140 GB WAALWIJK

Sector Risicobeheersing
Taakveld RO&I
Postbus 3208
5003 DE Tilburg
Telefoon (088) 2250100
www.brandweermwb.nl

Datum	21 december 2018	Behandeld door	Harry Killaars
Onze referentie	U.026009	Doorkiesnummer	06-53625089
Uw referentie		E-mail	info@brandweermwb.nl
Uw brief van		Onderwerp	Standaardadvies 2019

Geacht College,

Een deel van uw gemeente is gelegen in het invloedsgebied van één of meerdere Brzo bedrijven en/of van een spoorlijn, autoweg of buisleiding. Uw beleid externe veiligheid en de Besluiten externe veiligheid inrichtingen (bevi), buisleidingen (bevb) en transportroutes (Bevt) verplicht u het groepsrisico te verantwoorden van ieder ruimtelijk besluit dat u in een invloedsgebied neemt. Verder dient u het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West- Brabant iedere keer in de gelegenheid te stellen om te adviseren inzake de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid. Dit is visueel gemaakt voor uw gemeente in bijlage 1.

Daarnaast komen er steeds meer aanvragen die in de geest van de Omgevingswet verwerkt kunnen of dienen te worden. We benoemen in dit standaardadvies de kernwaarden van de Veiligheidsregio's zodat u bij het opstellen van een omgevingsvisie of omgevingsplan deze kernwaarden vroegtijdig kunt inbrengen bij de initiatiefnemers van omgevingsvisies en omgevingsplannen. Maar ook bij het verantwoorden van het groepsrisico in het kader van de wet en regelgeving zoals beschreven in de genoemde besluiten externe veiligheid.

Kernwaarden Veiligheidsregio Midden en West Brabant:

1. Samen werken aan een veiligere leefomgeving;
2. Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid;
3. Bebouwing en omgeving bieden bescherming;
4. Gebouwen en gebieden zijn snel en veilig te verlaten;
5. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk;
6. Iedereen is bekend met de risico's en weet hoe te handelen als het mis gaat.

Werkingsfeer advies

Met deze brief voorzien wij u van een standaard advies 2019, voor ruimtelijke ontwikkelingen in het invloedsgebied van een Bevi inrichting en/of de infrastructuur. U kunt de kernwaarden gebruiken voor de verantwoording van het groepsrisico voor ruimtelijke ontwikkelingen met plangebieden die niet zijn gelegen binnen de nader genoemde afstanden van risicobronnen. In bijlage 1 kunt u zien wanneer u het standaard advies kunt gebruiken en zijn de kernwaarden nader uitgewerkt voor uw gemeente.

Voor alle overige ruimtelijke ontwikkelingen dient u het Bestuur van Veiligheidsregio MWB in de gelegenheid te stellen een maatwerkadvies uit te brengen.

Heeft u vragen over de bereikbaarheid en de juiste hoeveelheid bluswater bij een object of geheel plangebied neem dan ook contact op met de Brandweer MWB.

Aanvragen voor maatwerk adviezen dient u te richten aan info@brandweermwb.nl

BRANDWEER



1. Samenwerken aan een veiligere leefomgeving

Een veilige leefomgeving draagt bij aan een duurzame en gezonde leefomgeving. Dit maakt uw gemeente en de woon-, werk- en leefgebieden voor de burgers aantrekkelijker.

Initiatiefnemers (burgers en ondernemers), maatschappelijke organisaties en de overheid streven samen naar een veiligere leefomgeving, dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Initiatiefnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak voor hun initiatief. Of deze wordt verkregen, hangt onder andere samen met de professionele onderbouwing van de veiligheid van het desbetreffende initiatief. In dit samenspel van verschillende belangen geeft de Veiligheidsregio MWB duiding aan de risico's bij initiatieven en denkt mee over het minimaliseren van de risico's en de effecten.

- Alle betrokkenen hebben inzicht in en zijn zich bewust van de risico's en de gevolgen van het initiatief, ook in relatie tot de al bestaande leefomgeving. Dit maakt een gewogen verantwoord besluit mogelijk. Betrokkenen zijn burgers, buurtbedrijven en de gebruikers van kwetsbare objecten.
- Aandacht voor een veilige leefomgeving is ook nodig bij voorgenomen ontwikkelingen en eventuele innovaties op het gebied van bijvoorbeeld circulaire economie en energie.
- Initiatiefnemers betrekken de Veiligheidsregio MWB in een zo vroeg mogelijk stadium bij het ontwerp van een veilig initiatief. Dit houdt in dat afstand tot, bescherming tegen, effectief optreden van, ontvluchten van en handelingsperspectief, onderdeel zijn van het ontwerp.
- Professionele overheidsorganisaties, waaronder Veiligheidsregio, de GGD en de Omgevingsdienst zijn de natuurlijke adviespartners bij ruimtelijke ontwikkeling. In het besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) is aangegeven dat in een omgevingsplan rekening dient te worden gehouden met veiligheidsrisico's van branden, rampen en crises.

Artikel 5.2 van het BKL (veiligheidsrisico's van branden, rampen en crises)

In een omgevingsplan wordt voor risico's van branden, rampen en crises als bedoeld in artikel 10, onder a en b, van de Wet veiligheidsregio's, rekening gehouden met het belang van: het voorkomen, beperken en bestrijden daarvan, mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen, en de geneeskundige hulpverlening aan personen daarbij. Het eerste lid laat onverlet de in paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.7 gestelde specifieke regels over het waarborgen van de veiligheid.

De veiligheidsregio MWB zal binnen de kaders van het beleidsplan en bij ontwikkelingen in uw gemeenten een advies uitbrengen.

2. Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid

Ondanks de maatregelen die de veiligheid ten goede komen bij het risico zelf, blijft er een kans bestaan dat er incidenten plaatsvinden met gevolgen voor en effecten op de omgeving en haar bewoners. Dit is extra belangrijk voor de kwetsbare mensen die zichzelf niet kunnen redden zonder hulp zoals jonge kinderen in kinderdagverblijven, gehandicapten en zorgbehoevenden. Denk bij een risico aan bijvoorbeeld droog bos, hoog water, een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen, of de vrachtwagen of spoorwag die deze stoffen vervoert.

Het aantal slachtoffers wordt verlaagd door de afstand tussen de risico's en de gebieden waar mensen verblijven te vergroten. Naast afstand kan ook vegetatie en geografische ligging het aantal slachtoffers verlagen. Hiermee kan letsel, hinder en overlast beperkt blijven. Een grotere afstand levert ook meer tijd op om het gebied veilig te verlaten; dit vergroot de veiligheid bij incidenten.

De afstand tot een risico is dusdanig groot dat mensen zichzelf in veiligheid kunnen brengen en dat ook mensen die niet zelfredzaam zijn in veiligheid kunnen worden gebracht. Daarnaast zorgt afstand tussen verschillende risico's voor een beperking van gevolgeffecten, zoals het overslaan van brand naar een ander pand. Zo voorkom je dat een incident voor een volgend incident in de omgeving zorgt.

- Initiatieven, waardoor mensen langdurig verblijven in een gebied, zijn bij voorkeur op grote afstand van het risico.
- Bijeenkomsten en evenementen met grotere aantallen bezoekers zijn op dusdanige afstand gesitueerd dat in geval van een incident de effecten op de bezoekers minimaal zijn.
- Een lage populatiedichtheid in de buurt van risicobronnen (door bijvoorbeeld lage bebouwingsdichtheid), hoge populatiedichtheid op grote afstand van risicobronnen.

BRANDWEER



- Groepen zeer kwetsbare personen verblijven niet in het gebied waar mensen direct moeten vluchten bij een (dreigende) calamiteit. Dit betreft scenario's zoals plasbrand, BLEVE, natuurbrand, gebieden met een hoog overstromingsrisico.
- Bij de indeling van gebieden is aandacht voor het beperken van de gevolgeffekten. Maak daarbij een bewuste afweging of clustering van risico's en/of risicobronnen een gewenste ontwikkeling is.

Zeer kwetsbare objecten hebben in de nieuwe Omgevingswet een plaats gekregen en men hanteert de nieuwe term zeer kwetsbare gebouwen. Maar ook grote groepen mensen in de buitenruimte hebben extra bescherming nodig. De zeer kwetsbare gebouwen zijn in bijlage 1 weergegeven.

3. Bebouwing en omgeving bieden bescherming

Hoeveel voorzieningen er ook worden getroffen, de kans blijft bestaan dat er incidenten plaatsvinden met nadelige gevolgen voor de leefomgeving en haar bewoners en bezoekers. Het is belangrijk dat de leefomgeving mogelijkheden biedt om te schuilen of die de nadelige effecten vertraagt. Dit kan gerealiseerd worden door bewuste keuzes te maken in bouwwijze, het type bebouwing en de inrichting van gebouwen. Zo kunnen mensen beschermd worden tegen de effecten van bijvoorbeeld overstromingen, rookwolken bij brand, explosies, verspreiding van giftige gassen en uitval nutsvoorzieningen.

- Fysieke elementen (wallen, dammen, etc.) kunnen als obstakel gedurende langere tijd bescherming bieden en beperken de effecten voor gebouwen en mensen. Deze elementen kunnen tevens meerdere functies hebben in de ruimte, bijvoorbeeld voor kleinschalige recreatie of natuurstrook.
- Gevelconstructies en technische installaties in gebouwen kunnen mensen die er verblijven beschermen tegen de effecten.
- Een bepaalde functie in een gebouw kan bescherming (buffer) bieden, bijvoorbeeld een parkeergarage aan de risicovolle zijde van een gebouw.
- In gebieden en wijken kunnen opvanggebieden benoemd zijn ten behoeve van evacuatie. Ook kunnen voorzieningen zijn aangebracht voor scenario's, zoals hoogwater en verstoring van de vitale infrastructuur.
- Afsluitbare ventilatie en goede detaillering verbeteren de vluchtmogelijkheden/schuilmogelijkheden. Aandachtspunt zijn bedrijfsloodsen waar meerdere personen verblijven. De eisen voor de luchtdichtheid van loodsen zijn vrij laag, waardoor de luchtkwaliteit gedurende een toxisch scenario niet voor 4 uur is gegarandeerd.

4. Gebouwen en gebieden zijn snel en veilig te verlaten

Als de bebouwing en de omgeving onvoldoende bescherming bieden bij incidenten, voorkomt een veilige ontvluchting (evacuatie) verdere slachtoffers. De aanwezigheid van goede vluchtroutes in een gebied zorgt ervoor dat de zelfredzaamheid van mensen in het gebied omhoog gaat. Op basis van een analyse van de risico's houdt het ontwerp van de gebouwen en ontsluitingswegen zelf rekening met de mogelijkheid om veilig en snel naar een veilige omgeving te vluchten.

- De entree en vluchtroutes van een gebouw bevinden zich aan de gebouwszijde die van de risicobron is afgekeerd. Deze vluchtroutes zijn ook bruikbaar voor verminderd zelfredzamen en voor het in veiligheid brengen van gewonden door de hulpdiensten.
- Vluchtroutes in de (openbare) ruimte zorgen ervoor dat mensen makkelijk en zo snel als mogelijk een veilige plaats kunnen bereiken, waar mogelijk geschikt voor verminderd zelfredzame personen.
- De vluchtroutes zijn o.a. via bewegwijzering bekend bij degenen die verblijven in het gebied.
- De capaciteit van de vluchtroutes past bij de populatiedichtheid van het gebouw en gebied, rekening houdend met tijdelijke populaties, zoals toerisme en evenementen.
- De opvangmogelijkheden voor de bewoners in het veilige gebied zijn afgestemd op de omvang van de populatie en veilig te bereiken via de vluchtroutes.
- Belangrijke informatie over het incident kan in het gebied ontvangen worden, zodat mensen weten wat er aan de hand is en wat ze moeten doen. De locatiekeuze van vitale infrastructuur, zoals zendmasten voor telefonie, internet en voorzieningen voor elektriciteit, is zo gekozen, dat er zo min mogelijk risico is op uitval. De vitale infrastructuur is waar nodig beschermd tegen de effecten van incidenten om de continuïteit te waarborgen.



5. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk

De inrichting van de fysieke leefomgeving kan bijdragen aan snelle en effectieve hulpverlening. Hulpverleners kunnen sneller optreden als de bereikbaarheid en aanrijdroutes van gebieden, gebouwen, bedrijven en evenemententerreinen doordacht is. Zo kunnen hulpdiensten de mensen sneller bereiken, in veiligheid brengen (bijvoorbeeld met ambulances) en de gevolgen van incidenten beperken.

Toegesneden voorzieningen voor bluswater zorgen voor een snelle en efficiënte bestrijding van incidenten. Daardoor beperkt dit de gevolgen voor de omgeving en haar bewoners en is naderhand een snellere terugkeer naar de 'normale' situatie mogelijk. Ook de opvang van bluswater is belangrijk, want zonder maatregelen kan vervuild bluswater het milieu langdurig vervuilen.

Effectief optreden van de hulpdiensten valt of staat met het hebben van toegankelijke en actuele informatie over de verblijfplaatsen van kwetsbare groepen, de risico's en mogelijke effecten op de fysieke leefomgeving. Dit leidt tot een betere voorbereiding en daardoor effectiever optreden van hulpverleners.

- Aanrijdroutes en toegangswegen zijn geschikt voor een snelle opkomst van het materieel van de hulpverleners en voor het afvoeren van gewonden. Opstelplaatsen voor het materieel zijn beschikbaar. Gebieden zijn voor hulpverleners van meerdere kanten en windrichtingen te bereiken.
- In het gebied is bluswater beschikbaar. De hoeveelheid en de wijze waarop bluswater beschikbaar is, is afgestemd met de hulpdiensten. Een bluswatervoorziening als onderdeel van een doorlopend watersysteem, kan ook een andere functie hebben zoals visvijver of recreatieplas.
- Vooral bij brand door bedrijfsmatige activiteiten kunnen grote hoeveelheden vervuild bluswater ontstaan. Om milieueffecten te beperken, kunnen maatregelen voorbereid in bijvoorbeeld het watersysteem, verspreiding van bluswater voorkomen.
- Initiatiefnemers dragen bij aan de ontsluiting van informatie voor de hulpdiensten, waardoor deze kunnen beschikken over actuele informatie over de risico's en de effecten op de leefomgeving.

De eisen ten aanzien van de bereikbaarheid en bluswater zijn opgenomen in de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de Veiligheidsregio's Midden- en West-Brabant, Brabant Noord en Brabant Zuidoost. Een beknopte weergave is in bijlage 1 weergegeven.

6. Iedereen is bekend met de risico's en weet hoe te handelen als het mis gaat.

Een samenleving heeft altijd te maken met risico's. Communicatie over risico's zelf en de voorbereiding erop, draagt bij aan de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van bewoners. Iedereen die in de gemeente verblijft weet welke risico's er zijn, hoe ze zich kunnen voorbereiden en wat ze kunnen doen in het geval van crisissituaties. Daar hoort ook kennis van de inrichting van de omgeving en van de mogelijkheden om te handelen bij. Hierdoor stijgt het veiligheidsbewustzijn van mensen en is het handelingsperspectief bekend.

- Gemeenten communiceren actief en continu over risico's en wat te doen tijdens crisissituaties. Zij gebruiken daarvoor (digitale) communicatiemiddelen die aansluiten op verschillende doelgroepen.
- Bedrijven en organisatoren informeren hun gasten, werknemers en overheden over risico's en het handelingsperspectief tijdens crisissituaties (bijvoorbeeld organisatoren van evenementen, uitbaters van openbare gebouwen, horeca, recreatieterreinen, campings).
- Inwoners hebben een eigen verantwoordelijkheid om op de hoogte te blijven van de risico's en het handelingsperspectief. Ze weten waar ze deze informatie kunnen vinden en waar ze vragen hierover kunnen stellen.
- Informatie over risico's en inrichting van de omgeving is toegankelijk, actueel en makkelijk te vinden voor iedereen.

Indien de kernwaarden in acht zijn genomen is in voldoende mate recht gedaan aan een verantwoording van het groepsrisico. Daarnaast zijn de kernwaarden goed te gebruiken conform art 5.1 van het BKL om rekening te houden met het belang van het voorkomen, beperken en bestrijden van de risico's van branden, rampen en crises als bedoeld in artikel 10, onder a en b, van de Wet veiligheidsregio's zijn genoemd.

In alle gevallen wordt geadviseerd om ruimtelijke plannen (inclusief gebruiksfunctiewijzigingen) en revisie van drinkwaterleidingnetten ter advisering op bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid voor te leggen aan de Brandweer Midden- en West Brabant. Adviesverzoeken worden centraal geregistreerd en het verzoek is dan ook om deze te sturen naar info@brandweermwb.nl

BRANDWEER



Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant,
Afdelingshoofd Risicobeheersing,

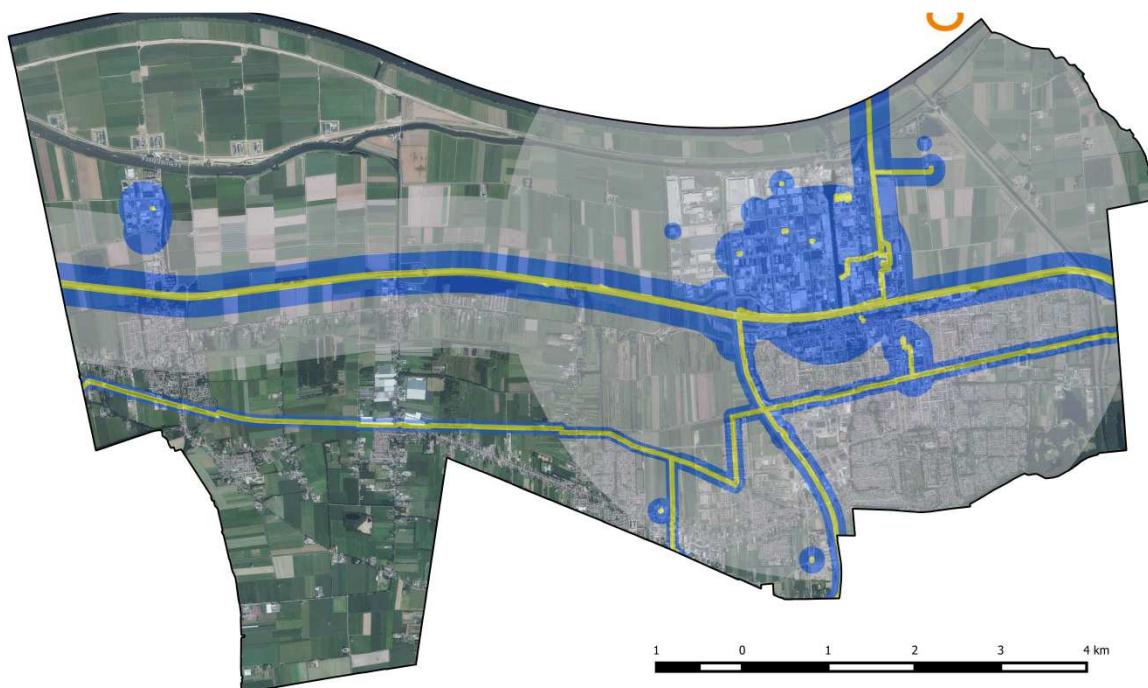
H. Sijbring



BRANDWEER

Bijlage 1

Het beleid van de Veiligheidsregio MWB en van veel gemeenten is dat alle nieuwe zeer kwetsbare objecten zoveel mogelijk ontmoedigd worden binnen de 750 m¹ van een niet-categoriale Bevi inrichting en binnen 200 m¹ van een categoriale Bevi inrichting en/of risicovolle infrastructuur.



Signaleringskaart voor de Gemeente Waalwijk

Ook digitaal te benaderen [http://infohaus.solparc.nl/viewer/app/Omgevingsportaal Brabant](http://infohaus.solparc.nl/viewer/app/Omgevingsportaal_Brabant)

Zeer kwetsbare gebouwen hebben volgens Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Omgevingswet) een ...

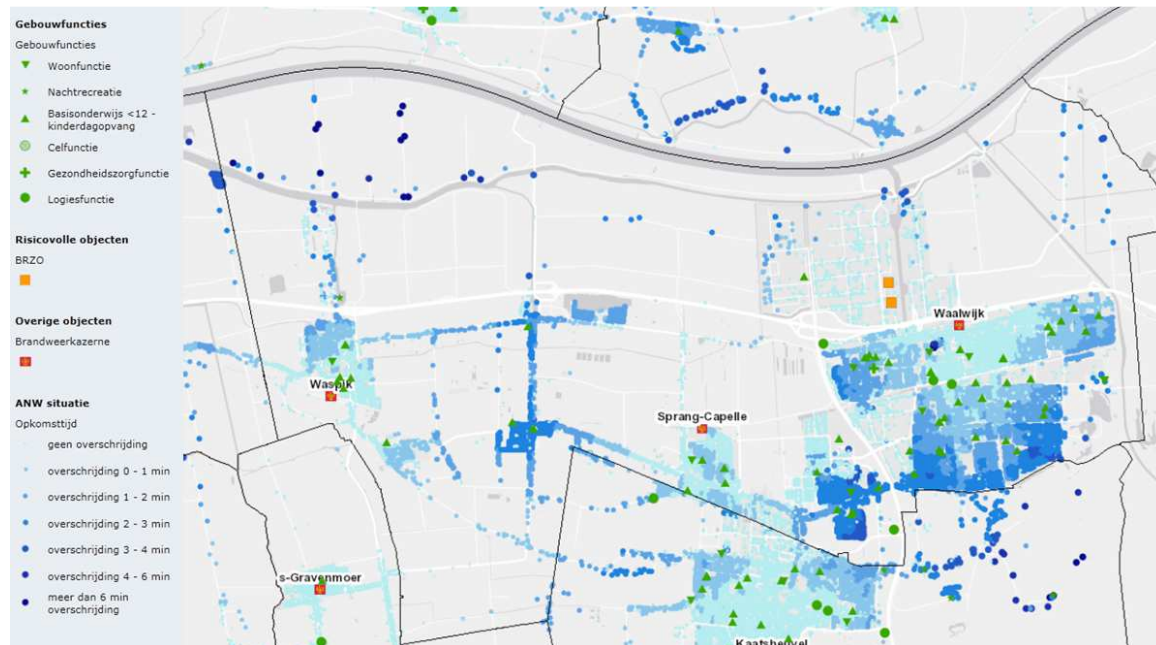
 Gezondheidszorgfunctie met bed- gebied	 Onderwijsfunctie (minderjarigen met lichamelijke of geestelijke beperking)
 Woonfunctie voor zorg	 Bijeenkomstfunctie voor kinderopvang
 Onderwijsfunctie (basisschool)	 Celfunctie

Overzicht zeer kwetsbare objecten

BRANDWEER



Opkomsttijd



Overzicht van opkomsttijden Basis Brandweer eenheid in de gemeente Waalwijk

Door het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn in het Dekkings- en spreidingsplan 2015-2019 de opkomsttijden voor de brandweer vastgesteld. In onderstaande tabel zijn deze opkomsttijden weergegeven:

Acht minuten	Twaalf minuten
woonfunctie voor 2003	woonfunctie na 2003
celfunctie	kantoorfunctie
gezondheidszorgfunctie	winkelfunctie
logiesfunctie	onderwijsfunctie overige
onderwijsfunctie basisonderwijs tot 12 jaar	industriefunctie
bijeenkomstfunctie kinderdagopvang	sportfunctie
woonfunctie voor zorg	bijeenkomstfunctie overige
	overige gebruiksfunctie

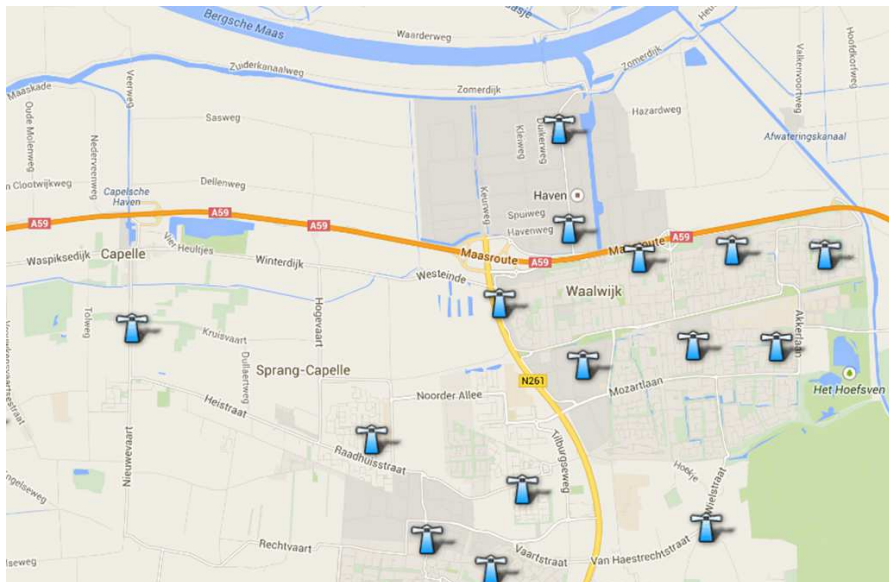
Tabel 2 opkomsttijden

Wanneer een ontwikkeling plaatsvindt in de donker blauwe gebieden in bovenstaande figuur het overzicht van opkomsttijden Basis Brandweer eenheid in uw gemeente dienen er maatregelen worden getroffen. Door de Veiligheidsregio MWB is een Toolbox ontwikkeld en bij de AOV-er van uw gemeente bekend is. Te denken valt aan gebiedsgerichte risicocommunicatie, training van de BHV organisaties en het aanbrengen van rookmelders bij bewoners.

BRANDWEER



Waarschuwings- en alarmeringsinstallatie



Overzicht WAS-Installaties in de gemeente Waalwijk

Binnen de bebouwde kom is er veelal voldoende dekking van de WAS-installatie daarnaast is NL Alert operationeel voor vele mobiele telefoons. Voor de industriegebieden is Alert4All ontwikkeld en kunnen BRZO bedrijven de overige bedrijven bij incidenten alerteren. Bij ontwikkelingen buiten de bebouwde kom adviseren wij u na te gaan of de dekking voldoende is. In bovenstaande figuur is een overzicht opgenomen van de dekking van de WAS-installatie in uw gemeente. De zendmasten hebben buiten een bereik van ca. 900 m¹.



BRANDWEER

Bereikbaarheid

De kern van de beleidsregels wordt voor het aspect bereikbaarheid gevormd door een drietal doelvoorschriften:

1. Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen bieden te allen tijde een onbelemmerde doorgang aan hulpdiensten.
2. Ieder object is voor de hulpdiensten vanaf een gebiedsontsluitingsweg te allen tijde binnen 2 minuten te bereiken.
3. Kazernes en posten moeten altijd ontsloten blijven door een gebiedsontsluitingsweg.

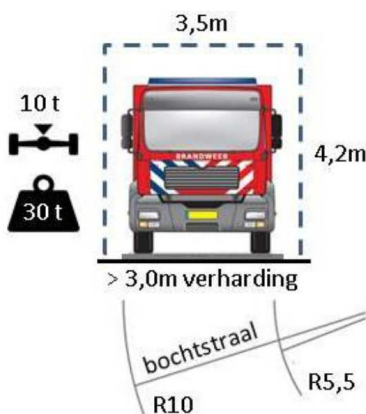
Het plangebied dient toegankelijk te zijn voor hulpverleningsvoertuigen. Waarbij rekening wordt gehouden dat een effectieve brandweerinzet kan worden gegarandeerd. Dit houdt in dat de plaats van het brandweervoertuig zodanig is gepositioneerd, dat met behulp van de hoge druk brandweerslang ca. 60 m¹ binnen in het gebouw waar een brand is, de brand ook geblust kan worden.

Verder dienen de wegen in het plangebied te voldoen aan hoofdstuk 2 Bereikbaarheid hulpdiensten uit de beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening februari 2016 indien deze worden gebruikt voor bestemmingsverkeer.

Om een goede bereikbaarheid te borgen dienen wegen, die leiden naar potentiële incidentlocaties, recht te doen aan de afmetingen van hulpverleningsvoertuigen. Omdat brandweervoertuigen het grootst en het zwaarste zijn, worden deze als uitgangspunt gehanteerd.

Een weg doet recht aan de specifieke afmetingen van hulpverleningsvoertuigen als aan de volgende criteria wordt voldaan:

- De weg is geschikt voor voertuigen met een asbelasting van ten minste 10 ton;
- De weg is geschikt voor voertuigen met een totaal gewicht van ten minste 30 ton;
- De minimale doorgangshoogte bedraagt 4,2 m¹;
- De minimale doorgangsbreedte bedraagt 3,5 m¹;
- De minimale breedte van de verharding bedraagt 3 m¹ (rechte weg);
- De minimale buitenbochtstraal bedraagt 10 m¹;



Maar bereikbaarheid wordt niet alleen bepaald door de afmetingen van de voertuigen. De breedte van de rijloper op doorgaande wegen zijn doorgaans breder dan in de woonwijken. Maar bij het positioneren van voertuigen is met name het redvoertuig het breedst en is de stempelast op de steunpunten maatgevend.

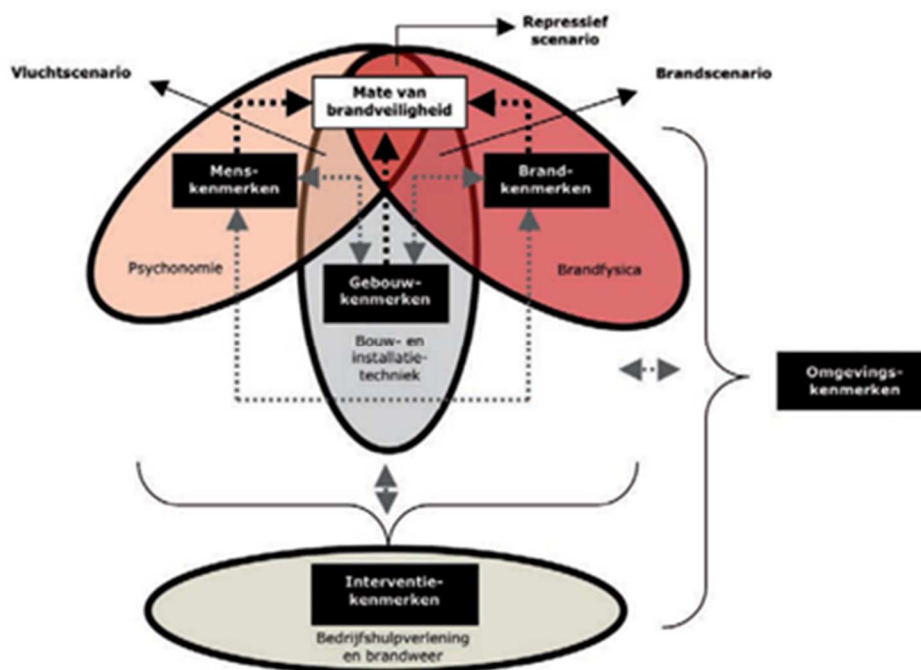


BRANDWEER

Bluswatervoorziening

De Brabantse Veiligheidsregio's hebben in samenspraak met gemeenten en Brabant Water beleid ontwikkeld waarin de doelstelling voor de beschikbaarheid van bluswater als volgt wordt geformuleerd: *"Veilig drinkwater en voldoende bluswater tegen de laagste maatschappelijke kosten"*. Er wordt gestreefd naar een professioneel minimum, met een toereikende bluswatervoorziening voor maatgevende incidenten. In de beleidsregel is vervolgens als doelvoorschrift opgenomen: *"Ten behoeve van de brandbestrijding is tijdig voldoende bluswater voorhanden"*.

Bluswater levert een bijdrage in het kunnen uitvoeren van een veilige redding indien zelfstandig ontvluchten niet meer mogelijk is. De brandweer beschikt in de regel direct over voldoende eigen middelen (bijvoorbeeld het water in de tank) om een dergelijke redding mogelijk te maken. Voor redding is dus niet direct een externe bluswatervoorziening nodig, maar deze kan wel noodzakelijk zijn om de uitbreiding van een brand te voorkomen, dan wel te beperken. Welke hoeveelheid water nodig is in een bepaalde situatie, is afhankelijk van een aantal factoren, waaronder brandfysica, bouwtechniek, architectuur en omgevingsfactoren. Deze factoren bepalen, samen met een aantal andere factoren, de mate van brandveiligheid in een bepaalde situatie. Zie op dat punt ook navolgend kenmerkenschema.

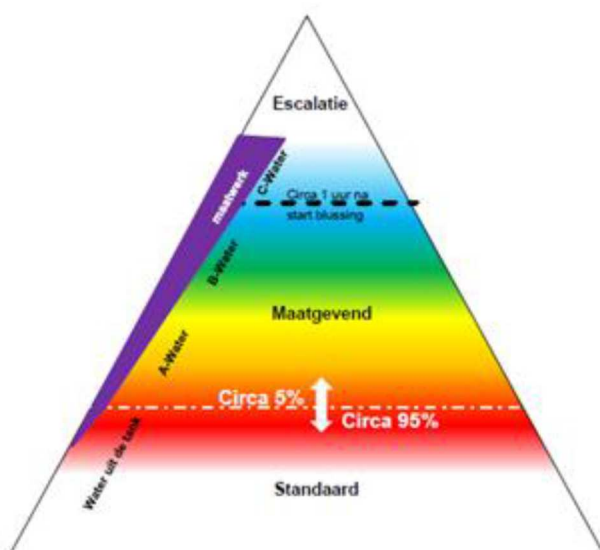


Voor de benodigde bluswatervoorziening is dus geen 'gouden standaard'. Het hangt onder meer af van de aard en omvang van een gebouw, maar ook de omgeving waarin het gebouw staat. Daarnaast is de benodigde hoeveelheid water afhankelijk van de ontwikkeling van de brand en fase waarin de brand zich bevindt op het moment dat de brandweer een interventie pleegt. De benodigde bluswatervoorziening is kort en schematisch samen te vatten in navolgende figuur. Op basis van praktijkervaring wordt ongeveer 95% van de branden geblust met water uit de tank van de tankautospuiter en is voor de resterende 5% van de branden een externe bluswatervoorziening (A, B, en/of C-water) nodig. Voor meer informatie over de achtergronden wordt hier volstaan met een verwijzing naar de beleidsregels.

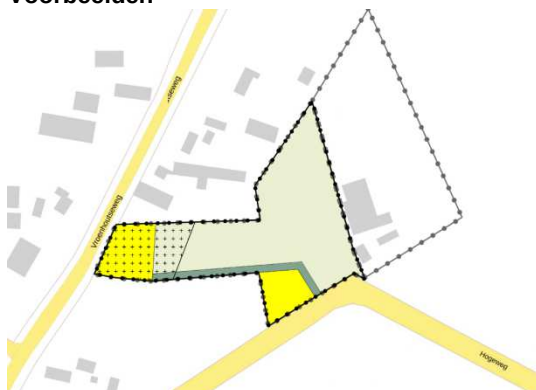
Verder is voor toepassing van deze handreiking van belang dat bluswatervoorzieningen niet altijd uit een brandkraan hoeven te bestaan. Ook andere vormen van bluswatervoorzieningen zijn denkbaar en werkbaar. Daarbij kan het gaan om geboorde putten, open water, (bluswater)bassins of een bluswaterriool met brandput.



BRANDWEER



Voorbeelden



Het Besluit

De bestaande agrarische bebouwing wordt omgezet naar het mogelijk maken van het bouw van twee woningen.

A-Water

Het pand op de Vroenhoutseweg 16 dateert van 1970 en een woning op ca. 100 m² van een brandkraan van 60 m³/h.

Het nieuwbouw object op de Hogeweg is gelegen op meer dan 200 m² en hier dient dus conform het beleid een nieuwe brandkraan te worden aangelegd op minder dan 200 m² van de ingang.

C-water (Rissebeek) is binnen 2500 m² voorhanden.



Het besluit

De bestaande maatschappelijke functies worden gewijzigd en op deze plaats wordt een woongebouw met 6 verdiepingen gebouwd.

A-Water

Bij de ingang van het woongebouw dient op ca. 15 meter van de ingang een brandkraan van 60 m³/h te worden aangebracht.

C-water (open water) is binnen 2500 m² voorhanden.

BRANDWEER



Analyse bluswatervoorziening in relatie tot omgevingsplan

- De beschikbaarheid van een openbare bluswatervoorziening is primair een verantwoordelijkheid van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente. In een bestaand, reeds ingericht gebied en bij voorzetting van de bestaande functies hebben burgers en bedrijven geen invloed op de beschikbaarheid van bluswater in de openbare ruimte. Wel kan behoefte zijn aan een aanvullende, niet openbare bluswatervoorziening.
- Welke hoeveelheid en vorm van bluswater in een bepaald geval nodig is, is maatwerk. De Veiligheidsregio heeft de expertise in huis om het benodigde maatwerk te kunnen leveren. Om goed en tijdig gebruik te (kunnen) maken van die expertise is het expliciet opnemen van een adviesrol voor de veiligheidsregio wenselijk.

Hoe om te gaan bij omgevingsplannen.

Gezien de aard van deze regels zijn ze te integreren in zowel thematisch opgebouwde als gebiedsgerichte omgevingsplannen. De beleidsregels maken weliswaar onderscheid in verschillende gebieden en scenario's, maar op basis van de beleidsregels is binnen de open norm gebiedsgericht maatwerk reeds mogelijk. Om tot een goede afweging op basis van de binnen de veiligheidsregio aanwezige expertise te komen, wordt een expliciete adviesfunctie voor de veiligheidsregio voorgesteld. De veiligheidsregio brengt op dat punt haar expertise graag en vroegtijdig in. Daarbij bestaat de optie dat de veiligheidsregio categorieën van gevallen definieert waarin geen advies hoeft te worden gevraagd. Overigens kan de veiligheidsregio zo'n lijst altijd maken en daarom is ook geen grondslag nodig (of überhaupt mogelijk) in een omgevingsplan. Wel is het zaak de planregel dan zo te formuleren dat in dergelijke gevallen inderdaad geen advies hoeft te worden ingewonnen.

Zorgplicht

Aangezien de beschikbaarheid van voldoende openbaar bluswater in beginsel binnen de invloedssfeer en verantwoordelijkheid van de gemeente zelf ligt, is het gebruik van een zorgplicht een goede basis voor de verdere regeling en borging van de beschikbaarheid van voldoende bluswater. Die zorgplicht kan dan dienen als vangnet. Verder dient de zorgplicht dan als signaalfunctie voor de taak van de gemeente op dit punt. De zorgplicht kan als navolgende voorstel worden geformuleerd. Indien gewenst kan hieraan ook een programmaplicht worden gekoppeld, waarin wordt opgenomen hoe aan deze bestuurlijke zorgplicht invulling wordt gegeven.

Zorgplicht

Het college van burgemeester en wethouders draagt zorg voor een tijdige beschikbaarheid van voldoende openbaar bluswater ten behoeve van brandbestrijding.

Uitvoeringsprogramma

Het college van burgemeester en wethouders stelt elke x jaar een uitvoeringsprogramma vast, waarin de maatregelen worden beschreven om invulling te geven aan deze zorgplicht.

De verantwoordelijkheid voor het realiseren van openbare bluswatervoorzieningen rust primair bij het college van burgemeester en wethouders. Wanneer de afstand tussen de perceelsgrens en (de brandweertoegang van) het betreffende bouwwerk meer bedraagt dan 40 m¹, dan is de openbare bluswatervoorziening niet meer toereikend en dient, afhankelijk van bouwtype mogelijk een niet-openbare bluswatervoorziening te worden getroffen. Zie daarover paragraaf 3.9 van de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening.

Concreet voor de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen zijn de volgende bouwstenen te geven. Deze gelden als aanvulling op de hiervoor opgenomen zorgplicht.

In tegenstelling tot het Bouwbesluit 2012 bevat het Besluit bouwwerken leefomgeving geen regels op het gebied van de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen. Die regels zullen daarom een plek moeten krijgen in het omgevingsplan. Dat kan op basis van de beleidsregels. Uit die beleidsregels en uit de praktijkervaringen van adviseurs van de veiligheidsregio blijkt dat expertise en maatwerk nodig is om invulling te geven aan het doelvoorschrift als opgenomen in de beleidsregels, namelijk *tijdige* beschikbaarheid van *voldoende* bluswater. Om die reden wordt voorgesteld dit aspect in het omgevingsplan te regelen door het opnemen van een open norm, die vervolgens nader wordt ingevuld door de bestaande, dan wel eventuele nieuwe beleidsregels.

BRANDWEER



Net als onder het Bouwbesluit 2012 is een beoordeling gewenst bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit, waardoor het uitgangspunt een bouwregel is, waaraan zo'n aanvraag kan worden getoetst.

Eventuele vergunning vrije bouwwerken zullen ook moeten voldoen aan zo'n bouwregel.

De regeling kan er als volgt uitzien.

Bluswatervoorziening

- a) *Een bouwwerk heeft een adequate bluswatervoorziening.*
- b) *Er is sprake van een adequate bluswatervoorziening als bedoeld onder a, wanneer wordt voldaan aan de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening (inclusief toepassing maatwerk) als vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Midden en West Brabant februari 2016.*
- c) *Ten aanzien van het bepaalde onder a wordt advies ingewonnen bij de veiligheidsregio alvorens de vergunning wordt verleend, tenzij de veiligheidsregio categorieën gevallen heeft aangewezen waarin geen advies noodzakelijk is en sprake is van een dergelijk geval.*

Bijlage 3 Standaard verantwoording groepsrisico

Standaard Verantwoording Groepsrisico 2019

Gemeente Waalwijk

Opdrachtgever:
Gemeente Waalwijk

Uitvoering
K. Aarts, N. den Haan, M. van der Wielen, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

Datum
Juli 2019

Inleiding

Deze standaard verantwoording groepsrisico (voortaan: standaard verantwoording) is een hulpmiddel voor het opstellen van de paragraaf "externe veiligheid" in ruimtelijke plannen, waarvan de gronden liggen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Een risicobron is een bron waar opslag of vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zoals een Bevi-inrichting, buisleiding, spoor-, water- of autoweg.

De standaard verantwoording geeft een beschrijving van de scenario's en de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid en gaat op globale wijze in op het groepsrisico.

Deze standaard verantwoording wordt toegepast voor Wro-besluiten en omgevingsvergunningen Wabo voor afwijken van bestemmingsplan of beheersverordeningen. De standaard verantwoording kan gebruikt worden om te voldoen aan artikel 13 van het Bevi¹. Daarnaast kan deze standaard verantwoording toegepast worden als (beperkte) verantwoording op grond van artikel 7 en 8 van het Bevt² en artikel 12 van het Bevb³.

Voor een verantwoording van het groepsrisico dient de Veiligheidsregio (VR) in de gelegenheid te worden gesteld een advies uit te brengen. De VR geeft in bepaalde situaties een standaardadvies af. Voor de toepassingsmogelijkheden van dit standaardadvies wordt verwezen naar het advies van de VR d.d. 21 december 2018. Een vuistregel is dat wanneer de standaard verantwoording kan worden toegepast, het standaardadvies van de VR tevens van kracht is.

In dit document wordt:

- toegelicht wanneer de standaard verantwoording aan de orde is en hoe het gebruikt wordt;
- de standaard verantwoording voor de gemeente Waalwijk gegeven.

Toepassing standaard verantwoording

In Wro-besluiten en omgevingsvergunningen Wabo voor afwijken van bestemmingsplan of beheersverordeningen (voortaan: ruimtelijk plan) wordt getoetst aan diverse milieuaspecten, waaronder externe veiligheid. Ieder ruimtelijk plan bestaat daarom uit een paragraaf externe veiligheid. De standaard verantwoording kan nooit de gehele paragraaf externe veiligheid vervangen. Een complete paragraaf bestaat –naast de eventueel noodzakelijke verantwoording – uit een beleidskader, beschrijving van de risicobronnen en (beperkt) kwetsbare objecten en een toetsing aan de relevante contouren (PR 10⁻⁶, plasbrandaandachtsgebieden en invloedsgebieden). Voor inzicht in deze contouren, wordt verwezen naar de [risicokaart](#) of [EV-signaleringskaart](#).

Voor de toepassingsmogelijkheden van de standaard verantwoording wordt verwezen naar het stroomschema, zoals opgenomen in bijlage 1. In dit stroomschema wordt een relatie gelegd met de kaart 'zone indeling standaard verantwoording groepsrisico', die in bijlage 2 staat.

Toelichting Stroomschema

Het stroomschema maakt onderscheid tussen:

1. Conserverende en ontwikkelingsgerichte plannen:
Conserverende plannen zijn bestemmingsplannen of beheersverordeningen waarin juridisch-planologisch geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Een bestemmingsplan dat een wijzigingsbevoegdheid of uit te werken bestemming (opnieuw) vastlegt, wordt beschouwd als een ontwikkelingsgericht plan. Een uitbreiding van een

¹ Besluit externe veiligheid inrichtingen

² Besluit externe veiligheid transportroutes

³ Besluit externe veiligheid buisleidingen

bestaande functie, functiewijziging of legalisatie wordt beschouwd als een ontwikkeling/wijziging. Bij ontwikkelingen wordt in de gemeente Waalwijk onderscheid gemaakt tussen:

- a. Ontwikkelingen die leiden tot een toename van 10 personen of minder. Dit zijn zogenaamde kleine ruimtelijke ontwikkelingen. Voorwaarde voor een kleine ruimtelijke ontwikkeling is dat de personen in het plan zelfredzaam zijn.
 - b. Ontwikkelingen die leiden tot een toename van meer dan 10 personen of ontwikkelingen met niet-zelfredzame personen (onafhankelijk van de toename van het aantal personen).
2. Diverse zones. Deze zones zijn opgenomen op de kaart in bijlage 2 en omvat een:
- a. Niet gekleurde zone: wanneer het plangebied uitsluitend in dit gebied is gelegen, is een verantwoording niet benodigd.
 - b. Grijs zone: deze gronden liggen binnen het invloedsgebied, maar buiten de bepalende zones voor het groepsrisico. Hier geldt daarom de standaardverantwoording.
 - c. Blauwe zone: deze zone ligt tussen 30 en 200 meter van een transportroute⁴, buisleiding of categoriale inrichting en/of tussen 30 en 750 meter van een niet-categoriale Bevi-inrichting. Bij deze zone kan zowel de standaard- als maatwerkverantwoording van toepassing zijn.
 - d. Gele zones: dit zijn de gebieden binnen 30 meter van een risicobron. Hiervoor geldt altijd een maatwerkadvies bij een ontwikkelingsgericht plan.
- Wanneer een ontwikkeling of wijziging binnen meerdere zones is gelegen, is de zone die het dichtst bij de risicobron gelegen is maatgevend. Naar rangorde van prioriteit is dat dus 1) geel, 2) blauw en 3) grijs.
3. Aard van de risicobronnen: Bij een ontwikkeling of wijziging die in een blauwe zone is gelegen wordt in het stroomschema de vraag gesteld om welke risicobron het gaat. Indien sprake is van een zone afkomstig van een transportroute⁴ en/of buisleiding, dan geldt – wanneer sprake is van een zogenaamde beperkte verantwoordingsplicht - de standaard verantwoording.

Er zijn ook inrichtingen, die niet gerekend worden tot Bevi-inrichtingen, zoals sommige PGS15-inrichtingen of civiele inrichtingen voor explosieven. Hiervoor gelden veiligheidszones die (beperkt) kwetsbare objecten uitsluiten, maar een verantwoording groepsrisico is niet aan de orde. Deze inrichtingen zijn derhalve niet opgenomen op de kaart in bijlage 2.

Beperkte verantwoording

De toepassingsvereisten van een beperkte verantwoording zijn opgenomen in artikel 8, lid 2 van het Bevt en artikel 12, lid 3 van het Bevb en artikel 8 van de Revb. De onderbouwing in hoeverre de beperkte verantwoording kan worden toegepast, dient opgenomen te worden in het ruimtelijk plan. Wanneer de beperkte verantwoording niet kan worden toegepast, dan is een maatwerkverantwoording nodig.

Indien de beperkte verantwoording kan worden toegepast, dient aanvullend bepaald te worden of sprake is van zelfredzame personen. Bij de volgende functies is per definitie sprake van niet zelfredzame personen en dient dus de pijl met 'nee' gevolgd te worden:

- Ziekenhuizen;
- Basisscholen, kinderdagverblijven en peuterspeelzalen;
- Bejaardentehuizen, verpleeg- en verzorgingstehuizen;
- Gevangenissen.

⁴ Onder transportroute wordt verstaan: wegen (incl. gemeentelijke wegen), spoorwegen en waterwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Uitkomsten

Het stroomschema kan leiden tot 3 uitkomsten:

Geen verantwoording

In dit geval is geen verantwoording nodig. In de paragraaf externe veiligheid volstaat een beschrijving van de relevante risicobronnen en de constatering dat het plan buiten de relevante contouren/invloedsgebieden ligt, waardoor een verantwoording groepsrisico niet noodzakelijk is.

Standaard verantwoording

De standaardverantwoording kan worden toegepast. In het ruimtelijk plan wordt een beschrijving gegeven van de risicobronnen en relevante contouren/invloedsgebieden en wordt omschreven waarom de standaardverantwoording van kracht is. Aanbevolen wordt om in het ruimtelijk plan te beschrijven in hoeverre de voorgestelde maatregelen uit de standaard verantwoording, zoals afsluitbare mechanische ventilatie of risicocommunicatie, getroffen worden.

Onderhavig document wordt toegevoegd als bijlage bij het ruimtelijk plan. Een nadere uitwerking van de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid is niet nodig. Het standaardadvies van de Veiligheidsregio mag eveneens worden toegepast en is opgenomen als bijlage bij deze standaardverantwoording. De Veiligheidsregio hoeft in dit geval niet meer (als overlegpartner) te worden betrokken bij de planvorming.

Maatwerk Verantwoording

Toepassing van de standaardverantwoording is niet mogelijk. De inhoud van de maatwerkverantwoording is afhankelijk van de betreffende risicobron(nen).

- Bevi-inrichtingen: een maatwerkverantwoording conform artikel 13 van het Bevi;
- Transportroutes: een maatwerkverantwoording conform artikel 8, lid 1 van het Bevt;
- Buisleidingen: een maatwerkverantwoording conform artikel 12, lid 1 van het Bevb.

De aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen bij een maatwerkverantwoording – rekening houdende met locatie, functie, gebouwenmerken enerzijds en rampscenario's anderzijds specifiek te worden uitgewerkt. Ook dient de Veiligheidsregio om advies te worden gevraagd (bij voorkeur vroegtijdig in het proces wanneer externe veiligheid een bepalende factor is) en dient het gegeven advies verwerkt te worden in het ruimtelijk plan, waarbij beschreven wordt in hoeverre de voorgestelde maatregelen worden getroffen.

Vragen of een maatwerkverantwoording laten opstellen?

Wanneer er twijfel bestaat over de toepassingsmogelijkheden van de standaard verantwoording kan contact worden opgenomen met de OMWB. Contactpersonen hiervoor zijn:

- Dhr. N. (Niels) den Haan (n.denhaan@omwb.nl);
- Dhr. K. (Kees) Aarts (k.aarts@omwb.nl);
- Dhr. M. (Martijn) van der Wielen (m.vanderwielen@omwb.nl).

Ook voor toetsingen of het opstellen van een maatwerkverantwoording kunt u hen benaderen.

Standaard verantwoording

Groepsrisico

Het groepsrisico als gevolg van het bedrijf Stahl Europe BV is gedaald tot net onder de oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft bij verlening van een revisievergunning hieraan de nodige aandacht geschonken en door aanscherping van de uitgangspunten voor het stikstofpercentage en herstel van een fout in de modellering van de bevolking is het groepsrisico gedaald tot onder de oriëntatiewaarde. Daarnaast blijkt het invloedsgebied aanmerkelijk kleiner dan oorspronkelijk. Het groepsrisico als gevolg van overige risicobronnen ligt in alle gevallen (ruim) onder de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico van de A59 en de N261 zijn gelegen onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het hoogste groepsrisico van de A59 ligt ter hoogte van de kern Waalwijk en bedraagt maximaal 0.48 x de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico ten aanzien van de N261 bedraagt op basis van het toekomstig vervoer maximaal 0,11 x OW bedraagt. In de overige gevallen ligt het groepsrisico als gevolg van wegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt ruim onder de oriëntatiewaarde.

Het plangebied waarop deze standaard verantwoording van toepassing is, ligt op een dusdanige afstand van een risicobron, dat de ruimtelijke ontwikkeling, ook indien sprake is van toename van het aantal aanwezigen, niet leidt tot een relevante toename van het groepsrisico.

Voor de hogedruk aardgas buisleidingen is door de Omgevingsdienst Midden- en West Brabant in 2017 een geactualiseerde kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat voor alle aardgasleidingen het groepsrisico is gelegen (ruim) onder de oriëntatiewaarde.

Tegelijkertijd is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de gehele gemeente. Bij deze berekeningen is binnen het invloedsgebied van deze buisleidingen gevarieerd met personendichtheden. Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat bij een ruimtelijke ontwikkeling op en rond een buisleiding uitgaande van een personendichtheid van 150 p/ha en een oppervlak van 4 ha het groepsrisico niet boven de 0.1 maal de oriëntatiewaarde komt te liggen. Voor één aardgasleiding gelegen op Haven 1 t/m 6 leidt beschreven ontwikkeling tot het bereiken van de oriëntatiewaarde. Hieruit kan worden geconcludeerd dat ruimtelijke ontwikkelingen in vrijwel alle gevallen niet tot een relevante toename van het groepsrisico (door hogedrukaardgasleidingen) zal leiden met uitzondering van substantiële grote ontwikkelingen op het industrieterrein haven 1 t/m 6.

Bestrijding calamiteit en zelfredzaamheid

Scenario's

De scenario's waardoor het plangebied getroffen kan worden, is afhankelijk van de aanwezige risicobronnen. De meest voorkomende scenario's welke zich kunnen voordoen, zijn hier beschreven.

Toxisch scenario

Dit scenario is van toepassing bij een plangebied dat ligt binnen een giftig (toxisch) invloedsgebied: Er komt een wolk met giftige stoffen vrij die zich verspreidt in de omgeving. Deze kan ontstaan als gevolg van:

- een brand bij een inrichting met gevaarlijke stoffen (giftige verbrandingsproducten, rookwolk).
- het lek raken ammoniakkoelinstallatie (door uitdamping verspreiding in de omgeving).
- het lek raken van een container/tankwagen/etc. met gevaarlijke stoffen (door uitdamping verspreiding in de omgeving).

Aanwezigen in het plangebied die worden blootgesteld aan de toxische wolk kunnen ernstige gezondheidsschade oplopen en kwetsbare groepen (longpatiënten) kunnen in het 'worstcase scenario' overlijden. Overige gevolgen zijn irritatie van de luchtwegen en branderige ogen.

Plasbrand

Een plasbrand ontstaat doordat een tank van een tankwagen of tankwagon openscheurt na bijvoorbeeld een botsing. Hierdoor stroomt een groot deel van brandbare vloeistof (zoals benzine) in korte tijd uit. De brandbare vloeistof verspreidt zich over de grond. Ontsteking van de plas leidt tot een korte hevige brand. De effecten van een plasbrand zijn hittestraling en rook. Hierdoor kunnen slachtoffers, schade en brand in de omgeving ontstaan. Hittestraling is in combinatie met de blootstellingsduur bepalend voor het slachtoffer- en schadebeeld. Dichtbij de bron kunnen personen overlijden en verder van de bron af kan het leiden tot (ernstige) brandwonden.

Incident met brandbare gassen

Dit scenario kan van toepassing zijn bij een plangebied dat ligt binnen de effectafstanden van een explosie: Een explosie kan optreden bij een LPG tankstation, bij een inrichting of bij het transport van onder druk vervoerd gas (weg en water). Door het instantaan falen, bijvoorbeeld als gevolg van een ongeluk, komt de inhoud spontaan en explosief vrij. De stof zal waarschijnlijk ontbranden wat eveneens voor schade zorgt.

Het 'worst-case scenario' is dat een tank door een externe brand wordt opgewarmd, waardoor deze door oplopende interne druk faalt. Hierdoor komt de inhoud onder zeer grote druk explosief vrij en ontbrandt direct. De warmtestraling en overdruk in de omgeving is direct dodelijk zowel binnen als buiten gebouwen. Op grotere afstand zullen aanwezigen (brand)wonden oplopen. Daarnaast ontstaat schade aan gebouwen als gevolg van de druk.

Fakkelbrand

Dit scenario is van toepassing bij een plangebied dat ligt binnen de effectafstanden van een fakkelbrand. Dit scenario treedt op bij transportleidingen voor aardgas. Door een lekkage, scheur of volledige breuk van de buisleiding kan het aardgas vrijkomen en tot ontbranding worden gebracht door een ontstekingsbron in de nabijheid. Het vrijgekomen aardgas zal hierbij in brand vliegen wat gepaard gaat met een druk en hevige hitte ontwikkeling in de vorm van een fakkelbrand. Door de hitte kunnen personen overlijden en/of brandwonden oplopen.

Mogelijk te treffen maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid

Afsluitbare mechanische ventilatie bij toxisch scenario

De Veiligheidsregio adviseert in nieuwe bouwwerken een afsluitbare mechanische ventilatie toe te passen. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de detaillering van gevels, ramen en kozijnen, zodat deze goed luchtdicht zijn uitgevoerd. De detaillering van gevels, ramen en kozijnen volgt uit het Bouwbesluit 2012. Belangrijk is het controleren van een juiste uitvoering hiervan tijdens de bouw. Het toepassen van een afsluitbare mechanische ventilatie kan niet middels het Bouwbesluit worden afgedwongen. Om de toepassing hiervan te bevorderen wordt hierover actief gecommuniceerd met initiatiefnemers van bouwprojecten.

Risicocommunicatie

De Veiligheidsregio adviseert om actief te communiceren met gebruikers/bewoners van het invloedsgebied over de risico's en mogelijk te nemen maatregelen. Dit vraagt om een actief beleid op het gebied van risico-communicatie. Bij de gemeente is een centraal aanspreekpunt voor vragen die burgers en bedrijven hebben over risico's. Op het gebied van risicobeheersing stelt de Veiligheidsregio in haar beleidsplan zich ten doel extra inspanningen te verrichten op het gebied van risicocommunicatie. Samen met de andere Brabantse Veiligheidsregio's wordt hiervoor een plan ontwikkelt, waarbij gemeenten nadrukkelijk worden betrokken.

De gemeente Waalwijk organiseert jaarlijks in samenwerking met de VGR een brandpreventieweek, waarbij met name particulieren en instellingen en scholen met beperkt zelfredzame personen de doelgroepen zijn. Daarnaast is via de website van Waalwijk alle noodzakelijke informatie voor zelfredzaamheid op een eenvoudige manier te vinden.

Omdat de brandweer de laatste jaren van een repressieve aanpak (brandbestrijding) naar een preventieve aanpak (brand voorkomen) gaat, is het belangrijk dat de burgers zelf bewust worden van het gevaar van brand en waar nodig ook de kennis hebben om in te grijpen. De laatste stap in dit proces is het bevorderen van de samenwerking tussen de burgers in geval van allerlei soorten nood, maar in dit project met name gericht op de samenwerking met senioren en minder zelfredzame mensen met betrekking tot brandveiligheid.

Ontruimingsplan

Het stimuleren van inrichtingshouders om aandacht te besteden aan hun ontruimingsplannen bij externe incidenten draagt bij aan een verhoging van de veiligheid. Instellingen en bedrijven zijn op grond van de Arbo-wet verplicht een risico-inventarisatie uit te voeren. Uit deze inventarisatie volgt of een BHV-organisatie ingesteld moet worden. Door de handhavers wordt hieraan structureel aandacht aan gegeven bij het uitvoeren van hun toezichtstaken. De Veiligheidsregio heeft in samenwerking met de gemeente Moerdijk een alerteringssysteem voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven ontwikkeld. De Veiligheidsregio past dit systeem (CBIS) inmiddels toe voor de gehele Veiligheidsregio. Toepassing van dit systeem zal bewustzijn van gevaren en communicatie bevorderen. Alle bedrijven binnen de gemeente kunnen zich inmiddels aanmelden voor dit systeem via de website : www.cbisbrabant.nl. De gemeente ondersteunt dit initiatief.

Mogelijkheden voor de rampenbestrijding

Toxisch scenario

Bronbestrijding is bij een toxische vloeistof mogelijk door de vloeistof af te dekken. Hierdoor wordt de verdamping verminderd. Voor toxische gassen kan alleen aan bronbestrijding worden gedaan indien het om een lekkage gaat. De brandweer kan dan proberen om het gat te dichten. Effectbestrijding is tevens mogelijk door de concentratie te verdunnen, bijvoorbeeld met behulp van een waterscherm. Dit is alleen mogelijk als de brandweer tijdig aanwezig is. Bij een toxisch incident is het belangrijk dat de bestrijding plaatsvindt vanaf bovenwinds gebied (daar waar de wind vandaan komt). Het is daarom belangrijk dat de bron tweezijdig bereikbaar is.

Plasbrand

De brandweer kan eerste hulp verlenen bij redden van slachtoffers. De brandweer beheerst de brand door nathouden/koelen van de omgeving en ontstane branden in de omgeving worden geblust. Tweezijdige bereikbaarheid is belangrijk evenals aanwezigheid van bluswatervoorzieningen.

Incident met brandbare gassen

Noodzakelijk voor het voorkomen van een explosie is tijdige aankomst brandweer en bereikbaarheid van tankwagens of ketelwagens. Belangrijk is dat voldoende bluswater-voorzieningen aanwezig zijn en dat het gebied tweezijdig toegankelijk is.

Fakkelbrand

Mocht zich een voorval voordoen, dan is het van belang dat de hulpdiensten snel ter plaatse zijn met de juiste hulpmiddelen en blusmiddelen. De werkzaamheden van de brandweer zullen met name gericht zijn op het voorkomen van uitbreiding van de brand. De leidingbeheerder dient de toevoer van het gas af te sluiten bij een incident, er zijn dus geen mogelijkheden tot effectieve bronbestrijding.

Aanrijtijden

In het geval van een incident in het plangebied is de brandweer binnen de bestuurlijke vastgestelde tijden aanwezig (na te gaan via www.brandweermwb.nl/brandveiligheid/brandweerbereikbaarheid). Indien voor het plangebied of een deel ervan niet kan worden voldaan aan de vastgestelde tijden kunnen, aan de hand van de door de Veiligheidsregio ontwikkelde

toolbox, maatregelen worden getroffen om de veiligheid te verhogen. Belangrijk hierbij is de informatievoorziening richting de gebruikers/bewoners van een gebied waar de aanrijtiden niet worden gehaald. Toepassing van de toolbox kan een middel zijn om de veiligheid, door zelfredzaamheid en bewustzijn van de gevaren, te verhogen.

Het doel van het project "Brandveilig Leven" is om middels een tal van acties en activiteiten een basis te leggen voor een duurzame brandveilige woonomgeving van de burgers van de betrokken gemeenten. Het algemene nut van de toolbox is het bieden van tools om brandgevaarlijke situaties te voorkomen en in geval van een brand, ook tijdig gealarmeerd te worden en te kunnen vluchten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen op korte termijn en maatregelen op lange termijn. Het is ten eerste belangrijk dat de burgers zich meer bewust worden van de oorzaken en gevaren van brand. Bewustwording in de eerste stap in het proces om de brandveiligheid te verbeteren. Hierna is het van belang dat burgers de zelfredzaamheid bevorderen mocht er toch een brand ontstaan.

WAS (Waarschuwing- en alarmeringsinstallatie)

Binnen de bebouwde kom van de gemeente is de WAS-dekking voldoende. Daarnaast is NL-alert voor het gehele grondgebied operationeel via mobiele telefonienetwerk.

Bluswatervoorziening

Binnen de gemeente is een overzicht beschikbaar van de bluswatervoorziening. De Veiligheidsregio heeft deze (grote) bronnen geïnventariseerd. Op grond van het Bouwbesluit worden eisen gesteld aan benodigde bluswatervoorziening. Op verzoek van de Veiligheidsregio wordt, indien het plangebied een nieuw uitbreidingsplan, industrieterrein met BRZO-inrichtingen of een grootschalige ontwikkeling betreft, in dit kader advies gevraagd met betrekking tot bluswatervoorziening.

Bereikbaarheid

De gemeente heeft een hoofdwegenstructuur voor de brandweer vastgesteld. Deze hoofdwegenstructuur voldoet aan de eisen die de brandweer hieraan stelt.

Mate van zelfredzaamheid van de aanwezigen

De zelfredzaamheid van aanwezigen in het plangebied hangt van diverse factoren af. In onderstaande tabel is de zelfredzaamheid voor een aantal standaard functies beoordeeld.

Scenario	Gebouwtype	Afwegingscriteria				
		Fysieke gesteldheid personen	Zelfstandigheid personen	Alarmeringsmogelijkheden personen en aanwezigen	Vlucht-Mogelijkheden Gebouw & omgeving	Gevaar-Inschattingsmogelijkheden scenario
Toxisch (giftig)	Woning	+	+	+/-	+	+/-
	Kantoor	+	+	+	+	+/-
	Detailhandel	+	+	+	+	+/-
	Bedrijf	+	+	+/-	+/-	+/-
	Bijzonder Kwetsbaar	-	-	+	+	+/-
Explosie	Woning	+	+	+/-	+/-	+/-
	Kantoor	+	+	+	+/-	+/-
	Detailhandel	+	+	+	+/-	+/-
	Bedrijf	+	+	+/-	+/-	+/-
	Bijzonder Kwetsbaar	-	-	+	+/-	+/-

Over het algemeen wordt geconcludeerd dat de zelfredzaamheid redelijk tot goed is. Voor bijzonder kwetsbare objecten waar verminderd zelfredzame personen aanwezig zijn (zoals kinderdagverblijf en zorginstelling) is de zelfredzaamheid beperkt.

Eerder genoemde maatregelen en voorzieningen verbeteren de vlucht- en schuilmogelijkheden en daarmee ook de zelfredzaamheid van personen in het plangebied.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er personen in het plangebied worden blootgesteld aan externe veiligheidsrisico's, ook na het treffen van maatregelen. De besproken maatregelen dragen wel bij aan het verminderen van de gevolgen die zich voordoen bij één van de beschreven scenario's.

De Veiligheidsregio is voldoende ingericht om tijdig de noodzakelijke hulpverleningscapaciteit van de beschreven scenario's te leveren.

Op basis van de beschouwde scenario's en het gelijkblijvende groepsrisico acht de gemeente het Wro- of Wabo-besluit verantwoord.

Bijlage 1: Stroomschema standaard verantwoording
Bijlage 2: Kaart zone indeling standaard verantwoording
Bijlage 3: Standaard advies Veiligheidsregio

Bijlage 4 Memo stikstof

Aan:

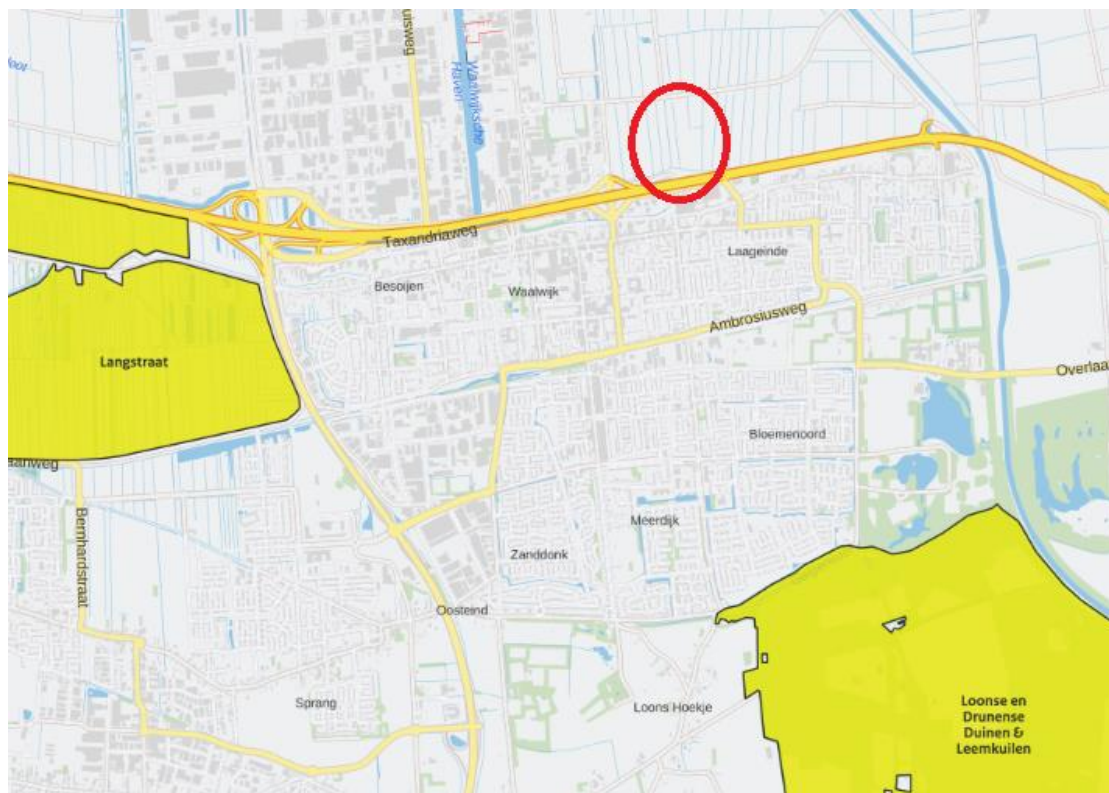
Onderwerp: Stikstofberekening gebruiksfase Van Mossel Automotive Waalwijk

Datum: 26 maart 2021

Referte: ing. R.H.B. Hendriks

Aanleiding

Aan de Weteringweg te Waalwijk bestaat het voornemen van Van Mossel Automotive (hierna Van Mossel) om een nieuwe bedrijfslocatie te vestigen. Hiermee worden de activiteiten van Van Mossel gebundeld op één vestiging. Momenteel heeft Van Mossel diverse bedrijfslocaties in Waalwijk. Door de nieuwe gebundelde vestiging wordt de bedrijfsvoering efficiënter en neemt het aantal transporten tussen de verschillende vestigingen van Van Mossel af. De beoogde locatie is momenteel in agrarisch gebruik. Het toekomstige bedrijfsterrein van Van Mossel bestaat uit een kantoorpand met garage van circa 12.975m² en een pand voor schadeherstel van circa 2.400m². Daarnaast wordt het buitenterrein ingericht voor de stalling van circa 3.400 auto's op een terrein van 5,87 ha. De locatie is gelegen op circa 2,48 kilometer van Natura 2000-gebied Loonse en Drunense duinen & Leemkuilen en op circa 2,45 kilometer van Natura 2000-gebied Langstraat. De ligging van de planlocatie is weergegeven in figuur 1. De bedrijfsvoering van Van Mossel op deze locatie leidt tot stikstofemissie als gevolg van verkeersbewegingen en gasverbruik. Dit leidt mogelijk tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. In deze memo is onderbouwd of dit plan mogelijk is binnen het kader van de Wet natuurbescherming.



Figuur 1 Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van Natura 2000. (Bron: AERIUS Calculator)

Referentiesituatie

Landbouw

De beoogde locatie is momenteel in agrarisch gebruik. Hiervan is 3,8 hectare grasland en 3,7 hectare maisland (bron: www.boerenbunder.nl).

De nabijgelegen Natura 2000-gebieden Langstraat en Loonse en Drunense Duinen zijn op 7 december 2004 aangemeld bij de Europese Commissie en valt sindsdien onder het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn. Het bestaand agrarisch gebruik is planologisch legaal, dateert van ver voor de datum 7 december 2004 en is sinds die datum permanent aanwezig geweest. Het bestaande agrarische gebruik kan dus worden beschouwd als de referentiesituatie.

De agrarische emissie is berekend op basis van de gebruiksnormen, het type mest, het TAN¹-gehalte van de mest, de mestaanwendingstechniek en de bijbehorende emissiefactor. De gegevens over TAN en emissiefactoren zijn ontleend aan Velthof et al (2019): "Referentieraming van emissies naar de lucht uit landbouw en landgebruik tot 2030". Onderstaand zijn de uitgangspunten uitgewerkt en samengevat in tabellen.

Hoeveelheid mest

De mestwetgeving bepaalt hoe veel mest op gras- en bouwland mag worden gebracht. De huidige normen zijn vastgelegd in het mestbeleid 2019-2021 (RVO 2019). Deze normen geven per teelt aan hoe veel mest (stikstof) per jaar per hectare mag worden opgebracht. Het aandeel stikstof uit dierlijke mest in deze norm is gelimiteerd tot maximaal 170 kg N per hectare per jaar. Wanneer de bemestingsnorm hoger is dan wat uit dierlijke mest opgebracht mag worden, dient de overige bemesting te worden verkregen uit andere bemestingsbronnen. Over het algemeen is dat kunstmest.

Op basis van de emissietabellen voor bemesting geldt voor grasland met beweiding 250 kg N per ha per jaar en voor maisland 112 kg N per ha per jaar.

Emissiefactoren

De emissiefactor wordt bij aanwending van dierlijke mest in sterke mate bepaald door de aanwendingstechniek. In Velthof et al. (2019) is beschreven in welke mate (implementatiegraad) de verschillende aanwendingstechnieken worden toegepast en de bijbehorende emissiefactoren. Op basis van emissiefactor per aanwendingstechniek is voor dierlijke mest (stalmest en drijfmest) op grasland en bouwland, en voor kunstmest, een gemiddelde emissiefactor bepaald. Voor de onderhavige situatie wordt uitgegaan van drijfmest op bouwland dan wel grasland en kunstmest.

Tabel 1 Gemiddelde emissiefactoren voor perceelsbemesting

Bemesting	Emissiefactor
Drijfmest op grasland	22,3
Drijfmest op bouwland	3,3
Stalmest op grasland	69,0
Kunstmest	3,6

Ammoniakemissie bij mestaanwending

Op basis van de data en aannames die in het voorgaande zijn beschreven is per perceel berekend wat de ammoniakemissie ten gevolge van mestaanwending is. De gele kolommen in onderstaande tabellen geven de emissies voor dierlijke mest resp. kunstmest weer per perceel. Deze emissies zijn vervolgens toegepast in de depositieberekening van de referentiesituatie en ingevoerd in AERIUS Calculator als vlakbron. Omdat het hier gaat om een direct effect van het plan/project is er geen sprake van externe saldering en behoeven de emissies dus niet met 30% te worden afgeroomd.

¹ Het deel van de stikstof in de mest dat bestaat uit ammoniakaal stikstof (het overige is mineraal stikstof en draagt niet bij aan de ammoniakemissie uit de mest).

Tabel 2 Emissies landbouw referentiesituatie

Grasland											
Teelt	Norm kg N/ha/jr	Dierlijke mest	TAN	Emissie-factor	Emissie dierlijke mest per ha	opp. Perceel	Emissie dierlijke mest perceel	Kunstmest	Emissie-factor	Emissie kunstmest per ha	Emissie kunstmest perceel
Grasland	250	170	0,66	0,223	25,0206	3,8	95,07828	80	0,036	2,88	10,944

Akkerbouw											
Perceel	Norm kg N/ha/jr	Dierlijke mest	TAN	Emissie-factor	NH3-emissie dierlijke mest per ha	opp. Perceel in ha	Emissie dierlijke mest perceel in kg NH3	Kunstmest	Emissie-factor	Emissie kunstmest per ha	Emissie kunstmest perceel
Mais	112	112	0,66	0,033	2,43936	3,7	9,025632	0	0,036	0	0

Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met de agrarische verkeersbewegingen (ploegen, mesten spuiten, maaien etc) die eveneens zullen komen te vervallen. Hierover bestaan geen gegevens en ook geen kengetallen. Deze emissiebron blijft daarom buiten beschouwing.

Van Mossel Automotive

In de bestaande situatie is er sprake van verkeersstromen tussen de verschillende vestigingen van Van Mossel. Vanuit de opdrachtgever zijn er verschillende activiteiten opgegeven waarbij sprake is van verkeersbewegingen in het bedrijfsproces. Deze rij activiteiten bestaan uit 15 verschillende rijroutes. In tabel 1 zijn de rijroutes en frequenties weergegeven. Het transport van voertuigen met vrachtwagens vindt momenteel gecombineerd plaats met andere autobedrijven. Op basis van gegevens van de opdrachtgever is uitgegaan dat 1/3 van de vrachtbewegingen bestemd is voor Van Mossel. Voor de verkeersbewegingen die naar externe locaties gaan of locaties buiten Waalwijk is ervan uitgegaan dat het verkeer ter hoogte van de A59 en de aansluiting A59/N261 opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Tabel 1 Routes en verkeersbeweging als onderdeel van het bedrijfsproces van Van Mossel

Activiteit	Route	Lichte verkeersbewegingen per jaar	Zware verkeersbewegingen per jaar
Ex lease van/naar opslag De Rooij	Duikerweg 31 – Van Harenstraat 1	2.600	0
Ex lease van/naar wasstraat	Duikerweg 31 – Kleiweg 5	91.000	0
Ex lease van/naar opslagterrein UTB	Duikerweg 31 – Veerweg 14	23.686	0
Ontvangst ex Lease	A59- Duikerweg 31	8.840	7.597
Ex lease van/naar Schade	Duikerweg 31 – Zinkerweg 7	6.760	624
Nieuw lease van/naar opslag vijzelweg	Veerweg 14 – Vijzelweg	2.600	0
Ex lease van/naar poetsen + foto Leseman	Duikerweg – N261	5.200	2.600
Ex Lease van/naar Leseman poetsen + foto van/naar opslag Bademan	Duikerweg 31 – Biesbosweg 4	20.800	0
Nieuw bedrijfsauto's ombouwen	Veerweg 14 – N261	1.040	0
Nieuw van/naar schade	Veerweg 14 – Zinkerweg 7	162	0
Ex-lease van/naar Bijl ontstickeren	Duikerweg 31 – A59	12.480	0

Nieuw van/naar Poetsen Bijl	Veerweg 14 – A59	10.920	0
Nieuw Lease van/naar opslagterrein De Rooij	Veerweg 14 – van Harenstraat 1	8.840	0
Nieuw Afleverbeurt en accessoires	Veerweg 14 – Kleiweg 5	10.400	0
Nieuw naar eigen vestiging voor aflevering	Veerweg – Van Andelstraat	2.304	0

Gebruiksfasen

De toekomstige kantoorbebouwing van Van Mossel wordt deels gasgestookt verwarmd. Het totale geschatte gasverbruik bedraagt volgens de opdrachtgever 90.000 m³. Uitgaande van 11,55 nm³ rookgas per kuub aardgas is dit 1.039.500 Nm³ rookgas in het maatgevende jaar. Met een emissieconcentratie van 70 mg NO_x/Nm³ rookgas is de uitstoot 72,8 kg NO_x per jaar. Voor de bedrijfsvoering wordt tevens gebruik gemaakt van equipment op gas in het bijgebouw voor spuiten en schadeherstel. Het totale verbruik hiervan bedraagt 26.000m³. Uitgaande van 11,55 nm³ rookgas per kuub aardgas is dit 300.300 Nm³ rookgas in het maatgevende jaar. Met een emissieconcentratie van 70 mg NO_x/Nm³ rookgas is de uitstoot 21,1 kg NO_x per jaar.

Door de centralisering van de activiteiten op 1 locatie is het aantal rijroutes drastisch verminderd. De activiteiten binnen de inrichting leiden op het bedrijfsterrein tot interne verkeersbewegingen. Het gaat hierbij om vrachtbewegingen en autobewegingen. De vrachtbewegingen zijn voor het laden/losseren van auto's op het terrein. Dit geeft 10.281 verkeersbewegingen per jaar via een vaste route. De interne verkeersbewegingen vinden plaats binnen het gehele terrein van Van Mossel. In totaal is er sprake van 115.306 lichte verkeersbewegingen per jaar op het terrein Van Mossel. De exacte bewegingen over het terrein zijn niet bekend, maar over het algemeen relatief kort. Een voorbeeld is de rijbeweging van het hoofdgebouw naar het spuitgebouw. Vanuit een worst-case benadering is de rijroute van lichte interne verkeer getekend rondom het buitenterrein. De werkelijke afstanden en daarmee het verbruik zijn in de praktijk over het algemeen korter. Daarnaast zijn 3 rijroutes opgenomen voor het in rekening brengen van het effect van het bestemmingsverkeer van en naar de inrichting. Hierbij is uitgegaan dat het verkeer op de N261 en A59 opgaat in het heersende verkeersbeeld. Deze toekomstige bewegingen zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Verkeersbewegingen aan- en afvoer in de beoogde situatie

Activiteit	Van naar	Aantal zware verkeersbewegingen per jaar	Aantal lichte verkeersbewegingen per jaar
Ex Lease poetsen + foto naar Leseman retour	Van Mossel – N261	5.411	10.920
Ontvangst Ex Lease	A59 – Van Mossel	2.340	520
Vertrek Ex Lease	Van Mossel – A59	3.070	10.400

Aanlegfase

De aanlegfase is onder te verdelen in drie fases: de sanering van de bodem, het bouwrijp maken en de bouw. Worst-case scenario is ervan uitgegaan dat al deze maatregelen in het rekenjaar 2021 worden uitgevoerd.

Sanering

De sanering duurt in totaal 40 werkdagen van 8 uur per dag. In deze periode wordt het materieel uit tabel 1 ingezet.

Tabel 3 Materieelinzet sanering

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof verbruik (l/uur)	Totaal Brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	320	17,5	1.312,5

Dumper	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	320	11	308
Totaal				1.620,5

De grond wordt afgevoerd in 520 vrachtwagens wat leidt tot 1.040 zware verkeersbewegingen. Daarnaast wordt uitgegaan van 4 lichte bewegingen per dag voor de werknemers. Dit is in totaal 160 lichte verkeersbewegingen tijdens de sanering. Het verkeer wikkelt af via de Weteringweg, Kloosterheulweg en Biesbosweg naar de A59 en de N261. Op de A59/N261 gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Bouwrijp maken

De materieelinzet en de verkeersgeneratie voor het bouwrijp maken van het terrein zijn gebaseerd op referentieprojecten. De totale materieel inzet is weergegeven in tabel 2.

Tabel 4 Materieelinzet bouwrijp maken

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof verbruik (l/uur)	Totaal Brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	540	17,5	9.450
Tractor met grondkar	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	600	11	6.600
Shovel	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	375	7	2.625
Rupskraan	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	375	15	5.625
Asfaltmachine	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	300	15	4.500
Wals	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	300	15	4.500
Totaal				33.300

Gedurende het bouwrijp maken wordt uitgegaan van 780 lichte, 45 middelzware en 60 zware verkeersbewegingen. De verkeersafwikkeling is gelijk aan die in de andere fases.

Bouwfase

De inzet van materieel en bijbehorende vervoersbewegingen leiden mogelijk tot een toename van stikstofdepositie. De materieelinzet is verdeeld over de drie te realiseren onderdelen: het kantoorpand (tabel 3), het pand voor schadeherstel (tabel 4) en het buitenterrein (tabel 5). De machines zijn per deelgebied als vlakbron ingevoerd.

Tabel 3 Materieel inzet bouw.

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof Verbruik (L/uur)	Totaal brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	75	17,5	1.312,5
Dumper	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	28	11	308
Heistelling	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	12	5	60

Betonmixer	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	30	20	600
Telescoopkraan	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	35	20	700
Shovel	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	60	7	420
Vrachtwagen transport/lossen	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	100	20	2.000
Totaal				5.400,5
Type			Voertuigen	Bewegingen
Licht			363	726
Middel			220	440
Zwaar			78	156

Tabel 4 Materieel inzet voor het schadeherstelgarage.

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof Verbruik (L/uur)	Totaal brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	15	17,5	262,5
Dumper	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	6	11	66
Heistelling	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	4	5	20
Betonmixer	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	6	20	120
Telescoopkraan	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	8	20	160
Shovel	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	12	7	84
Vrachtwagen transport/lossen	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	20	20	400
Totaal				1.112,2
Type			Voertuigen	Bewegingen
Licht			73	146
Middel			44	88
Zwaar			16	32

Voor het buitenterrein is uitgegaan van referentiegetallen uit de wegenbouw. Deze gegevens zijn omgerekend naar een buitenterrein van 5,8 hectare. Hierbij is uitgegaan van een gemiddeld brandstofverbruik van 15 liter per uur per machine.

Tabel 5 Materieelinzet asfalteren buiten terrein

Werkzaamheden	Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Totaal brandstof verbruik (L)
Fundering	Hydr. Kraan	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	1007	15.105
Fundering	Shovel	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	464	6.960
Asfalteren	Asfaltmachine	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	204	3.060
Asfalteren	Tandemwals	Stage IV 56-75 kW, bouwjaar 2014	204	3.060
Totaal				28.185

Tijdens het asfalteren is er sprake van 692 zware verkeersbewegingen in één jaar voor het aanvoeren van asfalt en 1.200 lichte verkeersbewegingen als gevolg van personeel. Het verkeer wikkelt af via de Weteringweg, Kloosterheulweg en Biesbosweg naar de A59 en de N261. Op de A59/N261 gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Resultaten

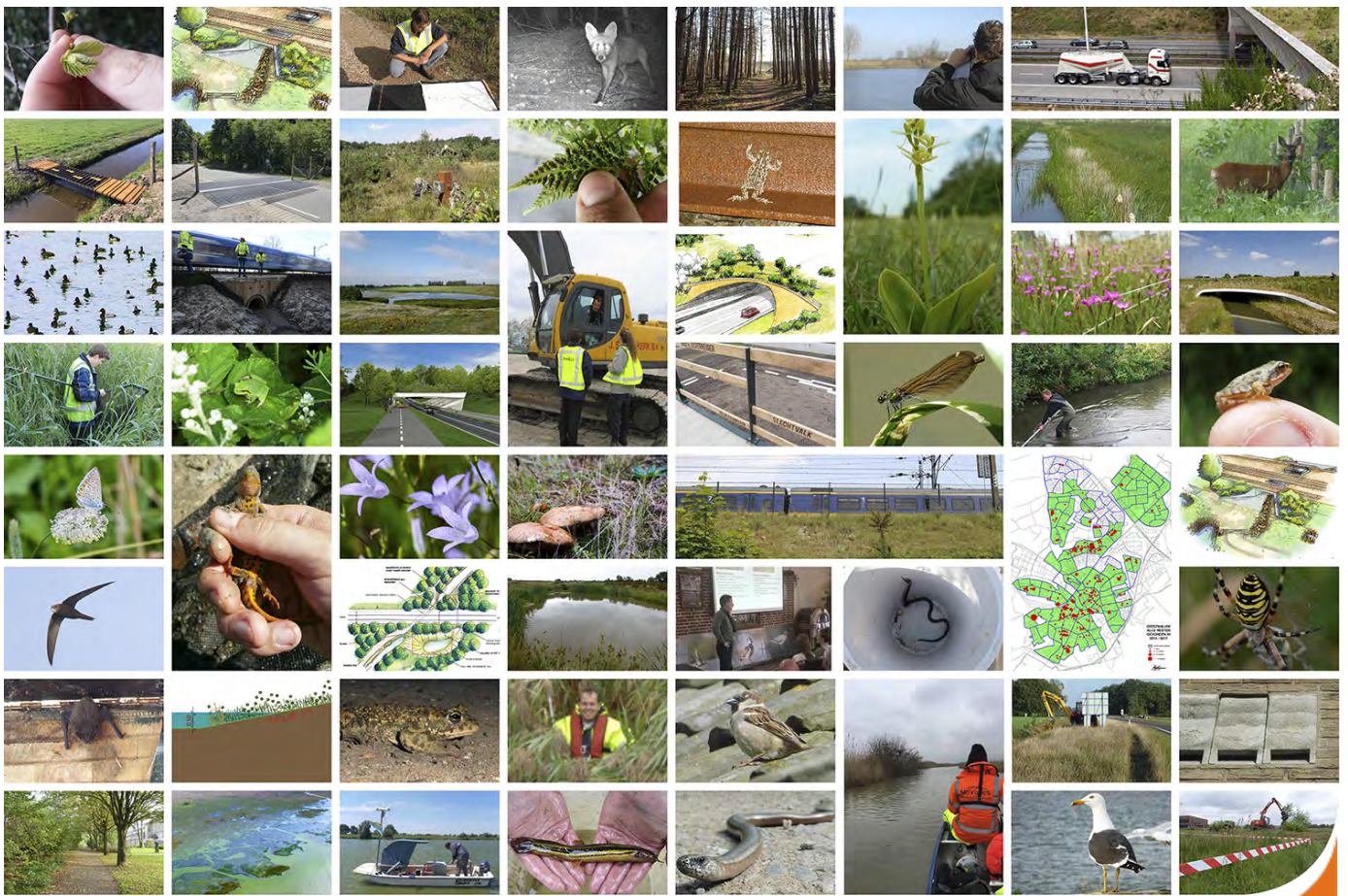
Uit een verschilberekening met het huidige gebruik van de locatie en de huidige verkeersgeneratie in het bedrijfsproces van Mossel in AERIUS Calculator blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol op Natura 2000-gebied tijdens de gebruiksfase.

Conclusie

Uit de berekening van de aanlegfase blijkt dat er geen sprake is van een toename stikstofdeposities in Natura 2000-gebied na interne saldering. Conform de uitspraak van de Afdeling (ABRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:71) is een vergunning in het kader van de Wet natuurbeheer bij interne saldering niet vereist.

De AERIUS-berekeningen zijn als PDF-bijlage toegevoegd aan deze memo. De uitkomst van de AERIUS-berekeningen dienen 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.

Bijlage 5 Quickscan ecologie Uitbreiding Haven 8



Effecten op beschermde gebieden en soorten

24 mei 2019 - Versie 1.0

Autorisatieblad

Uitbreiding Haven 8 Waalwijk

Quicksan ecologie

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Woude, EA van der	✓	24-05-2019
Gecontroleerd door	Kooij, CA van der	✓	24-05-2019
Vrijgegeven door	Schie, FM van	✓	24-05-2019

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Wettelijk kader	3
1.3 Doel	3
2 Methode	4
2.1 Beschermde gebieden	4
2.2 Beschermde soorten	5
3 Locatie en activiteiten	6
3.1 Locatie	6
3.2 Activiteiten	7
4 Beschermde gebieden	8
4.1 Natura 2000-gebieden	8
4.2 NNB	9
4.3 Groenblauwe mantel	10
5 Beschermde soorten	11
5.1 Planten	11
5.2 Vogels	11
5.3 Grondgebonden zoogdieren	13
5.4 Vleermuizen	17
5.5 Reptielen	19
5.6 Amfibieën	19
5.7 Vissen	20
5.8 Ongewervelden	20
5.9 Samenvatting	21
6 Conclusie	23
6.1 Beschermde gebieden	23
6.2 Beschermde soorten	24
7 Bronnen	26
Colofon	27
Bijlage I	Wet en regelgeving
	28
Wet natuurbescherming (WNB)	28
Beleid provincies	32
Bijlage II Overzicht uitgevoerde onderzoeken	34

Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Waalwijk is voornemens om het gebied ten oosten van de Gansoyensesteeg te ontwikkelen tot industrieterrein. Het gaat om uitbreiding van het industrieterrein Haven 8. Deze uitbreiding vindt plaats aan de oostzijde. In de rest van voorliggend rapport wordt het plangebied daarom uitgeduid als ‘Industrieterrein Oost’. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is in het kader van de natuurwetgeving (Wet natuurbescherming) ecologisch onderzoek noodzakelijk.

1.2 Wettelijk kader

Het volgende wettelijk kader is gehanteerd:

- Wet natuurbescherming (beschermde soorten en beschermde gebieden);
- Provinciaal beleid, beschermde gebieden die vallen onder het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Zie voor uitleg over het wettelijk kader bijlage 1.

1.3 Doel

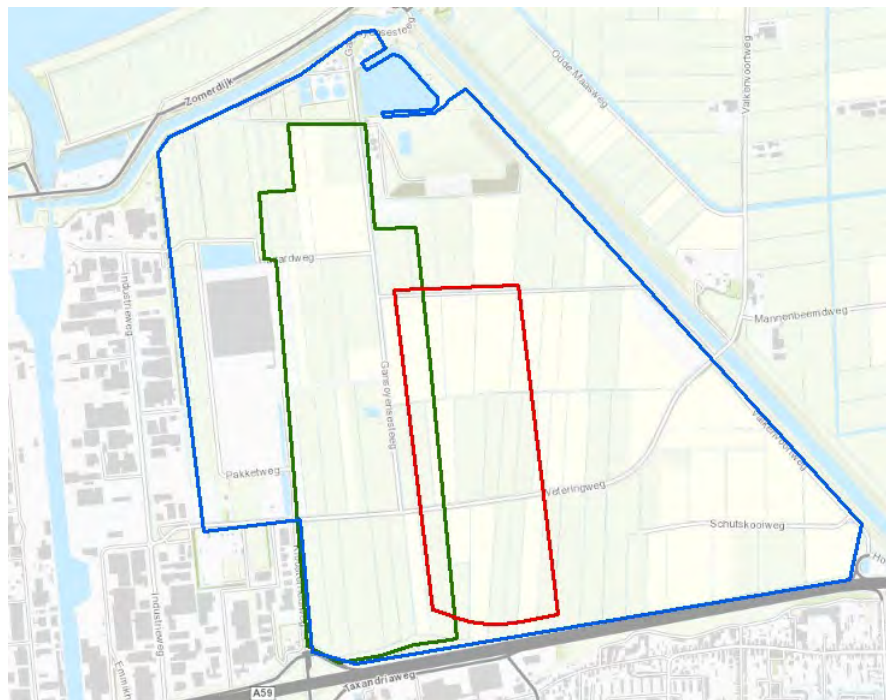
Het doel van de quickscan is toetsing van de voorgenomen ingrepen aan het wettelijk kader ten aanzien van natuur. Voorliggende rapportage betreft een quickscan ecologie waarmee een goede eerste indruk over de natuurwaarden in het plangebied wordt verkregen. Er wordt duidelijkheid gegeven over eventuele vervolgstappen: is er aanvullend veldonderzoek nodig? en is het nodig om een ontheffing of vergunning aan te vragen? Indien nodig wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden genomen om overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen of te verzachten (mitigerende maatregelen).

De quickscan behandelt de volgende vragen:

- Bevinden zich in de omgeving van de geplande werkzaamheden beschermde gebieden?
- Wat is het effect van het project op de beschermde gebieden?
- Komen er ter plaatse en in de omgeving van de geplande werkzaamheden beschermde soorten voor?
- Wat is het effect van het project op de beschermde soorten?
- Is er eventueel aanvullend onderzoek nodig?
- Is er een ontheffing/vergunning nodig in het kader van de natuurwetgeving?

2 Methode

Het plangebied van het Industrierrein Oost wordt volledig overlapt door het plangebied van eerder onderzochte projecten in deze regio. Het hele plangebied valt binnen het reeds onderzochte plangebied van het project windmolenpark Waalwijk. Daarnaast wordt het plangebied deels overlapt door het plangebied van het reeds onderzochte project industrierrein westzijde ten westen van de Gansoyensesteeg. De overlap van deze plangebieden met het project Industrierrein Oost is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Ligging plangebieden Industrierrein Oost (rood), Industrierrein West (groen) en het plangebied windmolenpark Waalwijk (blauw).

Voor het Industrierrein West en het windmolenpark zijn ecologische onderzoeken uitgevoerd in 2017 en 2018. Het Industrierrein West is onderzocht in 2017 en het Windmolenpark is onderzocht in zowel 2017 als in 2018.

Ecologische onderzoeksgegevens zijn in het algemeen 3 jaar houdbaar. De planning voor de uitbreiding van het industrierrein is 2019. In deze quickscan is ervan uitgegaan dat deze planning wordt gehaald. Dit betekent dat de data van de voorgaande onderzoeken uit 2017 en 2018 gebruikt kunnen worden als input voor deze quickscan. Een overzicht van welke onderzoeken wanneer zijn uitgevoerd is te vinden in bijlage II.

2.1 Beschermde gebieden

Er is een bureauonderzoek naar beschermde gebieden uitgevoerd. Dit betreft Natura-2000 gebieden (beschermd door de Wet natuurbescherming) en gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Brabant (NNB) (provinciaal beleid).

Voor de effectbepaling is naast ruimtebeslag op beschermd gebied, ook gekeken naar mogelijke indirecte effecten als gevolg van verstoring door geluid, licht trillingen of

optische verstoring. Bij Natura 2000-gebieden is tevens gekeken naar ‘externe werking’ op beschermde gebieden in de omgeving van het plangebied, ook als er geen sprake is van ruimtebeslag. Denk hierbij aan negatieve effecten als gevolg van stikstof. Op basis van de effectbepaling is aangegeven welke vervolgstappen nodig zijn. Hierbij wordt gedacht aan nader onderzoek, het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming of het doorlopen van de ‘nee-tenzij procedure’ voor NNB gebied.

2.2 Beschermde soorten

Voor beschermde soorten is zoals hierboven is aangegeven gebruik gemaakt van onderzoeksgegevens van recent uitgevoerde onderzoeken in het plangebied. Er is gebruik gemaakt van het ecologisch onderzoek voor het windmolenpark Waalwijk uitgevoerd in 2014 en 2018 (Movares 2016, Movares 2018a) en het ecologisch onderzoek t.b.v. de uitbreiding van het industrieterrein Haven Waalwijk (Movares, 2018b). Een overzicht van wanneer welke onderzoeken recent in 2017 en 2018 zijn uitgevoerd is te vinden in bijlage II.

Tevens zijn de verspreidingsgegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) geraadpleegd. Hierbij zijn gegevens van de afgelopen 5 jaar rond het plangebied gebruikt.

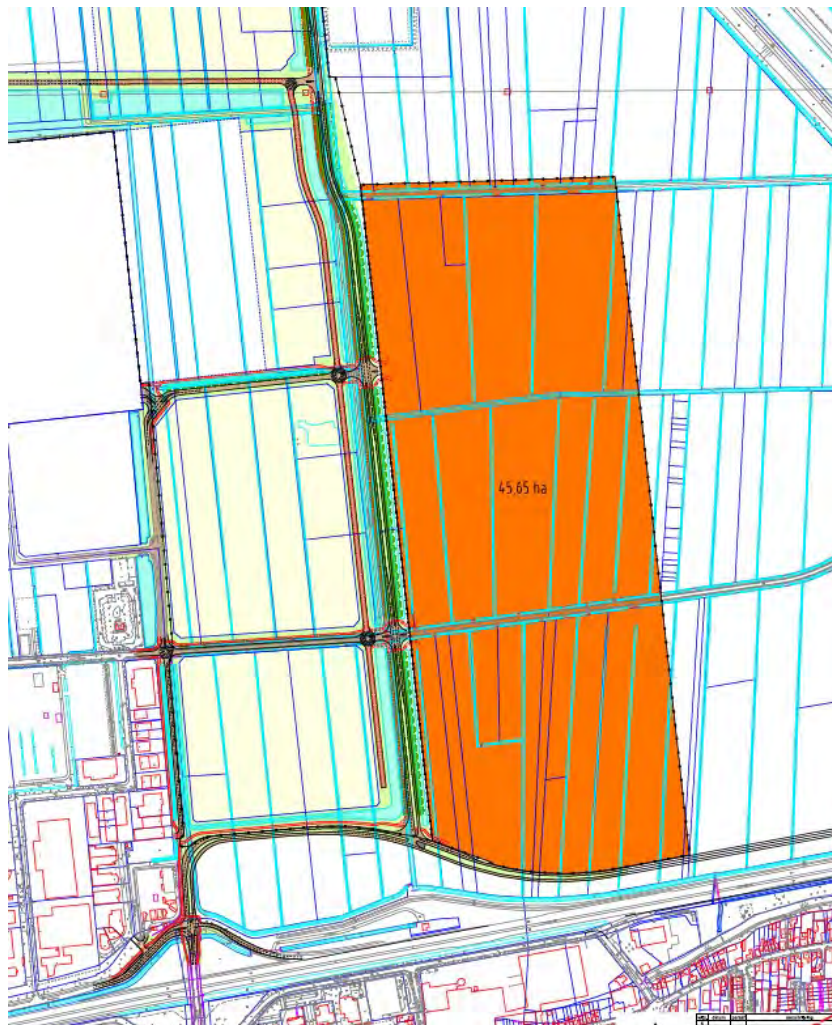
3 Locatie en activiteiten

3.1 Locatie

De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2 en 3. Het plangebied bestaat voornamelijk uit weilanden en akkerbouwlanden. Ten noordoosten van het plangebied liggen het Ecopark Waalwijk en de waterzuivering. Hier zijn ruigtes en waterlichamen gesitueerd. Deze liggen buiten het plangebied.



Figuur 2: Ligging van het plangebied Industrieterrein Oost.



Figuur 3: Ontwerptekening plangebied Industrieterrein Oost (oranje).

3.2 Activiteiten

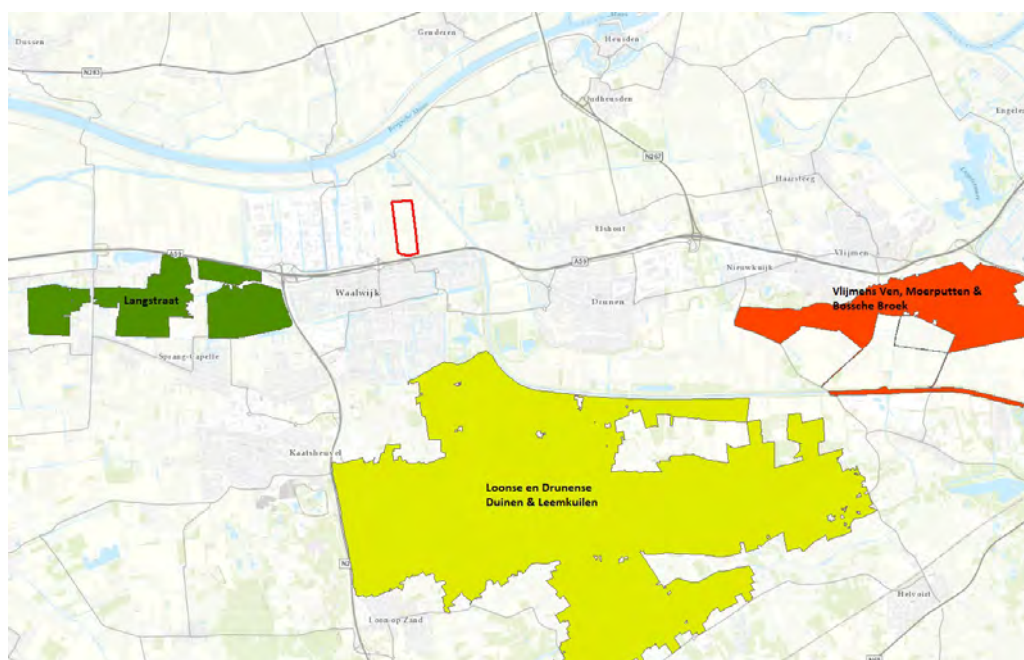
Voor de uitbreiding van het industrieterrein worden bomen gekapt en sloten gedempt. Daarnaast wordt er vegetatie verwijderd.

4 Beschermde gebieden

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanwezigheid van en effecten op beschermde natuurgebieden nabij het plangebied.

4.1 Natura 2000-gebieden

In de directe omgeving van het plangebied liggen verschillende Natura 2000-gebieden. Binnen 3 km liggen het Natura 2000-gebied Langstraat (+/- 2,3 km) en het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen (+/- 2,2 km). Het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek bevindt zich op een grotere afstand van ruim 5,5 km (zie figuur 4).



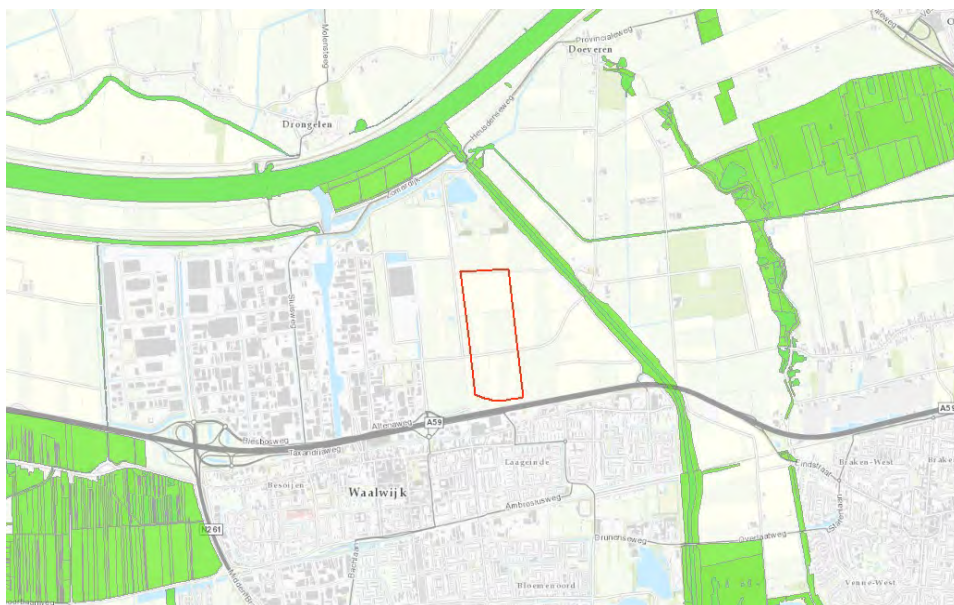
Figuur 4: ligging plangebied (rood) ten opzichte van de Natura 2000 gebieden in de omgeving.

Er is geen sprake van ruimtebeslag op Natura 2000-gebied. Het Natura 2000-gebied Langstraat, het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek zijn aangewezen voor zeer stikstofgevoelige habitattypen. Gezien de afstand tot het plangebied kan een toename van depositie op deze habitattypen als gevolg van de aanleg en ingebruikname van het industrieterrein niet op voorhand worden uitgesloten. In dit deel van Waalwijk vinden meerdere projecten plaats. Voor alle projecten samen is een AERIUS berekening uitgevoerd en wordt een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

Ten aanzien van andere storingsfactoren, zoals geluid, trillingen en licht, worden geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden verwacht. Van deze effecten is geen sprake gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de tussenliggende bebouwing en Rijksweg.

4.2 NNB

In de directe omgeving van het plangebied liggen gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Brabant (NNB) van de provincie Noord-Brabant. Dit is weergegeven in figuur 5. Ten oosten van het plangebied ligt het Drongelens kanaal op circa 300 meter afstand. Dit kanaal met bijbehorende dijk valt onder de NNB en is aangewezen voor de natuurdoeltypen bloemdijk en zoete plas. De soorten die hierbij horen zijn planten, dagvlinders, libellen, zoogdieren en vissen [7]. Verder ligt aan de noordkant van het plangebied een NNB-gebied. Het gaat hierbij om de Gansooiense Uiterwaard. Deze bevindt zich op circa 800 meter afstand. Dit gebied wordt beheerd door Natuurmonumenten. De Gansooiense Uiterwaard (27 ha) is een belangrijk vogelgebied aan de Bergse Maas. In de wintermaanden verblijven hier grote groepen watervogels; door de lage ligging staat het gebied dan grotendeels onder water. In het voorjaar broeden hier weidevogels op de natte graslanden en moerassige delen van dit gebied [6].



Figuur 5: Ligging plangebied Industrieterrein Oost (rood) ten opzichte van de NNB (groen).

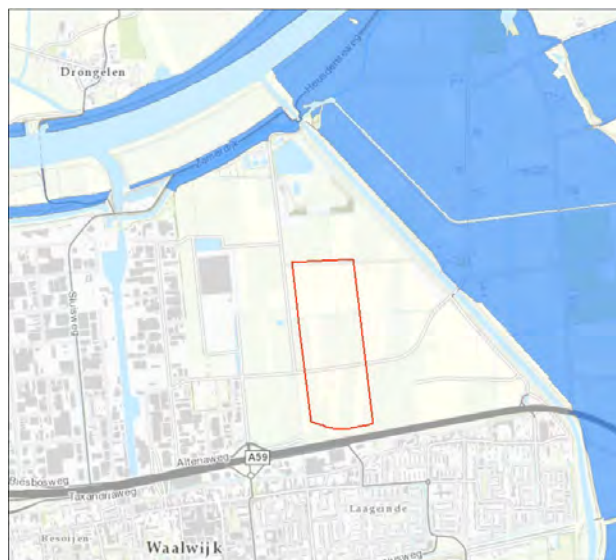
Er vindt geen ruimtebeslag plaats op NNB-gebied. Het plangebied ligt op circa 300 m afstand van het dichtstbijzijnde NNB-gebied, het Drongelens kanaal, en op circa 800 m afstand van de Gansooiense uiterwaard. De bescherming van de NNB is door de provincie Noord-Brabant vastgelegd in de Verordening Ruimte 2019. Relevant is of er sprake is van aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken. Als ecologische waarden en kenmerken gelden de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het natuurbeheerplan. De Verordening Ruimte schrijft voor dat bij de NNB naar externe werking moet worden gekeken. In artikel 5.1 lid 7 is hierover opgenomen: *Een bestemmingsplan dat is gelegen buiten het Natuur Netwerk Brabant en leidt tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant anders dan door de verspreiding van stoffen in lucht of water, strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 5.6 (compensatieregels).*

Het industrieterrein zal worden ingericht als bedrijventerrein. De ontsluiting vindt plaats aan de westzijde. Verstoring door geluid op natuurwaarden van het Drongelens kanaal op 300 meter afstand zal daarom naar verwachting niet plaatsvinden. Verstoring door geluid van vogels in de Gansooiense Uiterwaard wordt eveneens niet verwacht gezien de afstand en de tussenliggende waterzuivering. Voor het Drongelens kanaal is er mogelijk wel sprake van verstoring door licht indien er aan de oostzijde van het terrein lichtbronnen worden geplaatst. Verstoring kan worden voorkomen door aan de oostzijde van het industrieterrein geen verlichting te gebruiken of gebruik te maken van verlichting die niet uitstraalt naar de dijk en het kanaal.

Specifiek voor de natuurwaarden in de Gansooiense Uiterwaard is in 2014/2015 onderzoek gedaan naar de functie van het totale plangebied van het windmolenpark voor de vogels in de uiterwaarden. Het plangebied van het Industrieterrein Oost valt hier binnen. Er is bij het onderzoek geen duidelijke relatie gevonden tussen de Gansooiense Uiterwaard en de polder als rustplaats en foerageergebied. Naar verwachting is dat nog steeds niet het geval, mede gezien de recente ontwikkelingen in het gebied.

4.3 Groenblauwe mantel

Naast het NNB kent de provincie Brabant ook de Groenblauwe mantel. Dit zijn gebieden met een belangrijke nevenfunctie voor natuur en water die overwegend grenzen aan het NNB en ecologische verbindingzones of die deze verbinden. Artikel 6.1 uit de Verordening Ruimte 2019 regelt de bescherming en ontwikkeling van de Groenblauwe mantel en de ontwikkelingsmogelijkheden voor functies. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de mantel zijn mogelijk, mits ze gunstig zijn voor de natuur- en landschapswaarden en het bodem- en watersysteem. Het Oude Maasje direct ten noorden van het plangebied is onderdeel van de Groenblauwe mantel van de provincie Noord-Brabant. Verder ligt aan de overzijde van het Drongelens kanaal ook een gebied dat onderdeel is van de Groenblauwe mantel (zie figuur 6).



Figuur 6: ligging plangebied (rood) ten opzichte van de Groenblauw mantel (blauw).

Er vindt geen ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel van de provincie Noord-Brabant. Wel is er Groenblauwe mantel aanwezig nabij plangebied. Indien het Oude Maasje niet aangetast wordt, worden geen negatieve effecten verwacht.

5 Beschermde soorten

In dit hoofdstuk wordt per soortgroep aangegeven welke beschermde soorten er op basis van de bestaande onderzoeksgegevens in en nabij het plangebied aanwezig zijn en worden verwacht. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van de soorten waar binnen het plangebied rekening mee moet worden gehouden.

5.1 Planten

Resultaten

Er zijn geen waarnemingen van beschermde soorten planten in (de omgeving van) het plangebied bekend (NDFF). Bij de onderzoeken voor het Windmolenpark en het industrieterrein aan de westzijde van de Gansoyensesteeg is in 2017 nader onderzoek naar beschermde planten uitgevoerd in de optimale periode. Hierbij zijn geen beschermde planten aangetroffen. Deze worden op basis van het aanwezige biotoop ook niet binnen het plangebied verwacht.

Vervolgstappen

Er zijn voor planten geen vervolgstappen nodig.

5.2 Vogels

Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten weergegeven waarvan waarnemingen in de omgeving van het onderzoeksgebied bekend zijn.

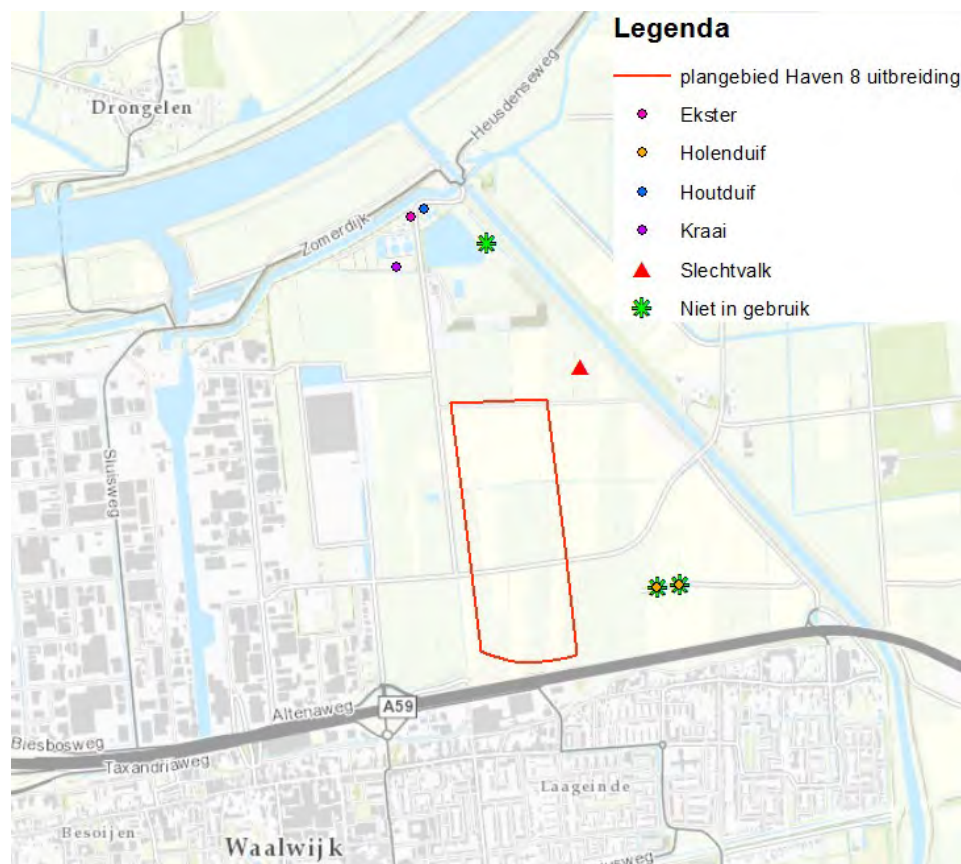
Tabel 1: Vogels met een jaarrond beschermd nest die in de omgeving van het plangebied voorkomen (bron: NDFF).

Soort	Categorie Wnb
Buizerd	V
Grote gele kwikstaart	V
Huismus	V
Ooievaar	V
Roek	V
Slechtvalk	V
Wespendief	V

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens WNB (artikel 3.10 Wnb). Andere= soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

Bij het onderzoek uitgevoerd in 2017 en 2018 in het kader van het windmolenpark en het industriegebied westzijde is een broedgeval van grote gele kwikstaart in de omgeving van de waterzuivering vastgesteld. Daarnaast zijn er 5 horsten en twee nestkasten aangetroffen in de omgeving van het plangebied (figuur 7). De nestkasten waren in gebruik door holenduiven. Bij nader onderzoek van de horsten bleek geen van de horsten in gebruik door vogels met jaarrond beschermde nesten. Enkele nesten waren niet meer in gebruik. Andere waren in gebruik door de ekster.

In een van de hoogspanningsmasten ten noordoosten van het plangebied is een nest van een slechtvalk aangetroffen. Verder is in 2014/2015 uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van het plangebied door weidevogels en trekvogels. Hieruit is gebleken dat er enkele kieviten, scholekster en een enkele grutto broeden in het plangebied.



Figuur 7: Horsten en nestlocaties in de omgeving van het plangebied (onderzoeksgegevens van 2017 en 2018).

Vervolgstappen

Algemene broedvogels

In de weilanden en akkers binnen het plangebied broeden enkele weidevogels. De nestkasten zijn in gebruik door holenduiven. In de aanlegfase kunnen negatieve effecten op broedvogels optreden door ruimtebeslag en verstoring. Dit is in strijd met de Wet natuurbescherming. Negatieve effecten kunnen worden voorkomen door werkzaamheden als verwijderen van vegetatie, kappen van bomen, dempen en vergraven van watergangen en bouwrijp maken, buiten het broedseizoen uit te voeren. Over het algemeen wordt voor het broedseizoen 15 maart t/m 15 juli aangehouden. Het gaat echter om een broedgeval ongeacht de datum.

Als gevolg van werkzaamheden kan verstoring van broedvogels door geluid en trillingen voorkomen. Indien tijdens de werkzaamheden een broedgeval op korte afstand van het plangebied wordt vastgesteld, moet een ecooloog de situatie ter plekke

beoordelen om aan te geven of er maatregelen nodig zijn om het broedgeval te beschermen.

Grote gele kwikstaart

Ter hoogte van de waterzuivering ten westen van de Gansoyensesteeg heeft de grote gele kwikstaart naar alle waarschijnlijkheid een nest. Nesten van de grote gele kwikstaart zijn jaarrond beschermd. Ruimtebeslag op een nest van de grote gele kwikstaart wordt uitgesloten doordat er binnen het plangebied geen geschikt broedhabitat ligt. In de exploitatiefase worden er voor de grote gele kwikstaart geen negatieve effecten verwacht.

Slechtvalk

De slechtvalk heeft zijn nest ruim buiten het plangebied. Er worden daarom geen negatieve effecten verwacht op het jaarrond beschermde nest.

Ook in de toekomstige situatie zijn er geen redenen om negatieve effecten op de functionaliteit van de nestplaats van de slechtvalk te verwachten. Slechtvalk is voor foerageergebied niet perse afhankelijk van directe omgeving maar foerageert in de wijde omgeving van de nestplaats.

5.3 Grondgebonden zoogdieren

Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de beschermde grondgebonden zoogdieren weergegeven waarvan waarnemingen in de omgeving van het onderzoeksgebied bekend zijn.

Tabel 2: Grondgebonden zoogdieren die in de omgeving van het plangebied voorkomen (bron: NDFE).

Soort	Categorie Wnb
Bever	A
Bunzing	A
Egel	A*
Haas	A*
Huisspitsmuis	A*
Konijn	A*
Vos	A*

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens WNB (artikel 3.10 Wnb). Andere = soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

Bever

In het kader van het project Haven Waalwijk is door Movares in februari 2017 aanvullend onderzoek naar de bever uitgevoerd. Hierbij zijn ten noorden van het plangebied rond de plas en ter hoogte van het Oude Maasje burchten en holen van de bever aangetroffen en vraatsporen (zie figuur 8).

Zowel in 2017 als in 2018 zijn er bever sporen aangetroffen. Het gaat om vraatsporen en verblijfplaatsen. Zo is de burcht uit het onderzoek van februari 2017 herbevestigd in 2018. Dit maakt het aannemelijk dat deze er in 2019 nog steeds is.



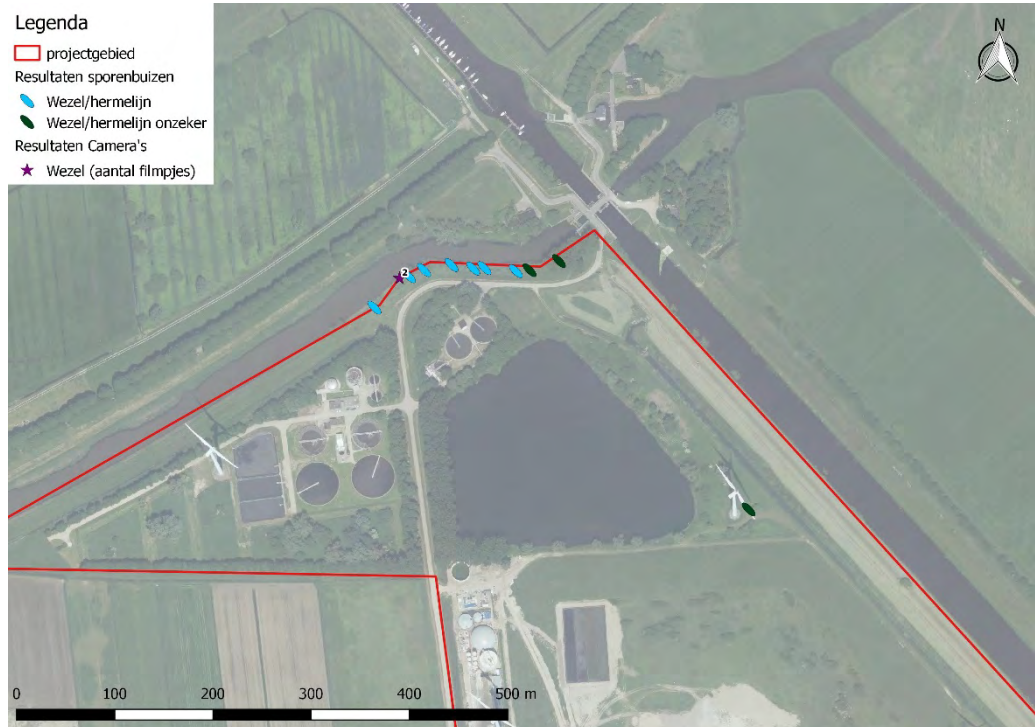
Figuur 8: Waarnemingen bever in 2017/2018 ter hoogte van de plas bij de waterzuivering. Geel hol of burcht; groen vraatsporen.

Kleine grondgebonden zoogdieren

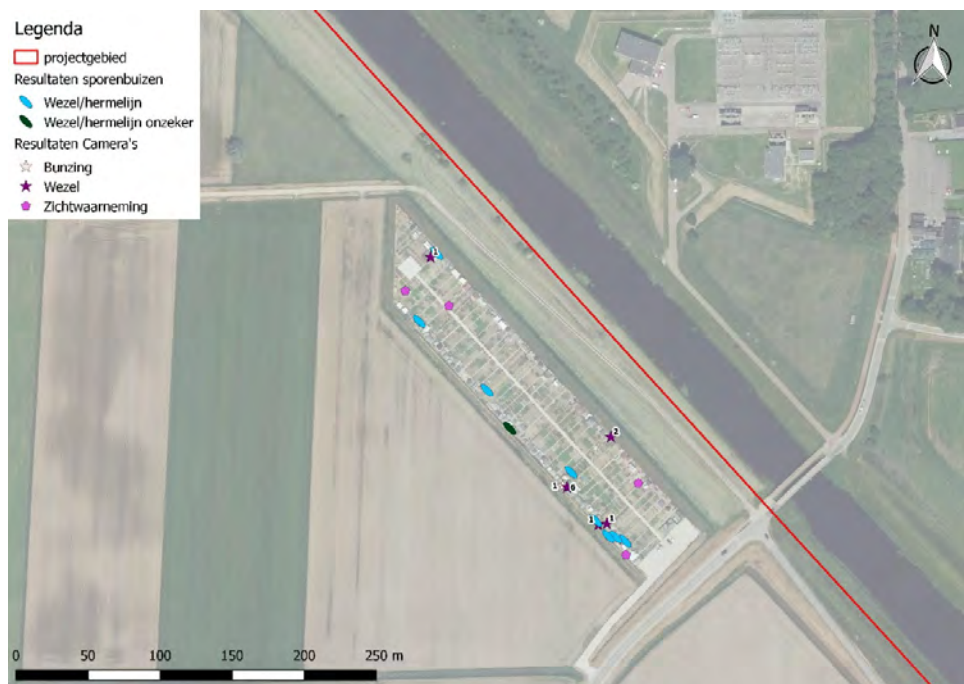
Het plangebied bestaat voornamelijk uit landbouwgrond en grasland. Dit type biotoop is geschikt als leefgebied voor soorten als bunzing, hermelijn en wezel. Deze kleine marterachtigen zijn door de provincie Noord-Brabant niet algemeen vrijgesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Tijdens het nader onderzoek naar kleine marterachtigen in 2018 (Movares, 2018b) is de aanwezigheid van zowel wezel als bunzing aangetoond in de omgeving van de volkstuinten (ten oosten van het plangebied). Bij de waterzuivering zijn enkel sporen gevonden van wezel of hermelijn aan de oever van het Oude Maasje ten noorden van de waterzuivering. Op het terrein zelf en de directe vegetatie eromheen zijn geen sporen van kleine marterachtigen gevonden. Figuur 9 en 10 geven aan waar de waarnemingen gedaan zijn. In alle gevallen bevinden deze waarnemingen zich buiten het plangebied van het Industrierrein Oost.

Verder worden algemene soorten verwacht waarvoor binnen de provincie Noord-Brabant wel een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkeling, zoals aarmuis, konijn, haas en mol.



Figuur 9: Locaties waarnemingen van kleine marterachtigen in de omgeving van de waterzuivering.



Figuur 10: Locaties waarnemingen van kleine marterachtigen in de omgeving van de volkstuinten.

Das

Door het waterschap is op het terrein van de waterzuivering een dassenburcht vastgesteld. De aanwezigheid van deze burcht is in april 2018 bevestigd door de ecooloog van Movares (figuur 11).



Figuur 11: Ligging dassenburcht op het terrein van de waterzuivering.

Vervolgstappen

Bever

De plas bij de waterzuivering vormt leefgebied voor de bever. De uitbreiding van het industrieterrein heeft geen invloed op het leefgebied van de bever.

Kleine grondgebonden zoogdieren

Het plangebied is geschikt voor algemene soorten grondgebonden zoogdieren waarvoor binnen de provincie Noord-Brabant een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkeling, zoals de aarmuis, mol, haas en konijn. Deze dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord. Voor deze soorten geldt binnen de provincie Noord-Brabant een vrijstelling bij ruimtelijke projecten. Wel moet rekening worden gehouden met de zorgplicht (artikel 1.11).

Ten noorden en ten oosten van het plangebied (waterzuivering en volkstuinen) zijn waarnemingen van wezel (beide locaties) en van bunzing (alleen bij de volkstuinen). Binnen het plangebied is onvoldoende dekking voor een functie als verblijfplaats en ook als foerageergebied is het plangebied slechts matig geschikt. Er verdwijnt geen essentieel foerageergebied. Vervolgstappen zijn niet nodig.

Das

Er worden geen negatieve effecten verwacht op de dassenburcht als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. De dassenbucht ten noorden van het plangebied bevindt zich ver genoeg weg van de werkzaamheden om geen invloed van trillingen en geluid te ondervinden.

Door de aanleg van het industrieterrein gaat er wel weer een deel van het foerageergebied verloren. Gezien het feit dat er door zowel het windmolenpark, als door de eerdere uitbreiding van het industrieterrein en de haven veel (potentieel) foerageergebied verloren gaat/is gegaan kan niet met zekerheid worden gezegd dat er door de aanleg van het industrieterrein oost geen essentieel foerageergebied verloren gaat. Hier is een nadere analyse voor nodig. Deze analyse kan bestaan uit een gedetailleerde biotoopverkenning eventueel in combinatie met zenderonderzoek. Het zenderen van dieren geeft duidelijkheid over het huidige gebruik van het plangebied en omgeving als foerageergebied door de das. Mocht het foerageergebied met name buiten het plangebied en omgeving liggen, bijvoorbeeld in de graslanden ten oosten van het Afwateringskanaal kunnen effecten op essentieel foerageergebied van de das worden uitgesloten.

5.4 Vleermuizen

Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de vleermuizen weergegeven waarvan waarnemingen in de omgeving van het onderzoekgebied bekend zijn.

Tabel 3: Vleermuizen die in de omgeving van het plangebied voorkomen (bron: NDFF).

Soort	Categorie Wnb
Gewone dwergvleermuis	H
Rosse vleermuis	H

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens WNB (artikel 3.10 Wnb). Andere= soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

Verblijfplaatsen

In 2017 zijn alle mogelijke verblijfplaatsen onderzocht met behulp van een boomcamera. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er geen geschikte verblijfplaatsen waren. Hierdoor zijn beschermde verblijfplaatsen binnen het gebied uitgesloten.

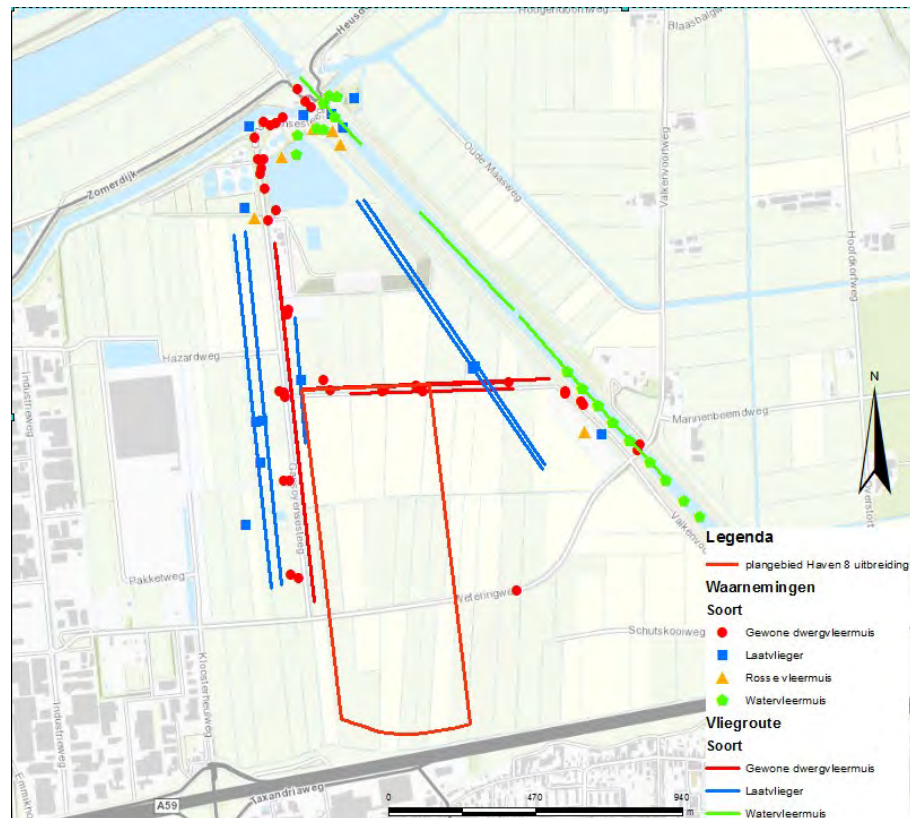
Vliegroutes en foerageergebied

Er is in 2017 onderzoek uitgevoerd naar vliegroutes van vleermuizen in en in de buurt van het plangebied. Er zijn enkele vliegroutes van gewone dwergvleermuis, laatvlieger en watervleermuis aangetroffen. Deze zijn weergegeven in figuur 12.

Te zien is dat de gewone dwergvleermuis en watervleermuis de watergangen volgen aan de rand van het plangebied.

De grootste concentratie vleermuizen is te vinden ten noorden van de waterzuivering. Er is hier veel vegetatie en bomen in combinatie met oppervlaktewater, waardoor er

waarschijnlijk veel insecten aanwezig zijn. Dit is een belangrijk foerageergebied voor de vleermuizen.



Figuur 12: Waargenomen vliegroutes vleermuizen in (de omgeving van) het plangebied.

Vervolgstappen

Foerageergebied

Het plangebied is minder geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. Bovendien is er in de directe omgeving voldoende alternatief foerageergebied aanwezig. Er treden daarom geen negatieve effecten op essentieel foerageergebied op. Wel kunnen mogelijk negatieve effecten op foerageergebied optreden door verstoring door licht. Dit geldt zowel voor de uitvoeringsfase als voor de gebruiksfase.

Vliegroutes

Rondom het plangebied zijn, ondanks het grotendeels open karakter, vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen aanwezig. Dit betreft alleen de soorten gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Deze vliegroutes lopen ten noorden en westen van het plangebied. Als gevolg van verlichting in tijdelijke en uiteindelijke situatie worden negatieve effecten op deze vliegroutes verwacht. Negatieve effecten kunnen worden voorkomen door gebruik te maken van gerichte verlichting waarbij de watergangen niet worden verlicht en er geen uitstraling plaatsvindt naar de omgeving. Dit geldt voor zowel de uitvoeringsfase als de gebruiksfase.

Verblijfplaatsen

In het plangebied zijn geen holten of gebouwen aanwezig die door vleermuizen kunnen worden gebruikt als verblijfplaats. Ook in de directe omgeving zijn geen verblijfplaatsen bekend. Negatieve effecten op verblijfplaatsen worden dan ook niet verwacht.

5.5 Reptielen

Resultaten

Er zijn geen waarnemingen van beschermde soorten reptielen in (de omgeving van) het plangebied bekend.

Tijdens het veldbezoek in 2014, 2017 en 2018 zijn geen reptielen waargenomen. Op basis van de aanwezige biotoop en verspreiding worden deze ook niet in het plangebied verwacht.

Vervolgstappen

Beschermde soorten reptielen worden niet in het plangebied verwacht. Negatieve effecten op deze soortgroep treden naar verwachting ook niet op. Voor deze soortgroep zijn geen vervolgstappen benodigd.

5.6 Amfibieën

Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de amfibieën weergegeven waarvan waarnemingen in de omgeving van het plangebied bekend zijn.

Tabel 4: Amfibieën die in de omgeving van het plangebied voorkomen (bron: NDFF).

Soort	Categorie Wnb
Bruine kikker	A*

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens WNB (artikel 3.10 Wnb). Andere = soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

In 2017 en 2018 is voor de projecten windmolenpark Waalwijk en industrieterrein west nader onderzoek naar de strenger beschermde soorten poelkikker, rugstreeppad en heikikker uitgevoerd. Deze soorten zijn niet aangetroffen.

Tijdens het veldwerk zijn grote hoeveelheden gewone pad op de Gansoyensesteeg waargenomen. Ook zijn er bruine kikkers en bastaardkikkers aangetroffen op het terrein van de waterzuivering en omringende sloten. Deze soorten zijn door de provincie Noord-Brabant vrijgesteld bij ruimtelijke projecten. Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht.

Vervolgstappen

Er zijn geen heikikker, poelkikker of rugstreeppad aangetroffen. Vervolgstappen voor deze soorten zijn daarom niet nodig. Wel dient vanuit de zorgplicht rekening gehouden te worden met algemene amfibieën bij het eventueel dempen van sloten (artikel 1.11 Wnb).

5.7 Vissen

Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de beschermde vissen weergegeven waarvan waarnemingen in de omgeving van het onderzoekgebied bekend zijn.

Tabel 5: Beschermde vissen die in de omgeving van het plangebied voorkomen (bron: NDFE).

Soort	Categorie Wnb
Grote modderkruiper	A

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens WNB (artikel 3.10 Wnb). Andere = soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

Het Oude Maasje en de plas zijn in het kader van het project Haven Waalwijk in 2016 onderzocht met behulp van elektrisch vissen. Hierbij is de grote modderkruiper niet aangetroffen.

De sloten in het plangebied zijn tijdens het veldbezoek in 2017 onderzocht middels een schepnet. Hierbij is de grote modderkruiper niet aangetroffen. Ook andere beschermde soorten vissen zijn niet in het plangebied aangetroffen.

In 2018 is met behulp van eDNA ook het Zuiderkanaal bemonsterd, en hier is ook geen grote modderkruiper aangetroffen.

Vervolgstappen

In het plangebied en omgeving zijn geen beschermde soorten vissen, zoals de grote modderkruiper, aangetroffen. Negatieve effecten op deze soortgroep treden dan ook niet op. Wel dient vanuit de algemene zorgplicht rekening gehouden te worden met vissen bij het dempen van sloten (artikel 1.11 Wnb). Dieren mogen niet worden ingesloten tijdens het dempen.

5.8 Ongewervelden

Resultaten

Er zijn geen waarnemingen van beschermde soorten ongewervelden in (de omgeving van) het plangebied bekend.

Tijdens de verschillende veldbezoeken in 2017 en 2018 zijn er geen beschermde soorten vlinders, libellen of juffers waargenomen. Het biotoop binnen het plangebied is niet geschikt als leefgebied voor beschermde soorten ongewervelden.

Vervolgstappen

Binnen het plangebied is geen biotoop aanwezig dat geschikt is als leefgebied voor beschermde soorten ongewervelden. Negatieve effecten op ongewervelden zijn uitgesloten. Er zijn voor ongewervelden geen vervolgstappen benodigd.

5.9 Samenvatting

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de beschermde soorten waarmee op de planlocatie rekening moet worden gehouden. Dit is gebaseerd op bestaande gegevens (NDDF) en de aanvullende onderzoeken die in 2017 en 2018 zijn uitgevoerd.

Tabel 6: Beschermde soorten die binnen het plangebied Industrierrein Oost worden verwacht of zijn aangetroffen.

Soortgroep	Soorten	Categorie Wnb	Verwacht/aangetroffen	Vervolgstappen
Vogels	Broedvogels algemeen	V	In heel het plangebied aangetroffen	Nee, mits werkzaamheden voor bouwrijp maken worden uitgevoerd buiten het broedseizoen
Vogels	Vogels met jaarrond beschermde nesten	V	Slechtvalk in de hoogspanningsmast buiten het plangebied	Nee
Grondgebonden zoogdieren	Vrijgestelde soorten, o.a. mol, aardmuis	Andere*	Verwacht	Nee
Grondgebonden zoogdieren	Das	Andere	Burcht van de das is aangetroffen op het terrein van de waterzuivering	Ja, nader onderzoek naar gebruik van het plangebied als foerageergebied
Grondgebonden zoogdieren	Bever	Andere	Burcht van de bever is aangetroffen op het terrein van de waterzuivering	Nee
Grondgebonden zoogdieren	hermelijn/ wezel en bunzing	Andere	Wezel en bunzing zijn waargenomen ten noorden en oosten van het plangebied. Plangebied geen essentieel onderdeel leefgebied.	Nee
Vleermuizen	Gewone dwergvleermuis, laatvlieger, watervleermuis en rosse vleermuis (vliegroue en foerageergebied)	H	Vliegroue en foeragerende dieren aangetroffen	Nee, wanneer met mitigerende maatregelen wordt gewerkt.

Soortgroep	Soorten	Categorie Wnb	Verwacht/aangetroffen	Vervolgstappen
Amfibieën	Gewone pad, groene kikker	Andere*	Aangetroffen	Nee

Legenda categorie Wet natuurbescherming (Wnb): H = soorten Habitatrichtlijn en/of Verdrag van Bonn of Bern (artikel 3.5 Wnb), V = vogels (artikel 3.1 Wnb), Andere = andere soorten beschermd volgens Wnb (artikel 3.10 Wnb). Andere= soorten waarvoor binnen de betreffende provincie een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ingrepen.*

Uit de volgende soortgroepen zijn geen beschermde soorten aangetroffen of te verwachten:

- Planten
- Reptielen
- Vissen
- Ongewervelden.

6 Conclusie

In onderstaande paragrafen worden de conclusies en aanbevelingen uit de quickscan besproken.

6.1 Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Er is geen sprake van ruimtebeslag op Natura 2000-gebied. Het Natura 2000-gebied Langstraat, het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek zijn aangewezen voor zeer stikstofgevoelige habitattypen. Gezien de afstand tot het plangebied kan een toename van depositie op deze habitattypen als gevolg van de aanleg en ingebruikname van het industrieterrein niet op voorhand worden uitgesloten. In dit deel van Waalwijk vinden meerdere projecten plaats. Voor alle projecten samen is een AERIUS berekening uitgevoerd en wordt een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

Ten aanzien van andere storingsfactoren, zoals geluid, trillingen en licht, worden geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden verwacht. Van deze effecten is geen sprake gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de tussenliggende bebouwing en Rijksweg.

Natuurnetwerk Brabant

Er vindt geen ruimtebeslag plaats op NNB-gebied. Het plangebied ligt op circa 300 m afstand van het dichtstbijzijnde NNB-gebied, het Drongelens kanaal, en op circa 800 m afstand van de Gansooiense uiterwaard. De bescherming van de NNB is door de provincie Noord-Brabant vastgelegd in de Verordening Ruimte 2019. Relevant is of er sprake is van aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken. Als ecologische waarden en kenmerken gelden de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het natuurbeheerplan. De Verordening Ruimte schrijft voor dat bij de NNB naar externe werking moet worden gekeken. In artikel 5.1 lid 7 is hierover opgenomen: *Een bestemmingsplan dat is gelegen buiten het Natuur Netwerk Brabant en leidt tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant anders dan door de verspreiding van stoffen in lucht of water, strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 5.6 (compensatieregels).*

Het industrieterrein zal worden ingericht als bedrijventerrein. De ontsluiting vindt plaats aan de westzijde. Verstoring door geluid op natuurwaarden van het Drongelens kanaal op 300 meter afstand zal daarom naar verwachting niet plaatsvinden. Verstoring door geluid van vogels in de Gansooiense Uiterwaard wordt eveneens niet verwacht gezien de afstand en de tussenliggende waterzuivering. Voor het Drongelens kanaal is er mogelijk wel sprake van verstoring door licht indien er aan de oostzijde van het terrein lichtbronnen worden geplaatst. Verstoring kan worden voorkomen door aan de oostzijde van het industrieterrein geen verlichting te gebruiken of gebruik te maken van verlichting die niet uitstraalt naar de dijk en het kanaal.

Specifiek voor de natuurwaarden in de Gansooiense Uiterwaard is in 2014/2015 onderzoek gedaan naar de functie van het totale plangebied van het windmolenpark voor de vogels in de uiterwaarden. Het plangebied van het Industrierrein Oost valt hier binnen. Er is bij het onderzoek geen duidelijke relatie gevonden tussen de Gansooiense Uiterwaard en de polder als rustplaats en foerageergebied. Naar verwachting is dat nog steeds niet het geval, mede gezien de recente ontwikkelingen in het gebied.

Groenblauwe mantel

Er vindt geen ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel van de provincie Noord-Brabant. Wel is er Groenblauwe mantel aanwezig nabij plangebied. Indien het Oude Maasje niet aangetast wordt, worden geen negatieve effecten verwacht.

6.2 Beschermde soorten

Nader onderzoek

Er is nader onderzoek naar de functie van het plangebied Industriehaven oost als foerageergebied voor de das. Dit onderzoek kan bestaan uit een gedetailleerde biotoopverkenning eventueel in combinatie met zenderonderzoek. Het zenderen van dieren geeft duidelijkheid over het huidige gebruik van het plangebied en omgeving als foerageergebied door de das. Mocht het foerageergebied met name buiten het plangebied en omgeving liggen, bijvoorbeeld in de graslanden ten oosten van het Afwateringskanaal kunnen effecten op essentieel foerageergebied van de das worden uitgesloten.

Ontheffing Wet natuurbescherming

Indien uit het nader onderzoek naar de das blijkt dat het plangebied een essentieel onderdeel is van het foerageergebied van de das, is ontheffing nodig. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig, mits de mitigerende maatregelen in acht worden genomen.

Mitigerende maatregelen

Om effecten op beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen worden in ieder geval de volgende mitigerende maatregelen voorgesteld:

- Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden waarbij het terrein bouwrijp wordt gemaakt, waaronder het verwijderen van vegetatie en dempen van sloten, buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Het verschilt per soort. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 juli. Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet door een ter zake kundige worden gecontroleerd of er op het terrein broedende vogels aanwezig zijn. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten mag er niet gewerkt worden.
- Om effecten op algemeen beschermde soorten kleine grondgebonden zoogdieren en amfibieën zoveel mogelijk te beperken dienen de werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd van één kant uit te worden uitgevoerd, zodat aanwezige dieren de kans krijgen te vluchten. Dit valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming).

- Om effecten op algemeen beschermde soorten amfibieën en vissen zoveel mogelijk te beperken dienen de werkzaamheden waarbij water wordt gedempt van één kant uit te worden uitgevoerd, zodat aanwezige dieren de kans krijgen te vluchten. Dit valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming).
- Om effecten door verstoring door licht op vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen te voorkomen dient zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting waarbij opgaande watergangen onverlicht blijven en uitstraling naar de omgeving wordt voorkomen.

7 Bronnen

- [1] Nationale Databank Flora & Fauna (NDFF), geraadpleegd januari 2019
- [2] Movares, 10 december 2018a. Windmolenpark Waalwijk Update ecologisch onderzoek.
- [3] Movares, 5 februari 2018b. Waalwijk Industrieterrein: ecologisch onderzoek. Onderzoek Flora en Fauna.
- [4] Movares, 10 maart 2016. Windmolenpark Waalwijk. Nader ecologisch onderzoek
- [5] Movares, 15 november 2016. Haven Waalwijk. Nader onderzoek beschermde soorten.
- [6] www.Natuurmonumenten.nl, geraadpleegd op 15-01-2019
- [7] www.brabant.nl, geraadpleegd op 15-01-2019

Colofon

Opdrachtgever Gemeente Waalwijk

Uitgave Movares Nederland B.V.

Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling Planontwikkeling en Bouwprocessen: Omgeving en Conditionering

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Ondertekenaar drs. F. M. van Schie
adviseur Ecologie

Projectnummer RM005240

Kenmerk B85-FSC-KA-1900224

© 2019, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage I Wet en regelgeving

In deze bijlage staat een beschrijving van de relevante wet- en regelgeving en het beleidskader.

Wet natuurbescherming (WNB)

De Wet natuurbescherming (Wnb) is op 1 januari 2017 in werking getreden. De wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en de Boswet. Veel verantwoordelijkheden en bevoegdheden gaan naar de provincies. Er zijn hierop wel uitzonderingen waarvoor het ministerie van EZ bevoegd gezag blijft. Dit betreft onder andere de aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van hoofdwegen en hoofdvaarwegen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet en hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet.

Gemeenten hebben een loketfunctie. Het is mogelijk om een natuurvergunning ‘aan te haken’ bij de omgevingsvergunning, maar dit hoeft niet.

Gebiedsbescherming

Ten aanzien van de gebiedsbescherming van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn er geen grote wijzigingen in de nieuwe Wet natuurbescherming. Wel komt de aanwijzing van Beschermd Natuurmonumenten te vervallen, evenals de doelstellingen die al geformuleerd zijn voor bestaande Beschermd Natuurmonumenten.

De gebiedsbescherming is vastgelegd in artikel 2.1 tot en met 2.11 van de Wet natuurbescherming. Hierin wordt de aanwijzing en bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Hiermee zijn de verplichtingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die betrekking hebben op gebiedsbescherming, geïmplementeerd in het Nederlands recht. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen beschrijven voor de voor het gebied aangewezen habitattypen en soorten of een bepaalde ontwikkeling ervan gewenst is of dat het behoud ervan op het aanwezige niveau moet worden nagestreefd. Voor activiteiten of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de minister van EZ.

Voortoets en Passende beoordeling

Bij plannen in, of in de nabijheid (externe werking) van, een Natura 2000-gebied dienen de initiatiefnemers in een oriënterende fase (voortoets) te onderzoeken of het plan een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Met externe werking wordt bedoeld dat ook activiteiten buiten het gebied de natuurwaarden in het gebied kunnen beïnvloeden. Indien na dit onderzoek niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant negatief effect heeft, dient de initiatiefnemer meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart te brengen wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Daarbij dienen ook, indien noodzakelijk, de mitigerende maatregelen te worden betrokken. Deze analyse heet een ‘passende beoordeling’. Het bevoegd gezag toetst de passende beoordeling. Wanneer uit de passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit niet leidt tot significant negatieve effecten, kan de activiteit

doorgang vinden. Wanneer uit de voortoets blijkt dat er wel kans is op een negatief effect, maar dit als niet significant kan worden gezien, kan eveneens, op basis van een verslechteringstoets toestemming voor het uitvoeren van de activiteit worden verleend. Wanneer uit de passende beoordeling blijkt dat significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, kan het project alleen doorgang vinden op grond van de “ADC-criteria”.

Dit betekent dat:

- A – alternatieve oplossingen voor het plan ontbreken;
- D – er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn, en
- C – de initiatiefnemer compenserende maatregelen vooraf en tijdig treft.

Zorgplicht

Binnen de kaders van de Wet natuurbescherming is de Zorgplichtbepaling (artikel 1.11) van toepassing. Deze zorgplicht houdt o.a. in dat als een activiteit wordt ondernomen waarvan kan worden vermoed dat deze nadelig kan zijn voor de natuurwaarden van het gebied, deze activiteit niet plaats mag vinden. Ook moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen te voorkomen of te beperken.

Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS)

De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) welke per 1 juli 2015 van kracht is geworden, is onveranderd opgenomen in het Besluit natuurbescherming. Stikstofdepositie vormde jarenlang een knelpunt bij de besluitvorming over plannen en projecten, omdat in veel Natura 2000-gebieden overbelasting van stikstofdepositie een probleem is voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de, voor stikstof gevoelige, natuur in die gebieden. Het PAS beoogt een oplossing te bieden voor dit probleem. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau.

Voor vergunningaanvragen en verlening wordt gebruik gemaakt van het rekeninstrument AERIUS. De depositieruimte is alle ruimte die beschikbaar is voor economische ontwikkelingen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten en handelingen die niet toestemmingsplichtig zijn en projecten waarvoor wel een vergunning vereist is. De eerste categorie bestaat uit autonome ontwikkelingen, zoals toename van bevolking of wegverkeer, en uit projecten die tussen 0,05 en 1 mol per hectare per jaar stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied veroorzaken. Voor deze laatste groep bestaat een meldingsplicht. De tweede categorie activiteiten valt uiteen in prioritaire projecten (segment 1) en overige projecten en handelingen (segment 2). Prioritaire projecten zijn door het Rijk of de provincies aangemerkt als projecten van nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. De verdeling van de depositieruimte over de vier delen is een bestuurlijke keuze van Rijk en provincies.

Soortbescherming

Ten aanzien van beschermde soorten vervalt ten opzichte van de Flora- en faunawet voor een aantal soorten de bescherming, terwijl er ook 'nieuwe soorten' op de soortenlijsten zijn opgenomen. De Wet natuurbescherming maakt onderscheid tussen:

- 1) soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1 Wnb);
- 2) soorten van de Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn (artikel 3.5 Wnb);
- 3) 'andere soorten' (artikel 3.10 Wnb).

Vogelrichtlijn (artikel 3.1 Wnb)

Het beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn is vastgelegd in artikel 3.1.

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Het is mogelijk om ontheffing aan te vragen voor de verbodsbepalingen. Deze aanvraag wordt getoetst op:

- Er is geen andere bevredigende oplossing (alternatievenafweging);
- Aanwezigheid geldig wettelijk belang conform Vogelrichtlijn. Een geldig wettelijk belang voor deze categorie soorten is o.a. belang 1: 'in het belang van de volksgezondheid of openbare veiligheid';
- Er is geen verslechtering van de staat van instandhouding van de desbetreffende soort.

Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern en/of Bonn (artikel 3.5 Wnb)

Deze categorie bestaat uit Europees beschermde soorten. De verbodsbepalingen zijn vastgelegd in artikel 3.5:

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke

verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Onder de Wet natuurbescherming geldt dat het voor streng beschermde soorten zoals opgenomen in artikel 3.5 mogelijk is om bij ruimtelijke ontwikkelingen te werken volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Hierbij geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit artikel 3.5. Het bij ruimtelijke ontwikkelingen ook voor deze soorten kunnen werken met een goedgekeurde gedragscode is een belangrijk verschil met de Flora- en faunawet (geldig tot en met 31 december 2016).

Naast het werken volgens een goedgekeurde gedragscode kan voor soorten zoals opgenomen in artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming bij overtreding van de verbodsbepalingen een vergunning worden aangevraagd. De aanvraag wordt beoordeeld op:

- Er is geen andere bevredigende oplossing (alternatievenafweging);
- Aanwezigheid geldig wettelijk belang conform Habitatrichtlijn. Een geldig wettelijk belang voor deze categorie soorten is o.a. belang 3: ‘in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten’;
- Er wordt geen afbreuk gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Andere soorten (artikel 3.10 Wnb)

De categorie ‘andere soorten’ bestaat uit soorten zoals opgenomen in bijlage A en B van de wettekst. De verbodsbepalingen zijn vastgelegd in artikel 3.10:

Het is verboden:

- a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
- b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of
- c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Voor deze soorten geldt een vrijstelling wanneer aantoonbaar gewerkt wordt volgens een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode.

Naast het werken volgens een goedgekeurde gedragscode kan voor soorten uit de categorie ‘andere soorten’ van de Wet natuurbescherming bij overtreding van de verbodsbepalingen een vergunning worden aangevraagd. De aanvraag wordt beoordeeld op:

- Er is geen andere bevredigende oplossing (alternatievenafweging);
- Aanwezigheid geldig wettelijk belang. Een geldig wettelijk belang voor deze categorie soorten is o.a. belang h ‘in het algemeen belang’;

- Er wordt geen afbreuk gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Algemeen vrijgestelde soorten

Voor soorten van de categorie ‘andere soorten’ (bijlage A en B van de wettekst) kan een vrijstellingsregeling gelden, die per provincie anders kan worden ingestoken. De meeste provincies en het ministerie van EZ hebben ‘tabel 1 soorten’ van de oude Flora- en faunawet opnieuw vrijgesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn 19 soorten zoogdieren en 5 soorten amfibieën.

Bovengenoemde soorten zijn bij ruimtelijke projecten algemeen vrijgesteld van vergunningplicht. Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze zorgplicht houdt in dat een ieder nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel mogelijk moet voorkomen.

Beleid provincies

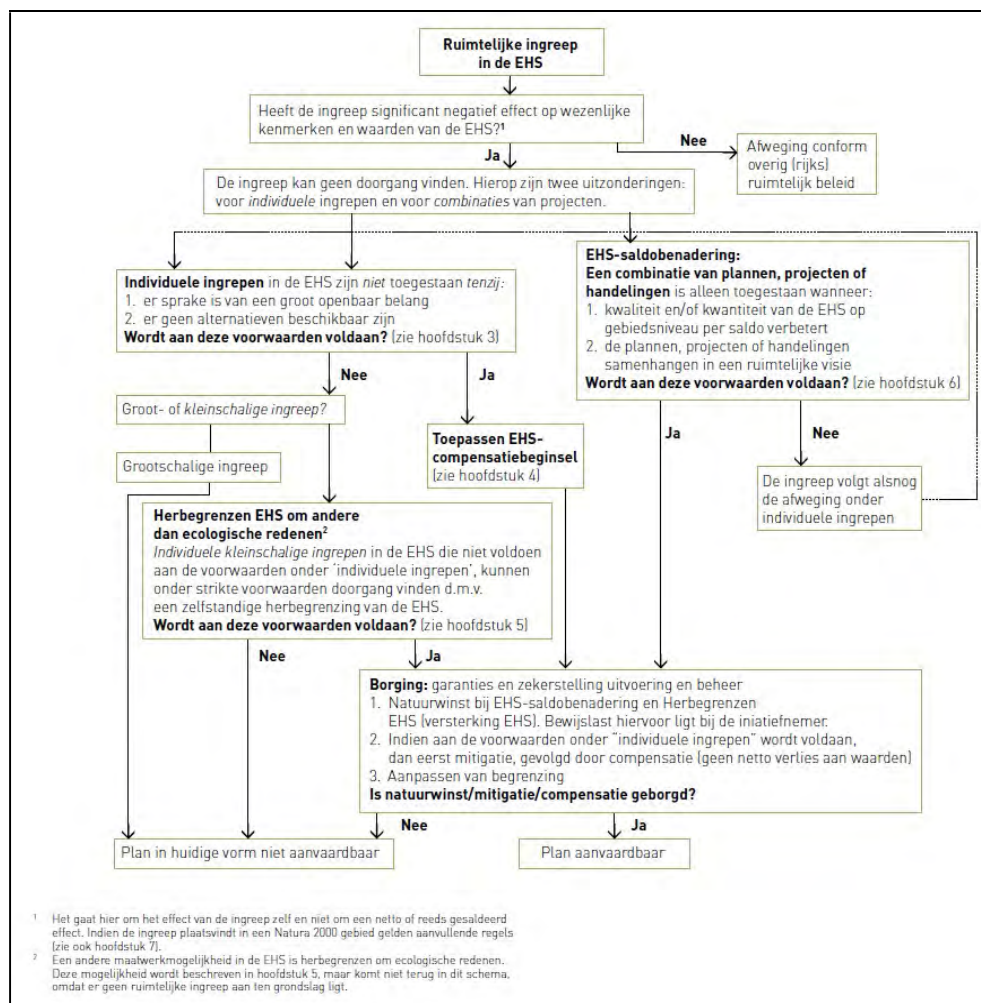
Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur) van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het nationaal beleid met betrekking tot de gebiedsbescherming van het Natuurnetwerk Nederland is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De rijksoverheid heeft de bruto begrenzing van het NNN vastgesteld, de provincies zijn bevoegd om dit netto te begrenzen. De SVIR vervangt verschillende rijksbeleidsstukken zoals de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De juridische borging van de nationale ruimtelijke belangen die in de SVIR worden aangewezen vindt plaats via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Via het Barro werkt het rijksbeleid door naar de ruimtelijke verordeningen van de provincies. Het NNN is de opvolger van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) sinds de afsluiting van het Natuurpact tussen Rijk en de provincies.

Nee-tenzij principe

Voor het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat nieuwe plannen of projecten niet zijn toegestaan als ze de wezenlijke (potentiële) waarden en kenmerken van het NNN significant aantasten. Uitzonderingen hierop zijn wanneer sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn. De schade dient in dat geval door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk beperkt te worden. De restschade dient te worden gecompenseerd. De rijkslijn zoals verwoord in het SVIR en Barro is dat er bij het NNN geen sprake is van externe werking.

Het Rijk en de provincies hebben spelregels afgesproken over wat wel en niet kan omtrent het NNN. Hieronder staat het beslisschema uit de brochure “Spelregels EHS” [ministeries LNV en VROM en de provincies] weergegeven.



Figuur B1: Stroomschema ruimtelijke ingrepen in de EHS (tegenwoordig het NNN)

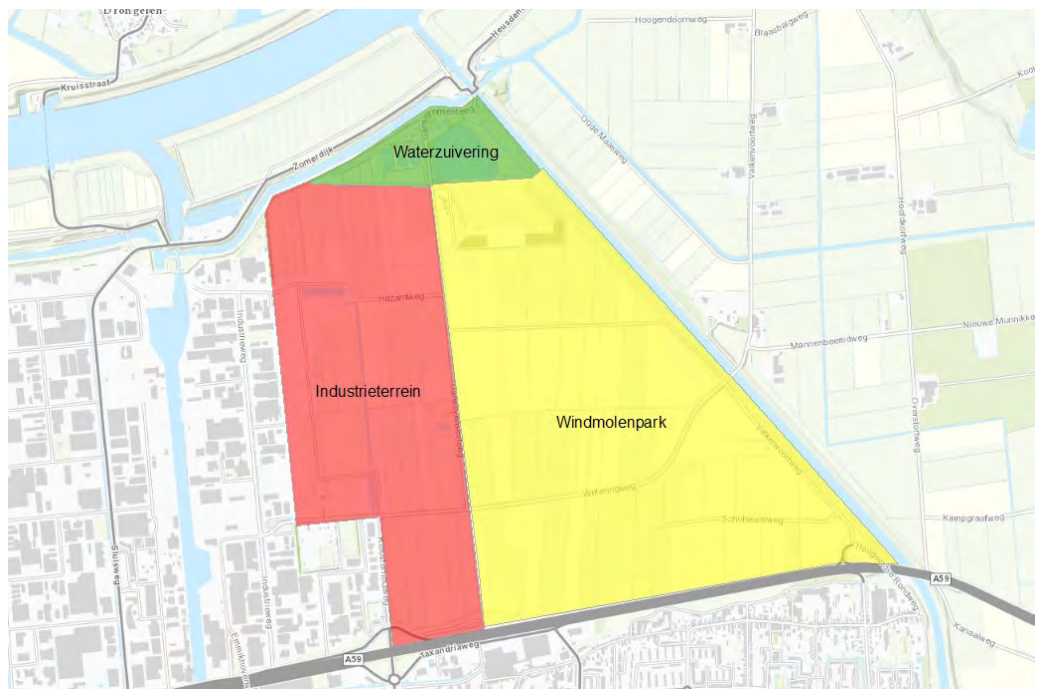
Het NNN is planologisch beschermd in de Provinciale Structuurvisies en Verordeningen. In de Verordening staat aangegeven aan welke voorwaarden bij ruimtelijke ingrepen in en langs het NNN moet worden voldaan. Ook is het compensatiebeleid bij aantastingen van het Natuurnetwerk Nederland hierin opgenomen.

Bijlage II Overzicht uitgevoerde onderzoeken

Veldonderzoeken

In 2017 en 2018 is het plangebied voor het windmolenpark Waalwijk onderzocht op beschermde flora en fauna. Het oriënterend onderzoek heeft plaatsgevonden in drie fases. Op 16 maart 2017 is het westelijke deel (industrieterrein in figuur B2) onderzocht. Vervolgens is op 14 juni 2017 het oostelijke deel (windmolenpark in figuur B2) en op 12 juli en 9 augustus 2017 de waterzuivering onderzocht. Uit de eerdere quickscan uit 2014 en de oriënterende onderzoeken uit 2017 is gebleken dat nader onderzoek nodig was naar de volgende soortgroepen: vaatplanten, vogels met jaarrond beschermde nesten, kleine marterachtigen, vleermuizen, amfibieën en vissen. Deze nadere onderzoeken zijn verspreid over 2017 en 2018 uitgevoerd.

In tabel B1 zijn de verschillende uitgevoerde onderzoeken weergegeven. Hierbij zijn de data weergegeven en in welk deel van het plangebied het onderzoek is uitgevoerd. In figuur B2 zijn de verschillende deelgebieden weergegeven.



Figuur B2 : De gekleurde delen vormen samen het plangebied voor het project windmolenpark Waalwijk. Het Rode gebied is geïnventariseerd i.v.m. het geplande westelijk deel van het industrieterrein Haven (westelijke deel plangebied). Het Gele gebied is aanvullend geïnventariseerd i.v.m. windmolenpark Waalwijk (oostelijk deel plangebied).

Tabel B1: Overzicht met de uitgevoerde onderzoeken in 2017 en 2018, de data wanneer deze onderzoeken zijn uitgevoerd en in welk deel van het plangebied dit onderzoek is uitgevoerd. Dit is aangeduid met westelijk deel plangebied en oostelijk deel plangebied (zie figuur 2).

Werkzaamheden	Deel plangebied	Datum	Weer (indien van toepassing)
Oriënterend onderzoek	Westelijke deel plangebied	16 maart 2017	
Oriënterend onderzoek	Oostelijk deel plangebied	14 juni 2017	
Oriënterend onderzoek	Waterzuivering	12 juli en 9 augustus 2017	
Planten	Westelijke deel plangebied	18 mei en 12 juni 2017	
Planten	oostelijke deel plangebied	12 juni 2017	
Amfibieën: Kooractiviteit heikikker	Westelijke deel plangebied	16 en 28 maart 2017	
Amfibieën: Kooractiviteit poelkikker en rugstreepad	Westelijke deel plangebied	4 en 18 mei 2017	
Amfibieën: Kooractiviteit Rugstreepad	Heel het plangebied	12 juli 2017	
Amfibieën: Larven en eisnoeren heikikker en rugstreepad	Heel het plangebied	12 juni 2017	
Amfibieën: Kooractiviteit heikikker	Heel het plangebied	12 maart 2018	
Amfibieën: Kooractiviteit heikikker	Heel het plangebied	30 maart 2018	
Amfibieën: Kooractiviteit poelkikker en rugstreepad en larven heikikker	Heel het plangebied	24 april 2018	
Amfibieën: Kooractiviteit poelkikker en rugstreepad en	Heel het plangebied	29 mei 2018	
Amfibieën: Kooractiviteit poelkikker en rugstreepad en	Heel het plangebied	27 juni 2018	
Vissen	Heel het plangebied	12 juni 2017	
Vogels met jaarrond	Nestkasten hangen	9 augustus 2017	

Werkzaamheden	Deel plangebied	Datum	Weer (indien van toepassing)
beschermde nesten: controle nestkasten met boomcamera	in het oostelijke deel van het plangebied		
Vogels met jaarrond beschermde nesten: check aanwezigheid horsten	Oostelijke deel van plangebied.	9 november 2017	
Vogels met jaarrond beschermde nesten: controle horsten	Heel het plangebied	19 april 2018	
Vogels met jaarrond beschermde nesten: controle horsten	Heel het plangebied	30 april 2018	
Vogels met jaarrond beschermde nesten: controle horsten	Heel het plangebied	7 mei 2018	
Vogels met jaarrond beschermde nesten: controle horsten	Heel het plangebied	15 mei 2018	
Vleermuizen: vliegroutes	Heel het plangebied	13 juni 2017	onbewolkt; geen wind (0 Bft); 20 °C
Vleermuizen: vliegroutes	Heel het plangebied	20 juni 2017	matige wind (3-4 Bft) uit Noordoost; 23°C
Vleermuizen: vliegroutes	Heel het plangebied	8 augustus 2017	bewolkt; zwakke wind (1 Bft) uit zuidwest; droog; 15°C
Vleermuizen: vliegroutes	Heel het plangebied	15 augustus 2017	bewolkt; matige wind (3-4 Bft) uit noordwestelijke richting; droog; 19°C
Vleermuizen: Boomcamera onderzoek	Westelijke deel plangebied	16 maart 2017	
Vleermuizen: boomcamera onderzoek	Oostelijk deel plangebied	12 juli 2017	
40 sporenbuizen geplaatst	Heel het plangebied	31 augustus 2018	
Sporenbuizen verplaatst en 5 cameras geplaatst	Heel het plangebied	27 september 2018	
Sporenbuizen en cameras verplaatst en 2 extra cameras geplaatst	Heel het plangebied	12 oktober 2018	
Alle materialen opgehaald	Heel het plangebied	29 oktober 2018	

Bijlage 6 Aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling

Nieuwe locatie Van Mossel

Waalwijk

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Identificatie

projectnummer:

2019.16.32

projectleider:

ing. S. van Vessem

auteur(s):

C.S. Korsten

planstatus

datum:

27-2-2020

opdrachtgever:

Van Mossel Automotive Groep

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Plaats en kenmerken project	4
2.1. Plaats van het project	4
2.2. Kenmerken van het project	6
2.3. Beoogde initiatief onder het Besluit MER	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	3
3.1. Verkeer	3
3.2. Geluid	4
3.3. Luchtkwaliteit	5
3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	7
3.5. Bodem	10
3.6. Water	10
3.7. Landschappelijk effect	10
3.8. Geur	11
3.9. Ecologie	12
3.10. Bedrijven en milieuzonering	13
3.11. Gebiedsbescherming	13
4. Conclusie	15

Bijlagen:

- 1 – Aeries-berekeningen
- Aanlegfase
- Gebruiksfase
- 2 – Landschappelijke onderbouwing
- 3 – Groepsrisicoberekening

1. Inleiding

3

1.1. Aanleiding

Van Mossel Automotive BV is voornemens om een nieuwe locatie realiseren waarbij een fors deel van de huidige bedrijfsvoering in- en rondom Waalwijk gebundeld wordt op deze locatie. Op deze beoogde nieuwe zichtlocatie aan de A59, worden onder andere een nieuw kantoor en een gebouw voor schadeherstel gebouwd en worden in totaal circa 3.300 parkeerplaatsen gerealiseerd.

De m.e.r.-beoordelingsnotitie is nodig om aan te tonen of belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen optreden waardoor het opstellen van een milieueffectenrapportage (m.e.r.) noodzakelijk blijkt.

1.2. Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Wanneer sprake is van een m.e.r.-beoordeling plichtige activiteit deelt de initiatiefnemer dit mee aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Waalwijk, en dient een meldnotitie in. Binnen zes weken na ontvangst van deze mededeling beslist het bevoegd gezag of bij de voorbereiding van de voorgenomen activiteit al dan niet het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Voorafgaand aan de ontwerp-omgevingsvergunning moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

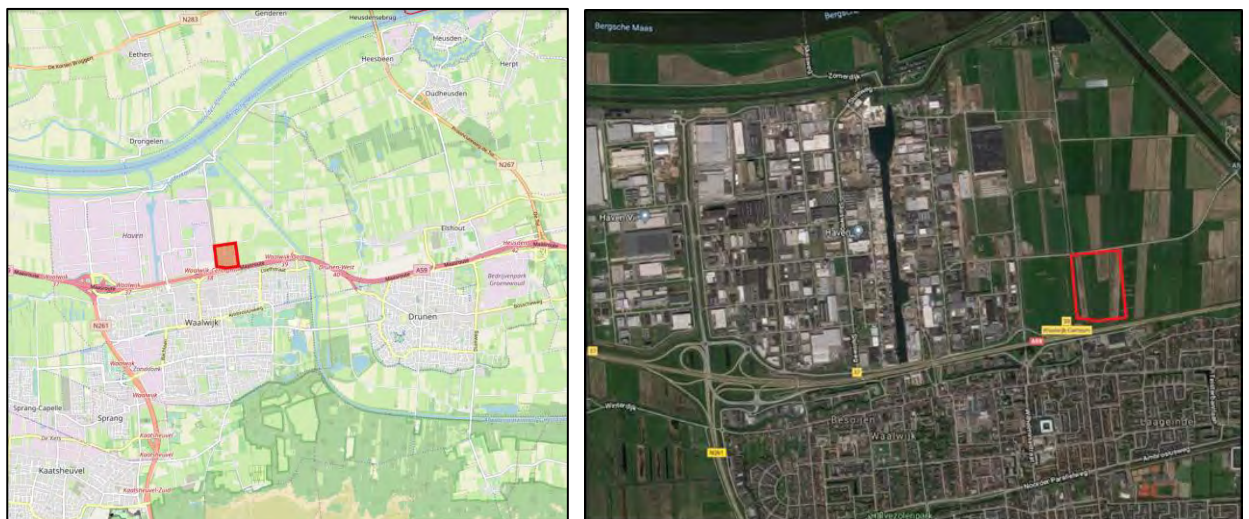
- beschrijft in hoofdstuk 2 de kenmerken en de plaats van het project;
- gaat in hoofdstuk 3 in op de kenmerken van de potentiële milieueffecten;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van de informatie uit de ruimtelijke onderbouwing en de onderliggende onderzoeken die zijn opgesteld voor de aanvraag van de omgevingsvergunning ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan.

2. Plaats en kenmerken project

2.1. Plaats van het project

De beoogde locatie voor Van Mossel Automotive Group B.V. (hierna: Van Mossel) bevindt zich op het bedrijventerrein 'Haven' in het noorden van Waalwijk. Dit bedrijventerrein is vanaf de jaren '60 ontstaan op de kleigrond tussen Bergse Maas en het bebouwd gebied van Waalwijk. Het projectgebied ligt ten noorden van de Rijksweg A59 (zichtlocatie) aan het knooppunt met de N261 en heeft daarmee een goede verkeersontsluiting. Mede door de goede ligging en ontsluiting is dit bedrijventerrein uitgegroeid tot een werkgebied met een regionale functie. Ook is het te karakteriseren als een terrein met veel en grote contrasten. De belangrijkste tegenstellingen hebben te maken met de grootte van bedrijven, de leeftijd van gebouwen en bedrijven en de representativiteit hiervan en van het projectgebied in het algemeen. Tevens is er sprake van een grote menging aan milieucategorieën.



Figuur 2.1: projectgebied omlijnd in rood.

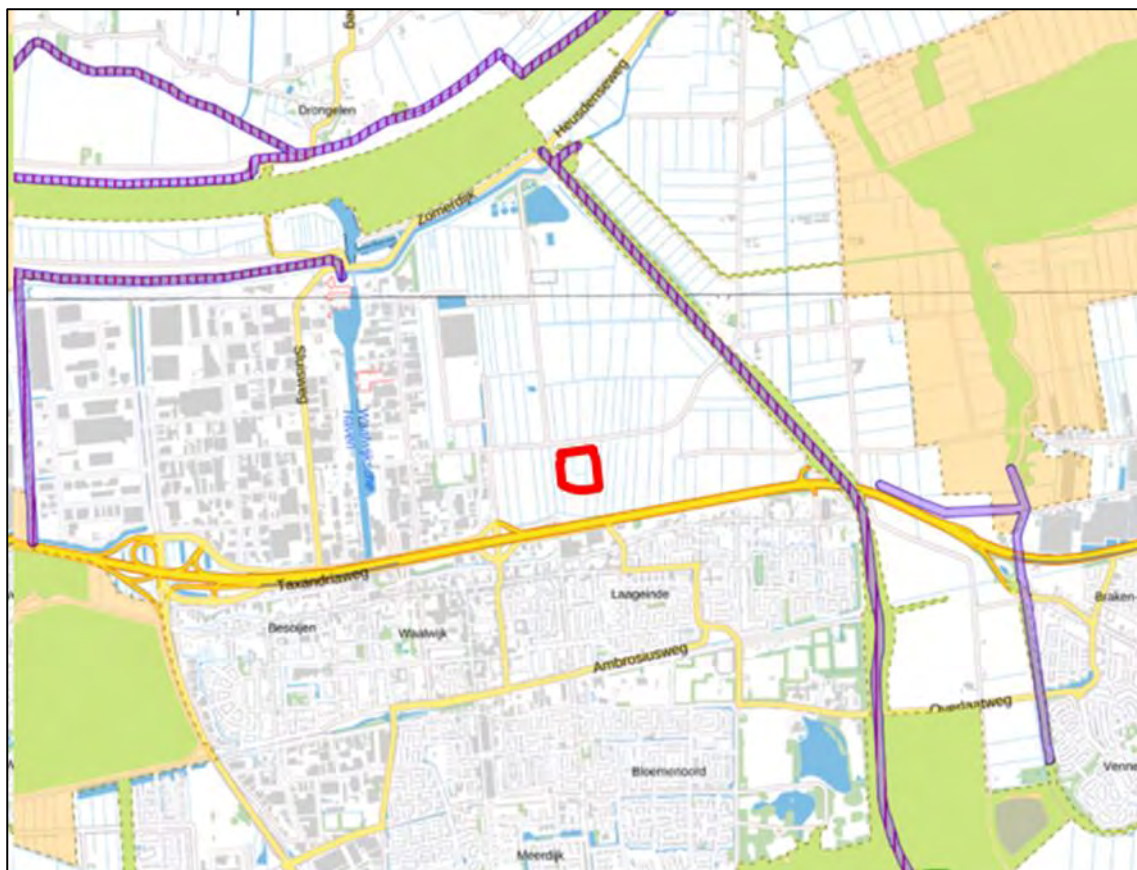
Het projectgebied waar Van Mossel de nieuwe vestiging beoogd te realiseren bevindt zich direct ten noorden van de A59 en ten zuiden van de Weteringweg. Aan de oost- en westzijde wordt het projectgebied begrensd door landelijk gebied bestaande uit akkerlanden. Het projectgebied is kadastraal bekend als gemeente Waalwijk, sectie K, perceelnummers 672 (ged), 673 (ged), 200 (ged), 201 (ged), 202 (ged), 203 (ged), 204 (ged), 205 (ged), 206 (ged), 207 (ged) en 209 (ged).

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

De gronden hebben geen archeologische waarde of cultuurhistorische waarde in het bestemmingsplan.

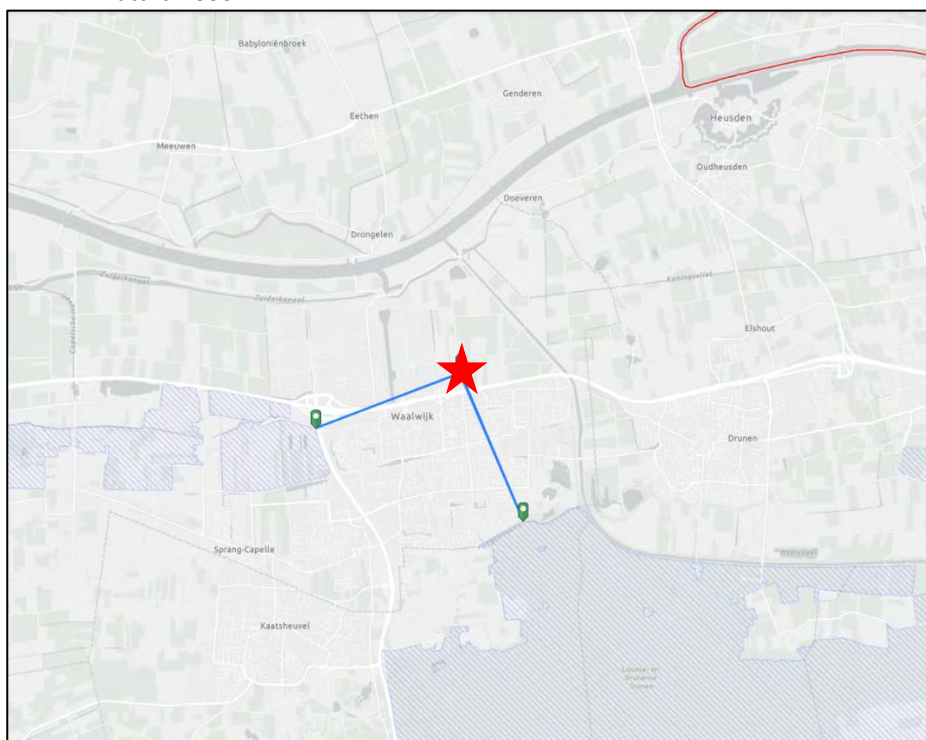
In onderstaande figuren wordt weergegeven dat het projectgebied niet in of nabij onderstaande soorten gebieden liggen:

- Natuurnetwerk Nederland



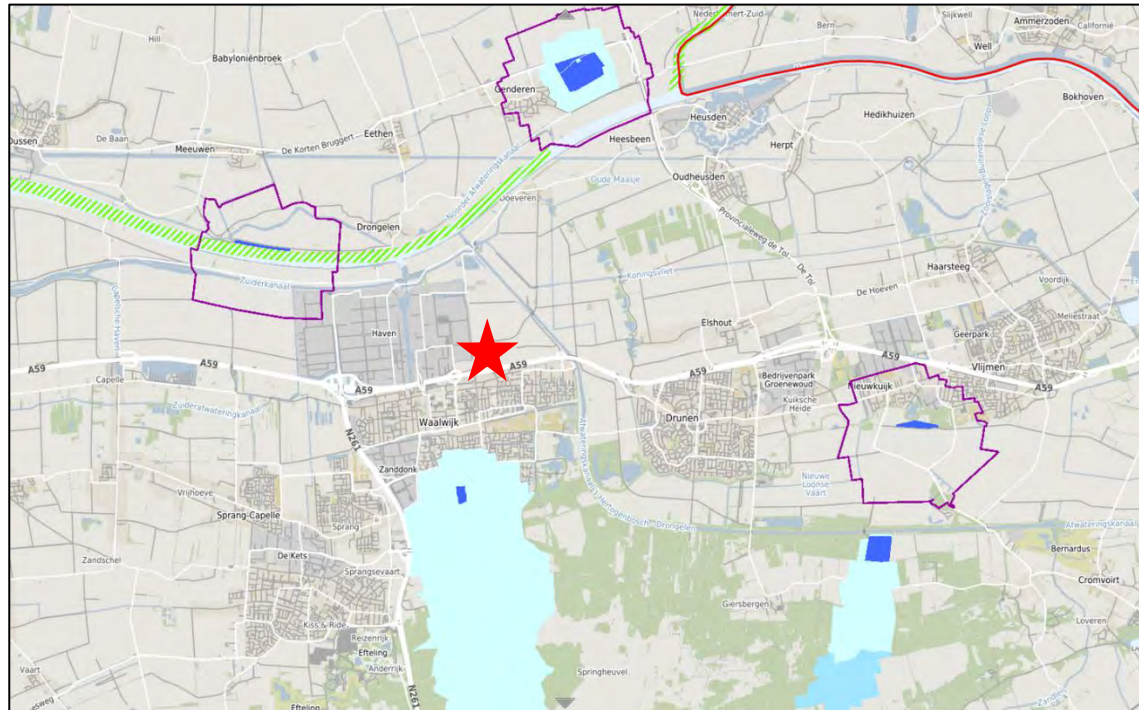
Figuur 2.2: Natuurnetwerkgebieden

- Natura 2000



Figuur 2.3: Natura 2000-gebieden, beiden op een afstand van 2,5 kilometer vanaf de projectlocatie

- Grondwaterbeschermingsgebieden



Figuur 2.4: Grondwaterbeschermingsgebieden en beschermingszoning (@kaartbank)

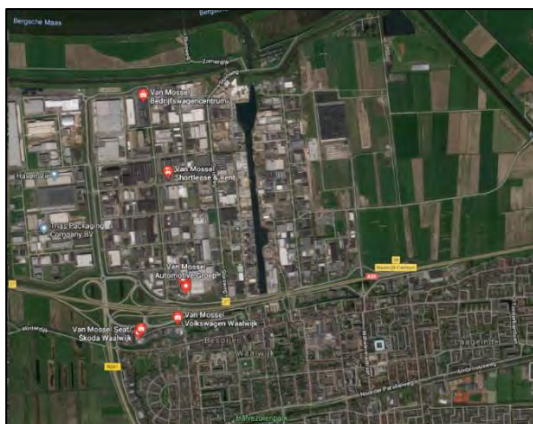
- Stiltegebieden

Het meest nabijgelegen stiltegebied betreft de Drunense Duinen. De projectlocatie ligt op ruim 2,5 kilometer afstand hiervan, waardoor geen verstoring gaat plaatsvinden in een stiltegebied. Op figuur 2.3 is ook de locatie van de Drunense Duinen weergegeven, zijnde één van de Natura 2000-gebieden.

2.2. Kenmerken van het project

Ontwikkeling

Van Mossel is voornemens een nieuwe locatie in Waalwijk te ontwikkelen voor het bundelen van een aantal bestaande vestigingslocaties in en rondom Waalwijk. Alle activiteiten die Van Mossel momenteel uitvoert, verspreid over de omgeving van Waalwijk, gaan op de nieuwe locatie plaatsvinden. De locaties waar de bestaande activiteiten momenteel worden uitgevoerd liggen ten westen van de projectlocatie. Op figuur 2.5 is hier een overzicht van opgenomen.



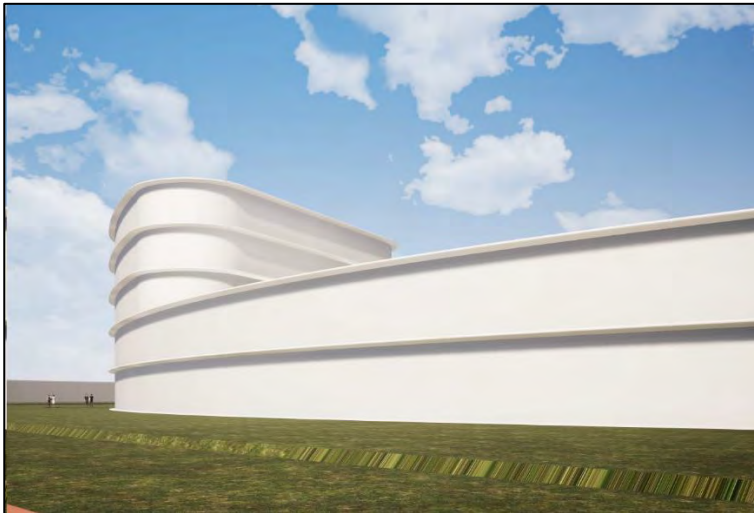
Figuur 2.5: Bestaande vestigingen Van Mossel (@2019Google)

Ter plaatse van de projectlocatie worden verschillende functies van het bedrijf gebundeld. De activiteiten die gaan plaatsvinden zijn:

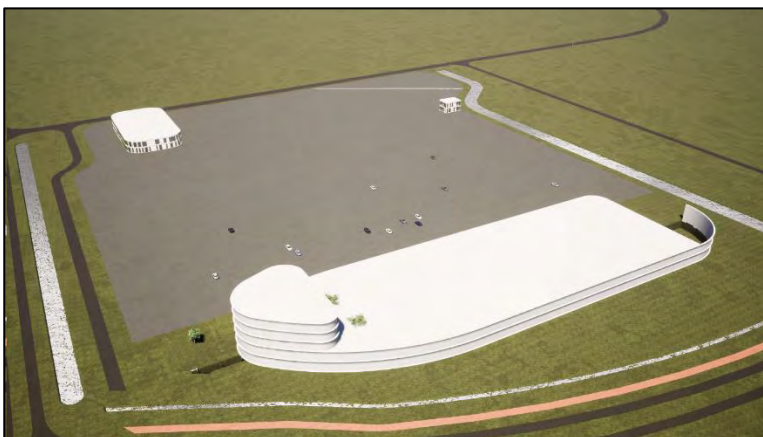
- het aan-en afvoeren van nieuwe en gebruikte auto's en bedrijfswagens;
- Schadeherstel van auto's en bedrijfswagens;
- Het schoonmaken, fotograferen en verkopen van auto's en bedrijfswagens.

Om de hierboven genoemde activiteiten te waarborgen worden circa 3.300 parkeerplaatsen voor de op- en overslag en distributie van auto's voorzien. Daarnaast is op het projectgebied een nieuw gebouw van circa 2.400 m² voorzien waar herstelwerkzaamheden op kleine schaal plaatsvinden en waar kantoorplekken zijn.

Aan de zuidzijde van het projectgebied is het nieuwe hoofdkantoor van Van Mossel voorzien. Binnen de nieuwe bebouwing, op een zichtlocatie vanaf de A59, zal ook de handling, het schoonmaken en het fotograferen van de voertuigen plaatsvinden. Het nieuwe hoofdkantoor krijgt een grondoppervlak van circa 13.000 m². Omdat het hier een zichtlocatie betreft krijgt het hoofdkantoor een hoogwaardige uitstraling met op de hoek van de toekomstige op- en afrit van de A59, een hoogte-accent. Het hoofdkantoor zal grotendeels bestaan uit 2 bouwlagen met een platte afdekking. Het hoogte-accent bestaat uit de realisatie van 5 bouwlagen met een platte afdekking op de hoek van het nieuwe gebouw. Figuren 2.6 en 2.7 tonen enkele impressies van de beoogde situatie.



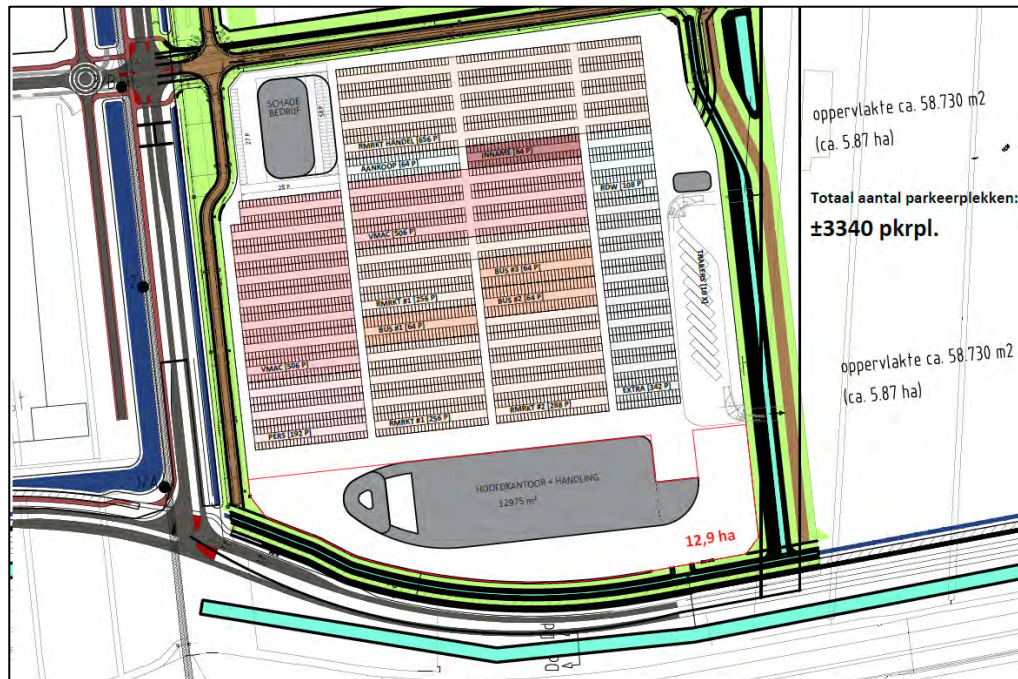
Figuur 2.6: Impressie hoofdkantoor met hoogte-accent op de hoek



Figuur 2.7: beoogde inrichting projectlocatie

Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van de beoogde ontwikkeling vindt plaats aan de Weteringweg in Waalwijk. De Weteringweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (type I) met een maximum toegestane snelheid van 60 km/u. Het fietsverkeer is gescheiden van het gemotoriseerde verkeer door middel van een losliggend fietspad. De Weteringweg ontsluit enkele akkerlanden en boerderijen, de huidige intensiteit ligt hierdoor laag. Het parkeren vindt uitsluitend plaats op eigen terrein. Bij het ontwerp en de indeling van de projectlocatie is onderzocht hoeveel parkeerplaatsen per onderdeel van de bedrijfsvoering nodig zijn. In totaal zijn dit circa 3.300 parkeerplaatsen. In figuur 2.8 zijn ten westen en oosten van het perceel van Van Mossel twee wegen in bruin weergegeven. De wegen ten oosten en westen zijn openbare wegen en zijn geen onderdeel van de inrichting. De gemeente levert de wegen op tijdens het bouwrijp maken.



Figuur 2.8: plattegrond nieuwe situatie

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde projectlocatie is nieuwbouw noodzakelijk. Hiervoor worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen ontstaan tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen worden zoveel mogelijk gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Op het bedrijventerrein is nog ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven. Op dit moment is voor zover bekend nog geen sprake van concreet uitgewerkte initiatieven in de nabije omgeving van het projectgebied. Nieuw te vestigen bedrijven moeten rekening houden met de effecten van Van Mossel. Cumulatieve effecten worden daardoor beoordeeld ten tijde van bestemmingsplan of vergunningsprocedures ten behoeve van nieuw te vestigen bedrijven. Op dit moment (februari 2020) is geen sprake van cumulatieve effecten.

2.3. Beoogde initiatief onder het Besluit MER

In het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is in onderdeel D 11.3 opgenomen dat voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. In de inleiding wordt

de oppervlakte van het terrein van Van Mossel getoond, waaruit blijkt dat het beoogde project met een oppervlakte van circa. 12,9 hectare onder deze drempelwaarde ligt.

Daarnaast is ook onderdeel D25.1 van het Besluit m.e.r. van toepassing. De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten valt onder de m.e.r.-beoordelingsplicht in gevallen wanneer de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 ton of meer. Nabij het hoofdgebouw wordt een tankstation voor intern gebruik gerealiseerd waarbij diesel en benzine ondergronds wordt opgeslagen. De maximale opslagcapaciteit blijft onder de 100.000 ton zodat de drempelwaarde niet overschreden wordt.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op informatie uit ruimtelijke onderbouwing behorende bij aanvraag omgevingsvergunning voor de aspecten afwijken van het bestemmingsplan.

3.1. Verkeer

In hoofdstuk 2 is reeds beschreven hoe de parkeerbehoefte wordt ingevuld en is ingegaan op de ontsluiting van het projectgebied. In deze alinea wordt ingegaan op de verkeersgeneratie en afwikkeling.

Verkeersgeneratie en afwikkeling

In de tabellen 3.1 en 3.2 is de verwachte toename in de worst-case situatie weergegeven. Hierin zijn de verwachte verkeersbewegingen per dag omgerekend naar het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van een maatgevende dag. In verband met aankomend en vertrekkend verkeer zijn de aantallen vermenigvuldigd met twee (aan- en afrijdverkeer).

De ontsluiting vindt plaats via de Weteringweg en de Kloosterheulweg op de A59. Op de Weteringweg worden twee ontsluitingen vanuit het projectgebied gerealiseerd. De interne aansluiting voor werknemers en bezoekers bevindt zich in het westen van het projectgebied. Voor leveranciers wordt aan de oostzijde een openbare weg aangelegd om het projectgebied te bereiken.

De Weteringweg is een erftoegangsweg die net buiten de bebouwde kom is gelegen met een maximum toegestane snelheid van 60 km/h (ETW type I). De capaciteit van de Weteringweg bedraagt circa 5.000 mvt/etmaal. De verkeerstoename ten gevolge van de ontwikkeling bedraagt 407 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) op basis van kencijfers van Van Mossel. Door de lage huidige intensiteit van de Weteringweg (ca. 1.800 mvt/etmaal licht, middel- en zwaar verkeer, NSL-monitoring) zal de verkeerstoename naar verwachting opgaan in het huidige verkeersbeeld.

De Kloosterheulweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kome met een maximum toegestane snelheid van 50 km/h (GOW type II). De capaciteit van de Kloosterheulweg zal circa 8.000 mvt/etmaal bedragen. De huidige intensiteit op de Weteringweg bedraagt circa 3.500 mvt/etmaal (NSL-monitoring). De beperkte toename van het verkeer (407 mvt/etmaal) zal ook op de Kloosterheulweg naar verwachting opgaan in het huidige verkeersbeeld.

Op basis van geleverde gegevens van Van Mossel is een analyse gemaakt over het aantal ritten en het aantal kilometers dat in de huidige en toekomstige situatie wordt afgelegd. Hieruit blijkt dat sprake is van een afname van bijna 200.000 kilometer per jaar (zowel voor vracht- en autoverkeer). Het aantal ritten neemt alleen voor het autoverkeer af. Dit komt omdat in de huidige situatie auto's vaak heen- en weer worden gereden om ruimte te creëren voor het af- en aanleveren van nieuwe auto's en bedrijfswagens. De uitkomsten zijn in tabel 3.1 en 3.2 weergegeven, het overzicht van de huidige locaties is in figuur 3.1 weergegeven.

tot de geluidgevoelige objecten. Dit geldt zowel voor stationaire bronnen en mobiele bronnen. De geluidsbronnen voldoen daarnaast aan de BBT (Best Beschikbare Technieken). Geconcludeerd kan worden dat, gezien de afstand tot geluidgevoelige functies en het toepassen van installaties die voldoen aan de BBT, Van Mossel voldoet aan de grenswaarde van het activiteitenbesluit en een akoestisch onderzoek voor de beoogde ontwikkeling niet nodig is.

3.3. Luchtkwaliteit

Verkeersgeneratie

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% toename van concentratie NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) in de buitenlucht;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt maximaal 407 mvt/etmaal. De maximale bijdragen als gevolg van deze verkeersgeneratie zijn berekend met behulp van de NIBM-tool (tabel 3.3). De maximale bijdrage voor NO₂ bedraagt 0,55 µg/m³. Voor PM₁₀ bedraagt de maximale bijdrage 0,08 µg/m³. De bijdrage van het verkeer aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit	
Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	407
Aandeel vrachtverkeer	8,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,55
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Tabel 3.3: Resultaten NIBM-tool.

Nader onderzoek

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de Weteringweg, de Kloosterheulweg en de Rijksweg A59.

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2017 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen (zie tabel 3.4).

De concentraties luchtverontreinigende stoffen voor Weteringweg (waaraan het projectgebied zal komen te liggen) bedroegen in 2017; 19.7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , 18.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en 11.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} bedroeg 6.4 dagen. Verder blijkt uit de NSL-monitoringstool dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de PM in 2020 lager is dan 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarmee liggen de concentraties ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden en kan worden uitgesloten dat de ontwikkeling leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

Weg	NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Aantal overschrijdingsdagen
Weteringweg	19,7	18,1	11,2	6,4
Kloosterheulweg	23,7	19,4	12,0	7,2
Rijksweg A59	27,4	19,8	12,2	7,5

Tabel 3.4: Concentraties luchtverontreinigende stoffen maatgevende wegen. (Bron: NSL-monitoringstool)

De vestiging van Van Mossel op de nieuwe locatie leidt tot een toename van verkeer ter plaatse. De verkeersgeneratie is berekend op basis van door de opdrachtgever aangeleverde verkeersgegevens. De verkeersgeneratie bedraagt maximaal 407 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde).

3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

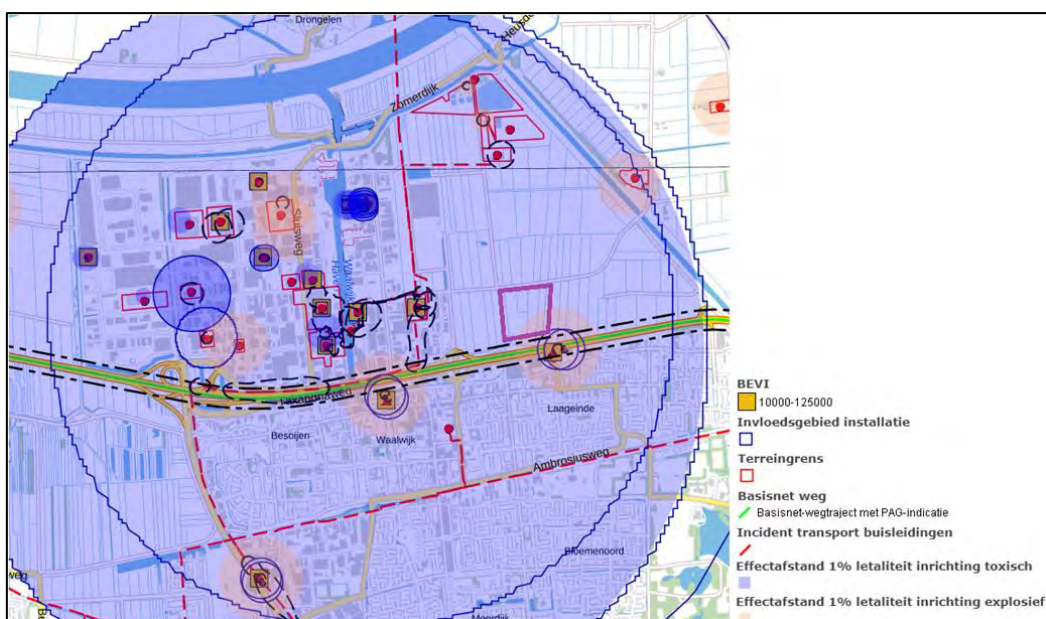
- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Er geldt een oriënterende waarde voor het groepsrisico en onder voorwaarden een verantwoordingsplicht tot 200 m binnen de transportroute.



Figuur 3.2: Uitsnede professionele risicokaart met projectgebied paars omkaderd

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, vindt er in de omgeving geen transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor of het water (figuur 3.1).

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Wel grenst het projectgebied aan de A59 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het invloedsgebied wordt bepaald door de maatgevende stof GF3 en bedraagt 355 meter. Omdat het projectgebied binnen de 200 meter vanaf de weg gelegen is, dient het groepsrisico inzichtelijk te worden middels een QRA. In bijlage 3 van deze aanmeldnotitie is de QRA opgenomen. Hierin wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een verhoogd groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Ten westen en noorden bevinden zich de buisleiding WWN3-WWN met een invloedsgebied van 165 meter en de buisleiding A-618 met een invloedsgebied van 220 meter. Het projectgebied ligt op circa 550 meter en valt niet in het invloedsgebied. Ten zuiden bevindt zich de buisleiding Z-517-08 op een afstand van circa 885. Het invloedsgebied van de buisleiding is 70 meter en valt niet in het projectgebied.

Risicovolle inrichtingen

Ten zuidoosten van het projectgebied bevindt zich op circa 120 meter afstand een LPG-tankstation en ligt daarmee niet binnen het invloedsgebied van de 10^{-5} contour, maar wel binnen de effectafstand. Omdat het projectgebied in het invloedsgebied van de A59 valt, dient het groepsrisico berekend te worden middels een QRA (zie bijlage 3). Verwezen wordt naar de beknopte verantwoording voor de bestrijdbaarheid en bereikbaarheid.

Daarnaast ligt het projectgebied in de invloedsgebieden van drie verschillende risicovolle inrichtingen. Dit betreffen Stahl Europe B.V., Regionaal Overslag Centrum Waalwijk B.V. en DSM Neoresins B.V. Deze invloedsgebieden hebben contouren van respectievelijk 2796, 2304 en 3526 meter. De invloedsgebieden zijn op basis van het groepsrisico voor Regionaal Overslag Centrum Waalwijk B.V. en DSM Neoresins B.V. Voor Stahl Europe B.V. is sprake van een toxisch invloed gebied. De PR- 10^{-6} contouren van de genoemde inrichtingen overlappen het projectgebied niet.

Ook bevindt het projectgebied zich in de toxische effectafstand van Stahl Europe B.V. Voor alle drie de inrichtingen is een QRA uitgevoerd waarbij de oriëntatiewaarde niet overschreden wordt. Daarnaast ligt bijna heel Waalwijk in de invloedsgebieden, is het aantal toevoeging van personen gering en is de afstand tot het projectgebied ruim. Hierdoor zal het groepsrisico met minder dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde toenemen en kan worden volstaan met een beknopte verantwoording.

Beknopte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het projectgebied wordt ontsloten via de Weteringweg. Deze weg sluit aan op het verdere wegennetwerk van Waalwijk. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

In de toekomstige situatie zal een logistiek centrum met oog op de automotive gerealiseerd worden. De aanwezige personen betreffen vooral medewerkers en bezoekers. Zij zullen over het algemeen genomen zelfredzaam zijn. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen. In het ontwerp is echter rekening gehouden met water compenserende maatregelen in de vorm van bergingsvoorzieningen. Gevallen hemelwater ter plaatse wordt via goten bovengronds afgevoerd naar deze bergingsvoorzieningen. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen. Hemelwater ter plaatse van het projectgebied zal worden opgevangen en binnen eigen terrein worden afgevoerd naar nieuw te graven watergangen. Deze nieuwe watergangen worden gegraven met de laatste geprognosticeerde waarden waarin de effecten van klimaatverandering zijn meegenomen. Ontwikkelingen in beschermingszones van watergangen of waterkeringen vinden niet plaats waardoor risico's op rampen toeneemt. Risico's op rampen door klimaatverandering nemen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dan ook niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Geconstateerd wordt dat het projectgebied binnen het invloedsgebied van de A59, een LPG-tankstation en 3 risicovolle inrichtingen ligt. Uit de QRA's en beknopte verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied als voldoende worden beschouwd. Voor het aspect externe veiligheid worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht.

3.5. Bodem

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem. Dit door middel van het schoonmaken van ernstig verontreinigde grond (saneren), licht verontreinigde grond blijvend te beheren en schone grond schoon te houden.

In de huidige situatie is sprake van braakliggende gronden. In het verleden is een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd in opdracht van de gemeente Waalwijk. Duidelijk is dat enkele verontreinigingen zijn aangetroffen. Momenteel wordt in opdracht van de gemeente Waalwijk de laatste hand gelegd aan een saneringsplan voor deze aangetroffen bodemverontreinigingen. De grond wordt aan Van Mossel opgeleverd met een grond die daartoe de juiste functionele toepassing heeft. De werkzaamheden worden niet eerder gestart dan na ontvangst van een goedgekeurd evaluatieonderzoek.

Conform artikel 2.11 uit het Activiteitenbesluit zal ten behoeve van de ontwikkeling een bodemonderzoek (nulsituatie) uitgevoerd worden. De initiatiefnemer zal zorgdragen dat een nulsituatie bodemonderzoek uiterlijk drie maanden voor de start van de werkzaamheden toegezonden wordt aan het bevoegd gezag.

Gezien de overeenkomst met de gemeente is het niet van belang om de huidige situatie van de bodemkwaliteit te beoordelen. Op dit moment wordt deze gesaneerd door de gemeente overeenkomstig met de huidige wet- en regelgeving. Vooraf aan de start van de bouwwerkzaamheden is dit afgerond.

De beoogde ontwikkeling leidt door het treffen van voorzieningen niet tot negatieve effecten op bodem die kunnen leiden tot het maken van een milieueffectenrapportage. Uit de lopende bodemonderzoeken blijkt dat sanering noodzakelijk is, en dit wordt voor oplevering aan van Mossel uitgevoerd, waardoor de bodemkwaliteit verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

3.6. Water

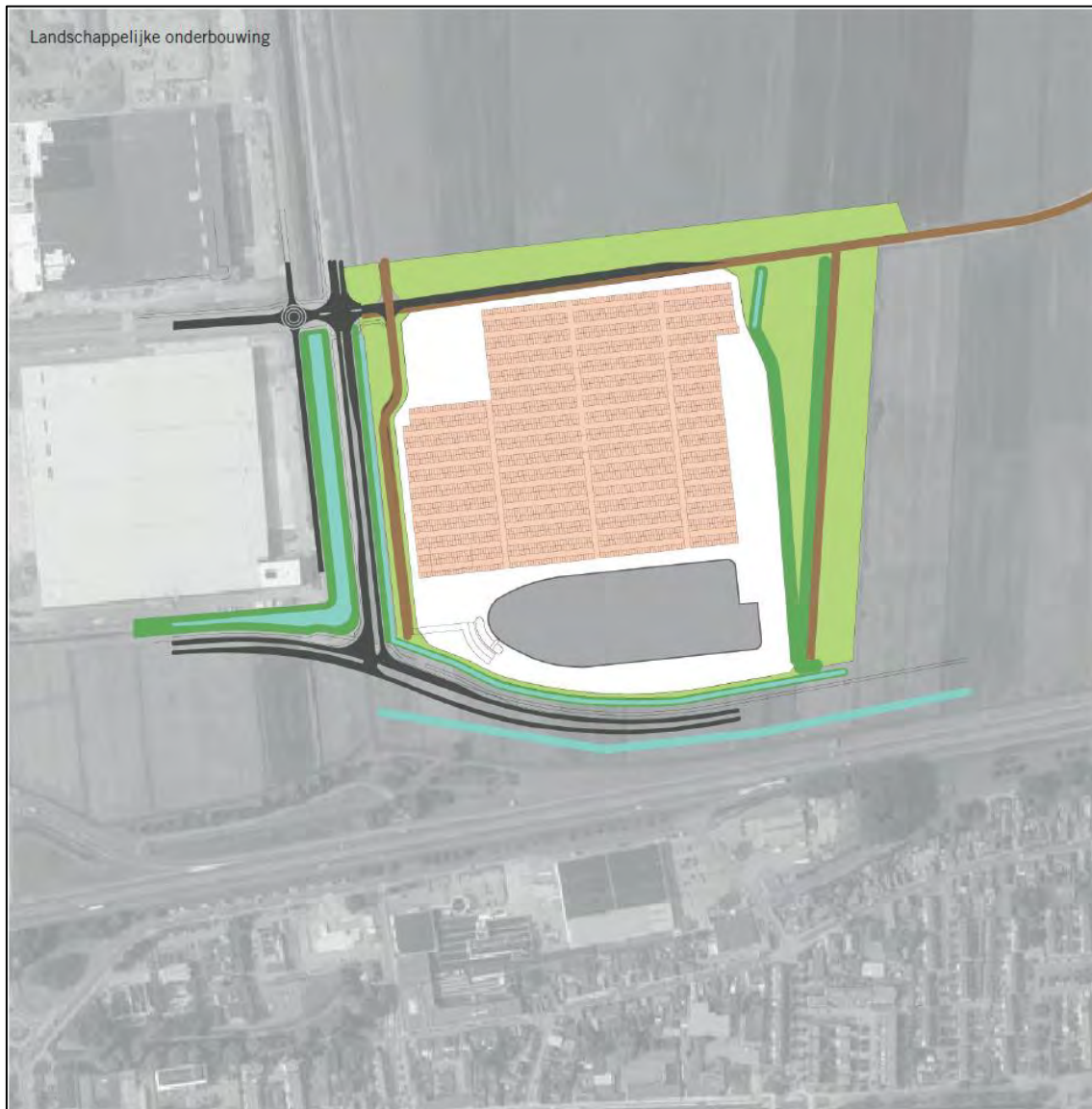
In de ontwerpfase wordt rekening gehouden met het graven de benodigde watergangen. Onder andere aan de randen van het projectgebied. Verdere maatregelen zijn mogelijk van toepassing en worden afgesteld met het waterschap en de gemeente Waalwijk.

Deze aanlegmaatregelen om hemelwater doelmatig te kunnen afvoeren en/of infiltreren kan niet leiden tot een groot negatief gevolg waarvoor het maken van een milieueffectrapport in beeld komt.

3.7. Landschappelijk effect

Van Mossel Automotive BV is voornemens om de nieuwe hoofdvestiging te realiseren aan de A59. De locatie sluit aan op de huidige bebouwing van het bedrijventerrein 'Haven' in het noorden van Waalwijk. Het landschap aan deze zijde (noord) van de A59 verandert van agrarisch (oosten) naar een industrie landschap (westen). Ten zuiden van de A59 is sprake van een woon en bedrijfsgebied. Door de groene zone te behouden tussen de industriële bebouwing en de A59, ontstaat er een goede afronding van het stedelijk gebied. In de figuur 3.3 en in bijlage 2 is de inpassing in het landschap inzichtelijk.

Aan de rand van het stedelijk gebied is een duidelijke groenstructuur aanwezig, deze wordt minimaal aan de noordzijde van de A59. De bebouwing in het open landschap zal geen hoog opgaande groene zone krijgen rondom. Door het kleur- en materiaalgebruik, gaat de bebouwing op in het open landschap.



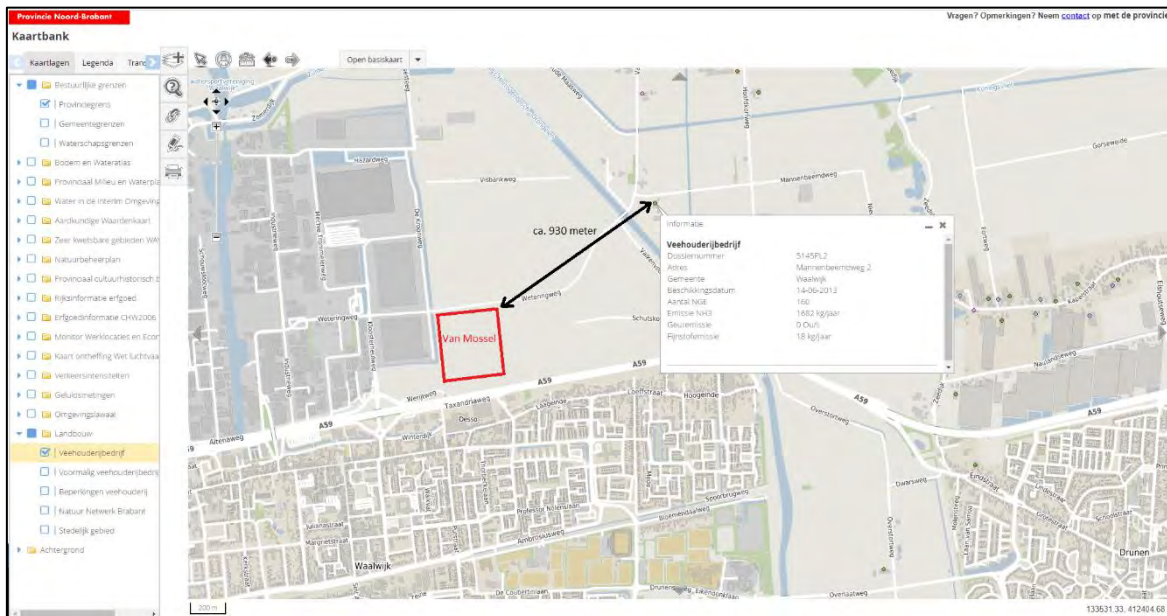
Figuur 3.3 Landschappelijke inpassing nieuw locatie Van Mossel in Haven 8, Waalwijk

3.8. Geur

Voor het voorkomen van geur- en stofhinder zijn geen aparte landelijke beleidsnormen. De voorschriften om stof- en geurhinder van bedrijven te voorkomen zijn met name in het Activiteitenbesluit opgenomen. Voor geur kan ook sprake zijn van lokaal beleid (van de gemeente en/of de provincie).

In het schadeherstelgebouw vinden spuitwerkzaamheden plaats in een spuitcabine. De uitmonding van afvoerleidingen van (spuit) dampen zijn zo gesitueerd dat voldoende verspreiding van de dampen is gewaarborgd, zodat geen geuremissie buiten de inrichting optreedt. Tijdens de bedrijfsprocessen wordt geen geur geëmitteerd naar de buitenlucht. Gebruik wordt gemaakt van installaties met BBT (Beste Beschikbare Technieken). In de nabije omgeving van het schadeherstelbedrijf zijn geen geurgevoelige voorzieningen aanwezig.

De eventuele geuremissie legt geen beperkingen op aan veehouderijen in de omgeving. De dichtbijzijnde veehouderij is grondgebonden en kleinschalig en ligt op circa 930 meter afstand van het projectgebied. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstanden van de handleiding Bedrijven en milieuzonering.



Figuur 3.4 Afstand naar meest nabijgelegen veehouderijen via de kaartbank

3.9. Ecologie

Overige effecten

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 is het projectgebied niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van circa 2.3 kilometer. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland kunnen dan ook worden uitgesloten. In bijlage 1 is de stikstofdepositie berekend voor het auto en vrachtverkeer van de huidige en toekomstige situatie.

Soortenbescherming

Op 24 mei 2019 is door Movares 'Uitbreiding Haven 8 Waalwijk Quicksan ecologie' (B85-FSC-KA-1900224 / Proj.nr. RM005240) aangeleverd op basis van een (veld)onderzoek naar de effecten op beschermde gebieden en soorten.

Dit onderzoek heeft betrekking op het gehele bedrijventerrein, waar de nieuwe locatie van Van Mossel onder valt. In het onderzoek is per type dier of plant een analyse uitgevoerd naar aanwezigheid. Samengevat is voor de meeste dieren en planten geen vervolgstappen en/of mitigerende maatregelen nodig. Bij de soorten waar hier wel sprake van is wordt dit onderstaand weergegeven.

- Broedvogels algemeen: "In de weilanden en akkers binnen het plangebied broeden enkele weidevogels. De nestkasten zijn in gebruik door holenduiven. In de aanlegfase kunnen negatieve effecten op broedvogels optreden door ruimtebeslag en verstoring. Dit is in strijd met de Wet natuurbescherming. Negatieve effecten kunnen worden voorkomen door werkzaamheden als verwijderen van vegetatie, kappen van bomen, dempen en vergraven van watergangen en bouwrijp maken, buiten het broedseizoen uit te voeren. Over het algemeen wordt voor het broedseizoen 15 maart t/m 15 juli aangehouden."
- Vleermuizen: "Als gevolg van verlichting in tijdelijke en uiteindelijke situatie worden negatieve effecten op deze vliegroutes verwacht. Negatieve effecten kunnen worden voorkomen door gebruik te maken van gerichte verlichting waarbij de watergangen niet worden verlicht en er geen uitstraling plaatsvindt naar de omgeving. Dit geldt voor zowel de uitvoeringsfase als de

gebruiksfase.” Verder wordt geconcludeerd dat vervolgstappen niet nodig zijn, wanneer met de bovenstaande mitigerende maatregelen wordt gewerkt.

- Grondgebonden zoogdieren: “Het plangebied is geschikt voor algemene soorten grondgebonden zoogdieren waarvoor binnen de provincie Noord-Brabant een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkeling, zoals de aardmuis, mol, haas en konijn. Deze dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord. Voor deze soorten geldt binnen de provincie Noord-Brabant een vrijstelling bij ruimtelijke projecten. Wel moet rekening worden gehouden met de zorgplicht (artikel 1.11).”

Op basis van omschrijvingen kan worden geconcludeerd dat een nader onderzoek moet worden uitgevoerd naar gebruik van de projectlocatie als foerageergebied van de Das. Door het waterschap is namelijk op het terrein van de waterzuivering een dassenburcht vastgesteld. De aanwezigheid van deze burcht is in april 2018 bevestigd door de ecooloog van Movares. De waterzuivering is gelegen op een afstand van ruim 1,4 kilometer van het projectgebied. Op 26 september 2019 is de aanwezigheid van de das nader onderzocht door leden van de dassenwerkgroep. Op basis van dat bezoek kan geconcludeerd worden dat er zich geen dassenburcht bevindt en ook werden er geen sporen van dassen aangetroffen. Daarmee is de aanwezigheid van deze soort voldoende onderzocht. De Wet Natuurbescherming wordt niet voor dit onderdeel aangevraagd.

3.10. Bedrijven en milieuzonering

Volgens de Handreiking Bedrijven en milieuzonering voert Van Mossel meerdere bedrijfsactiviteiten uit, die allen gerelateerd zijn aan de handling en op- en overslag voor de autobranche. De activiteit die Van Mossel uitvoert met de hoogste milieucategorie en daarbij behorende de hoogste grenswaarden betreft ‘Autoplaatwerkerijen’ met milieucategorie 3.2. De hoogst geldende richtafstand is hierbij 100 meter. Gevoelige functies in de omgeving van het projectgebied zijn niet van toepassing. De richtafstand naar de meest nabijgelegen gevoelige functie bedraagt ruim 300 meter, dit betreffen de woningen op de Laageinde, aan de overkant van de A59. Hiermee wordt aan de eisen van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering voldaan.

3.11. Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 3.9 is het projectgebied niet gelegen binnen beschermd natuurgebied, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. De beoogde ontwikkeling leidt wel tot een toename van verkeersbewegingen. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is met behulp van de AERIUS Calculator de stikstofdepositie berekend voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De berekeningen zijn toegevoegd als bijlage 1.

Aanlegfase

De aanlegwerkzaamheden kunnen een negatieve invloed hebben op de omgeving van het projectgebied. Doormiddel van een Aeries-berekening zijn daarom de effecten van de aanlegfase inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar op de Natura-2000 gebieden. In bijlage 1 is de Aeries-berekening van de aanlegfase weergegeven.

Gebruiksfase

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is de stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden onderzocht op basis van de voertuigritten in de gebruiksfase. In de huidige situatie is sprake van een verkeer aantrekkende werking. Daarnaast is sprake van verkeer tussen verschillende vestigingen, verspreid over het bedrijventerrein. Sprake is van 23 bedrijfsactiviteiten waarbij verkeersbewegingen worden uitgevoerd. Deze zijn onderverdeeld in 15 verschillende rijroutes binnen de inrichting.

In de toekomstige situatie zijn een aantal verschillende vestiging samengevoegd tot 1 grote vestiging. Hierdoor is het aantal rijroutes en daarmee kilometers drastisch verminderd. Het aantal activiteiten is hiermee teruggebracht tot 15. Deze activiteiten zijn onderverdeeld in 6 rijroutes. Bij de rijroutes is aangehouden dat 50% van het verkeer afkomstig van de A59 uit oostelijke en 50% uit westelijke richting komt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de regeling om intern te salderen. Ten tijde van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen wordt de Wnb-vergunning bij het bevoegd gezag aangevraagd. Berekend is dat sprake is van een verschil (tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie) van 0,00 mol per hectare per jaar op de omliggende Natura 2000 gebieden. Vorig jaar is het projectgebied bemest geweest. In de toekomstige situatie is dit niet meer mogelijk door de vestiging van Van Mossel. Gesteld kan worden dat de resultaten van de gebruiksfase in werkelijkheid een gunstigere uitkomst heeft dan berekend. De Aerijs-berekening is opgenomen als bijlage 1 van deze aanmeldingsnotitie. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied kunnen daarmee worden uitgesloten.

4. Conclusie

In de voorliggende m.e.r.-beoordelingsnotitie is getoetst of een noodzaak bestaat om een milieueffectrapportage op te stellen. Deze noodzaak ontstaat zodra grote negatieve gevolgen voor het milieu niet uitgesloten kunnen worden. In deze m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de maatgevende omgevingsaspecten getoetst waarbij is onderzocht of hier sprake van zijn van effecten die grote gevolgen voor het milieu niet kunnen uitsluiten.

Geconcludeerd kan worden dat grote negatieve gevolgen niet ontstaan door de realisatie of ingebruikname van deze nieuwe locatie voor Van Mossel in Waalwijk. Aangezien grote gevolgen voor het milieu worden uitgesloten ontstaan geen noodzaak of meerwaarde voor het uitvoeren van een milieueffectrapportage.

Bijlagen

1 – Aeries-berekeningen

Aanlegfase

Aan:

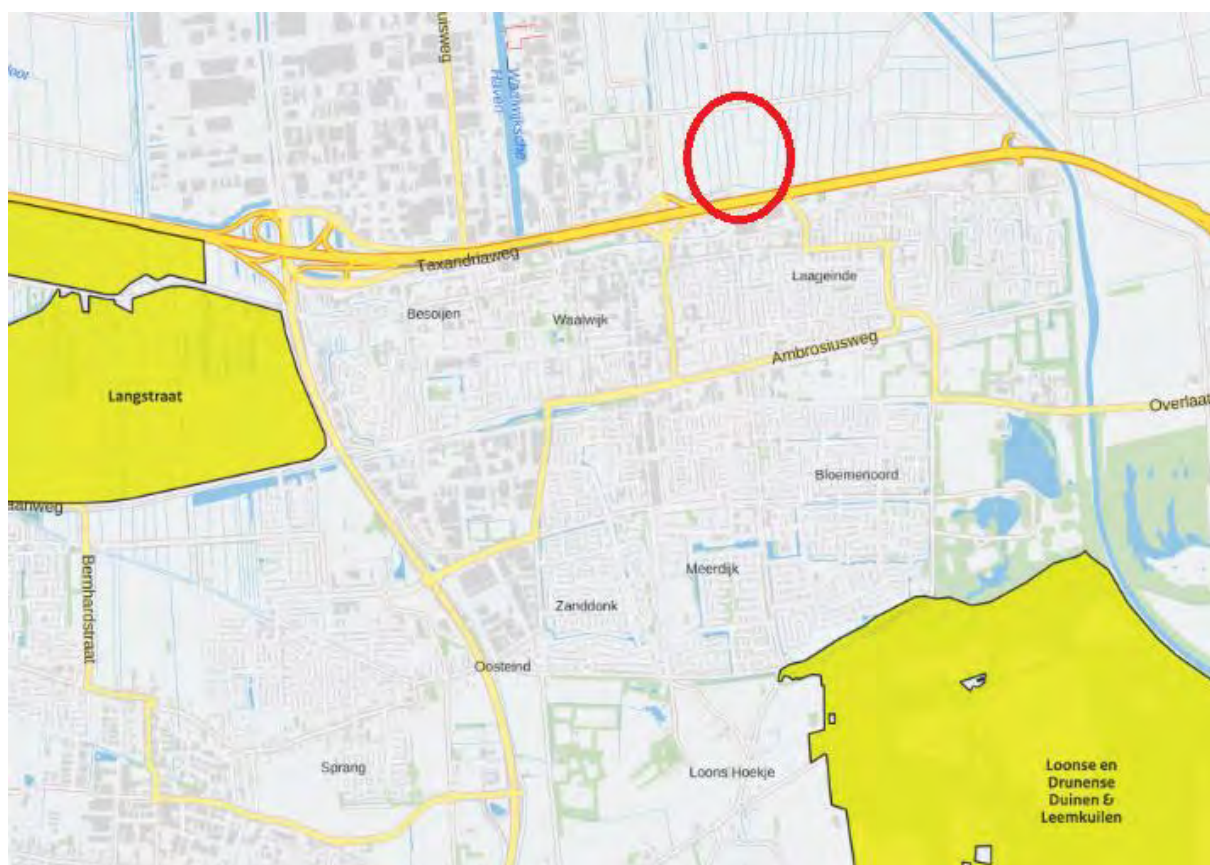
Onderwerp: Stikstofberekening Aanlegfase Van Mossel Automotive Waalwijk

Datum: 12 februari 2020

Referte: ing. R.H.B. Hendriks

Aanleiding

Aan de Weteringweg te Waalwijk bestaat het voornemen om een bedrijfsterrein voor Van Mossel Automotive te ontwikkelen. De locatie is momenteel braakliggend. In de toekomst wordt hier een kantoorpand met garage van circa 12.975 m² ontwikkeld. Daarnaast wordt er een gebouw voor schadeherstel van circa 2.400 m² ontwikkeld. Het overige terrein wordt ingericht voor de stalling van circa 3.300 auto's op een terrein van 5,87 ha. Het totaal in te richten terrein kent een oppervlakte van 58.730 m². De locatie is gelegen op circa 2,48 kilometer van Natura 2000-gebied Loonse en Drunense duinen & Leemkuilen en op circa 2,45 kilometer van Natura 2000-gebied Langstraat. De ligging van de planlocatie is weergegeven in figuur 1. Het ontwikkelen van de locatie leidt tot stikstofemissies. Dit leidt mogelijk tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. In deze memo is onderbouwd of dit plan mogelijk is binnen het kader van de Wet natuurbescherming.



Figuur 1 Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van Natura 2000. (Bron: AERIUS Calculator)

Aanlegfase

De inzet van materieel en bijbehorende vervoersbewegingen leiden mogelijk tot een toename van stikstofdepositie. De rekegegevens zijn verdeeld over de drie te realiseren onderdelen: het kantoorpand (tabel 1), het pand voor schadeherstel (tabel 2) en het buitenterrein (tabel 3). De gegevens zijn per deelgebied als vlakbron ingevoerd.

Tabel 1 Materieel inzet voor het kantoorpand.

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof Verbruik (L/uur)	Totaal brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	75	17,5	1.312,5
Dumper	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	28	11	308
Heistelling	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	12	5	60
Betonmixer	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	30	20	600
Telescoopkraan	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	35	20	700
Shovel	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	60	7	420
Vrachtwagen transport/lossen	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	100	20	2.000
Totaal				5.400,5
Type			Voertuigen	Bewegingen
Licht			363	726
Middel			220	440
Zwaar			78	156

Tabel 2 Materieel inzet voor het schadeherstelgarage.

Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Brandstof Verbruik (L/uur)	Totaal brandstof verbruik (L)
Graafmachine groot	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	15	17,5	262,5
Dumper	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	6	11	66
Heistelling	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	4	5	20
Betonmixer	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	6	20	120
Telescoopkraan	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	8	20	160
Shovel	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	12	7	84
Vrachtwagen transport/lossen	Stage IV 130-560 kW, bouwjaar 2014	20	20	400
Totaal				1.112,2
Type			Voertuigen	Bewegingen
Licht			73	146
Middel			44	88
Zwaar			16	32

Voor het buitenterrein is uitgegaan van referentiegetallen uit de wegenbouw. Deze gegevens zijn omgerekend naar een buitenterrein van 5,8 hectare. Hierbij is uitgegaan van een gemiddeld brandstofverbruik van 15 liter per uur per machine.

Tabel 3 Materieelinzet asfalteren buiten terrein

Werkzaamheden	Materieel	Stage Klasse	Draaiuren	Totaal brandstof verbruik (L)
Fundering	Hydr. Kraan	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	1007	15.105
Fundering	Shovel	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	464	6.960
Asfalteren	Asfaltmachine	Stage IV 75-130 kW, bouwjaar 2014	204	3.060
Asfalteren	Tandemwals	Stage IV 56-75 kW, bouwjaar 2014	204	3.060
Totaal				28.185

Tijdens het asfalteren is er sprake van 692 zware verkeersbewegingen in één jaar voor het aanvoeren van asfalt en 1.200 lichte verkeersbewegingen als gevolg van personeel. Het verkeer wikkelt af via de Weteringweg, Kloosterheulweg en Biesbosweg naar de A59 en de N261. Op de A59/N261 gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Resultaten

Uit een verschilberekening met AERIUS Calculator (2019A) blijkt de aanlegfase sprake is van een afname van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied.

Conclusie

Uit de berekening van de aanlegfase blijkt dat er geen sprake is van stikstofdeposities op Natura 2000 die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jr. Derhalve is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. De AERIUS-berekening is als PDF-bijlage toegevoegd aan deze memo. De uitkomst van de AERIUS-berekening dienen 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho	-, - Waalwijk

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Van Mossel	RdgC7utZJG5t

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
12 februari 2020, 13:42	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx 56,43 kg/j

NH₃ < 1 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

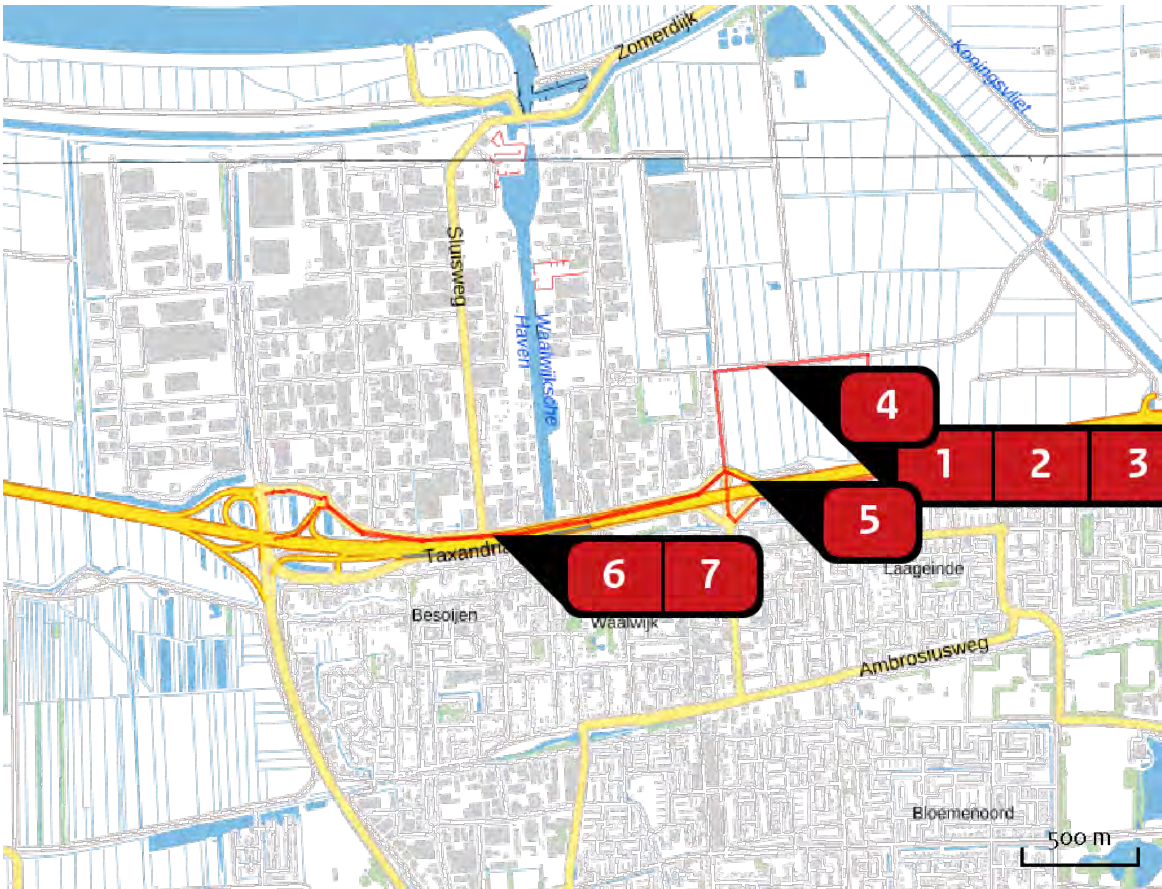
Natuurgebied

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanleg

Locatie
Situatie 1

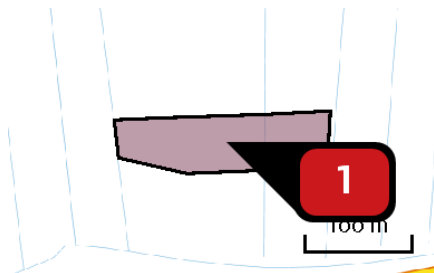


Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Bron 1 Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	6,40 kg/j
2	Bron 2 Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	1,35 kg/j
3	Bron 3 Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	33,52 kg/j
4	Bron 4 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	7,41 kg/j
5	Bron 5 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
6	Bron 6 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,00 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	 Bron 7 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,01 kg/j
	 Bron 8 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,42 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam

Bron 1

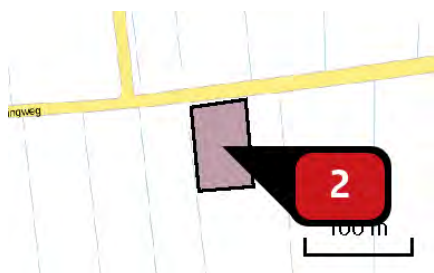
Locatie (X,Y)

133521, 411892

NOx

6,40 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 – 130 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	kantor	5.400				NOx	6,40 kg/j



Naam

Bron 2

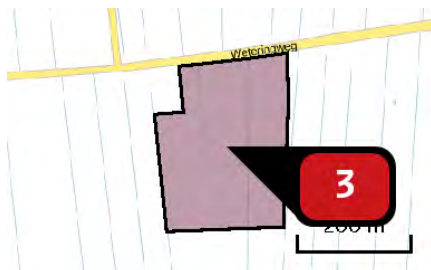
Locatie (X,Y)

133415, 412159

NOx

1,35 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
STAGE IV, 130 – 560 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. Q	Garage	1.112				NOx	1,35 kg/j



Naam

Bron 3

Locatie (X,Y)

133519, 412062

NOx

33,52 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 – 130 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	Hydr. kraan	15.105				NOx	17,91 kg/j
STAGE IV, 130 – 560 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. Q	Shovel	6.960				NOx	8,42 kg/j
STAGE IV, 75 – 130 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	Asfaltmachine	3.060				NOx	3,63 kg/j
STAGE IV, 56 – 75 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	Tandemwals	3.060				NOx	3,56 kg/j



Naam

Bron 4

Locatie (X,Y)

133191, 412195

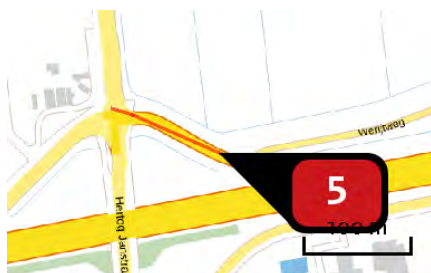
NOx

7,41 kg/j

NH₃

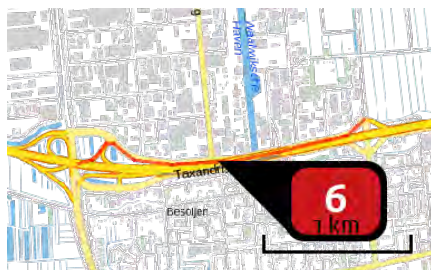
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.072,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	538,0 / jaar	NOx NH ₃	1,76 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	880,0 / jaar	NOx NH ₃	4,75 kg/j < 1 kg/j



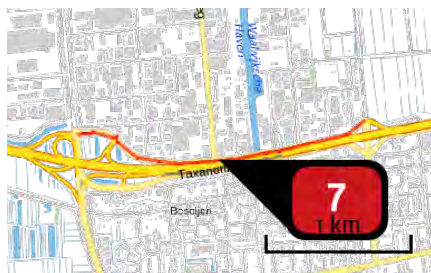
Naam
Bron 5
Locatie (X,Y)
133117, 411701
NOx
< 1 kg/j
NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	518,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	134,5 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	220,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j



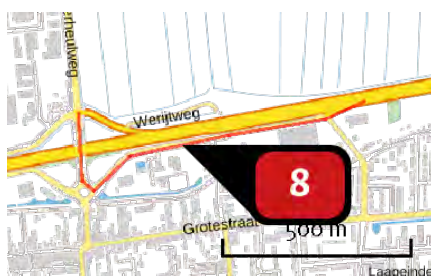
Naam
Bron 6
Locatie (X,Y)
132025, 411462
NOx
3,00 kg/j
NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	518,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	134,5 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	220,0 / jaar	NOx NH ₃	1,92 kg/j < 1 kg/j



Naam
Bron 7
Locatie (X,Y)
132011, 411467
NOx
3,01 kg/j
NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	518,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	134,5 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	220,0 / jaar	NOx NH ₃	1,93 kg/j < 1 kg/j



Naam
Bron 8
Locatie (X,Y)
133299, 411650
NOx
1,42 kg/j
NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	518,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	134,5 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	220,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2019A_20200211_3b24c29c22

Database versie 2019A_20200212_3b24c29c22

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Gebruiksfase



M.2019.1377.01.R001

**Stikstofdepositie Van
Mossel Automotive te
Waalwijk**

definitief
5 december 2019

Bedrijfsgegevens

Opdrachtgever

Contactpersoon opdrachtgever

Project Van Mossel Automotive Group te Waalwijk
Betreft Van Mossel Automotive te Waalwijk N2
Uw kenmerk -

Rapport M.2019.1377.01.R001
Datum 5 december 2019
Versie 001
Status definitief

Uitgevoerd door Adviesbureau de Haan B.V.
Van Pallandtstraat 9-11
6814 GM Arnhem
Postbus 153
6800 AD Arnhem

Contactpersoon ing. J.H. (Hendrik) Blokhuis
026 845 46 34
h.blokhuis@adviesbureau-de-haan.nl

Auteur ing. J.H. (Hendrik) Blokhuis
026 845 46 34
h.blokhuis@adviesbureau-de-haan.nl

Projectadviseur ing. D.J. (Dennis) Sanders
026 845 46 32
d.sanders@adviesbureau-de-haan.nl

2e lezer/secr. HBL |

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Situatie	5
2.1 Omgeving	5
2.2 Plan	5
3. Beoordelingskader	7
3.1 Wet natuurbescherming	7
3.2 Programma Aanpak Stikstof (PAS)	7
3.3 Adviescollege stikstofproblematiek	7
4. Uitgangspunten	9
Bestaande situatie	9
Toekomstige situatie	9
4.1 Invoergegevens	9
4.2 Rekenmethode	9
5. Resultaten	10
5.1 Bestaande situatie	10
5.2 Toekomstige situatie	10
5.3 Vergelijking	10
6. Conclusie	11
Bijlagen	
Bijlage 1	Bepaling emissie en invoergegevens Aeries - bestaande situatie
Bijlage 2	Bepaling emissie en invoergegevens Aeries - uitgangspunten situatie
Bijlage 3	Resultaten berekening Aeries – bestaande en toekomstige situatie

1. Inleiding

Van Mossel heeft plannen voor de realisatie van een nieuwe vestiging waar alle activiteiten van de bestaande vestigingen in Waalwijk worden gebundeld. Door de nieuwe gebundelde vestiging vindt er minder transport plaats ten opzichte van de bestaande situatie, waarmee er efficiënter kan worden gewerkt.

Om het plan te kunnen realiseren, moet aangetoond worden dat het project geen relevante (toename van) stikstofdepositie op natuurgebieden met een Natura 2000 status veroorzaakt. In opdracht van Rho Adviseurs voert Adviesbureau De Haan een onderzoek stikstofdepositie uit naar de effecten van de toekomstige situatie.

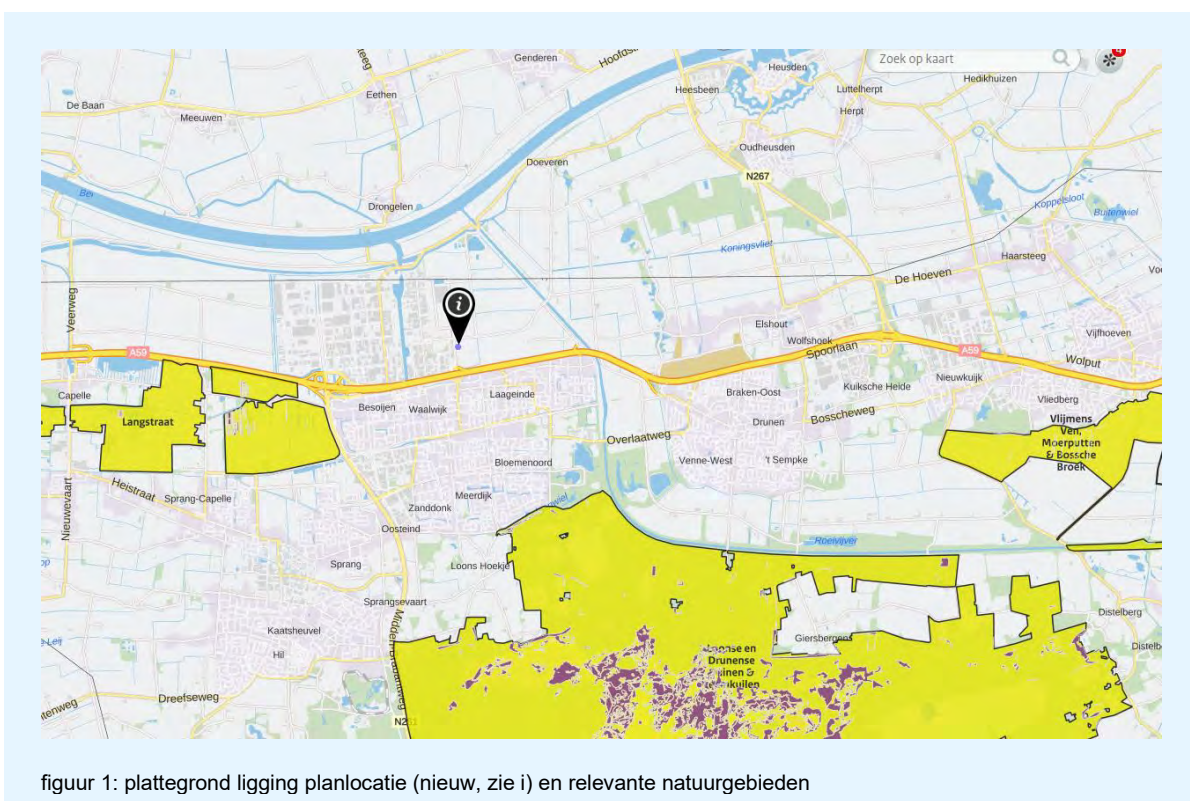
Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt. In dit onderzoek beoordelen wij daarom of het plan een relevant effect heeft op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. Hierbij betrekken wij ook het rapport van het Adviescollege stikstofdepositie, dat in september 2019 is gepubliceerd. De berekening is gemaakt met AERIUS. In dit onderzoek beschouwen wij zowel de bestaande- als de toekomstige situatie.

2. Situatie

2.1 Omgeving

De bestaande locaties liggen allemaal op bedrijventerrein de Haven in Waalwijk. De nieuwe planlocatie komt te liggen aan de Weteringweg en aan de Kloosterheulweg in Waalwijk.

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige natuurgebied is natuurgebied Langstraat. De Hel is onderdeel van het Binnenveld. Dit gebied ligt in op ongeveer 2 kilometer in zuidoostelijke richting van de planlocatie. Op onderstaande kaart is de ligging van de planlocatie t.o.v. de dichtstbijzijnde natuurgebieden weergegeven.



figuur 1: plattegrond ligging planlocatie (nieuw, zie i) en relevante natuurgebieden

2.2 Plan

Het plan bestaat uit de realisatie van een locatie waar alle bestaande activiteiten worden gebundeld. Het betreft onder andere het hoofdkantoor, handeling, schadeherstel, opslag van auto's, inname van auto's, het aanleveren van auto's etc. Een overzicht van de nieuwe locatie is weergegeven in figuur 2.



figuur 2: Overzicht nieuwe locatie

3. Beoordelingskader

3.1 Wet natuurbescherming

De bescherming van belangrijke natuurgebieden is verankerd in de Wet natuurbescherming. Hieronder vallen de volgende gebieden:

- Natura 2000-gebieden.
- Beschermde natuurmonumenten.
- Gebieden die de minister aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere verplichtingen.

Voor de Natura 2000-gebieden die vallen onder de Wet natuurbescherming zijn aanwijzingsbesluiten opgesteld. In deze aanwijzingsbesluiten staat de exacte begrenzing van het gebied weergegeven, voor welke soorten en habitatten het betreffende gebied is aangewezen (de gekwalificeerde soorten en habitatten) en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitatten.

Voor projecten en 'andere handelingen' (binnen en buiten Natura 2000-gebieden) waarvan niet op voorhand zeker is dat ze geen gevaar voor de instandhoudingsdoelstellingen vormen, geldt een vergunningplicht. Eén van de belangrijkste knelpunten voor vergunningverlening van de Wet natuurbescherming vormt het aspect stikstofdepositie (NO_x en NH_3). De depositie van stikstof vormt voor Nederland één van de belangrijkste belemmeringen om de Europese doelstellingen te halen.

3.2 Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld dat het huidige Programma Aanpak Stikstof niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt. Hierdoor mist op dit moment een eenduidig toetsingskader, waardoor toestemmingsverlening in het kader van de Wet natuurbescherming moeilijk is. Wanneer geen sprake is van een relevante stikstofdepositie, is ook geen vergunning Wet natuurbescherming nodig.

3.3 Adviescollege stikstofproblematiek

In september 2019 heeft het Adviescollege stikstofproblematiek een eerste advies^[1] uitgebracht over het oplossen van de problemen die vanwege stikstofdepositie in Nederland zijn ontstaan. In het advies geeft het college aan dat zij voorlopig geen nieuwe drempelwaarde willen instellen of ontwikkelingsruimte van natuurgebieden willen uitgeven. Het adviescollege gaat ervan uit dat bedrijven en planmakers bronmaatregelen nemen, om negatieve effecten op natuurgebieden te voorkomen en/of te beperken.

Alle plannen en projecten moeten voor een ontwikkeling daarom aantonen dat zij geen relevant effect op de natuurgebieden veroorzaken, om toestemming van het bevoegd gezag voor het plan of project te krijgen. Het adviescollege stikstofdepositie geeft daarbij in het advies aan, dat hiervoor gebruik kan worden gemaakt van saldering van de depositie op basis van de bestaande of vergunde situatie.

Beoordeling relevante depositie

In dit onderzoek beoordelen wij of vanwege het plan een relevante stikstofdepositie ontstaat. In het onderzoek beschouwen wij 0,00 mol/ha/jaar als de grenswaarde voor een relevante depositie. De grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar is op dit moment in Nederland algemeen geaccepteerd om te beschouwen of een plan een relevante bijdrage op een natuurgebied heeft.

^[1] Adviescollege stikstofproblematiek (2019), Niet alles kan, eerste advies van het adviescollege stikstofproblematiek.

Interne saldering

Voor plannen is het mogelijk om de stikstofdepositie te salderen op basis van de bestaande situatie. De berekening van de toename van de depositie ten opzichte van de bestaande situatie heet interne saldering. Bij saldering wordt ervan uitgegaan dat de emissie van het huidige gebruik vervalt tijdens de bouwfase en toekomstige gebruiksfase.

Bij interne saldering moet worden aangetoond dat geen sprake is van een toename van de depositie ten opzichte van de bestaande situatie. Voor intern salderen bestaat de bestaande situatie uit de feitelijk gerealiseerde capaciteit, zoals dat binnen een vergunning of het bestemmingsplan was toegestaan.

4. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor het onderzoek beschreven, zoals deze zijn aangeleverd door de opdrachtgever.

Bestaande situatie

In de bestaande situatie is sprake van een verkeersaantrekkende werking naar de verschillende vestigingen. Daarnaast is er sprake van verkeer tussen verschillende vestigingen. Vanuit de opdrachtgever zijn er verschillende activiteiten opgegeven variërend tussen het wassen van auto's, herstellen van auto's en het afleveren van auto's. Deze activiteiten met de daarbij horende afkomst en bestemming zijn onderverdeeld in 15 verschillende rijroutes. In bijlage 1 is een volledige uitwerking van deze rijroutes opgenomen. In deze situatie is uitsluitend het effect van de vervoersbewegingen meegenomen in de berekening.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zijn een aantal verschillende vestiging samengevoegd tot 1 grote vestiging. Door de centralisering van de activiteiten op 1 locatie is het aantal rijroutes en daarmee de verreden aantal kilometers drastisch verminderd. De activiteiten binnen de inrichting zijn onderverdeeld in 2 rijroutes. Daarnaast zijn 3 rijroutes opgenomen voor het in rekening brengen van het effect van het bestemmingsverkeer van- en naar de inrichting. Bij de rijroutes is aangehouden dat 50% van het verkeer afkomstig van de A59 uit oostelijke en 50% uit westelijke richting komt. In de berekening is uitsluitend het effect van de vervoersbewegingen meegenomen. In bijlage 2 is een volledige uitwerking van deze rijroutes opgenomen.

4.1 Invoergegevens

Bij de berekening van de depositiebijdrage maakt AERIUS gebruik van standaard invoergegevens die centraal zijn vastgesteld, zoals gegevens over de meteorologische condities, de terreinruwheid en emissiekenmerken van onder andere wegverkeer en schepen.

4.2 Rekenmethode

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden hebben wij gebruik gemaakt van AERIUS Calculator (versie 2019). AERIUS berekent de stikstofdepositie in mol per hectare per jaar op de stikstofgevoelige natuurgebieden in de omgeving. Het programma maakt daarbij gebruik van standaard rekenpunten.

5. Resultaten

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de berekende stikstofdepositie.

5.1 Bestaande situatie

Uit de resultaten van de bestaande situatie volgt dat de bestaande activiteiten zorgen voor een depositie van 0,01 mol/ha/jaar op Natura-2000 gebieden Langstraat en op de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen.

5.2 Toekomstige situatie

Uit de resultaten van de toekomstige situatie volgt dat de toekomstige activiteiten zorgen voor een depositie van 0,01 mol/ha/jaar op Natura-2000 gebieden Langstraat en op de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. In bijlage 3 staat een uitdraai van de resultaten uit AERIUS.

5.3 Vergelijking

Voor de depositie van de toekomstige situatie is het mogelijk om intern te salderen met de bestaande situatie. Hiermee wordt de overschrijding in de gebruiksfase gecompenseerd. Er is hiermee wel sprake van een relevante bijdrage, maar geen toename van de depositie.

6. Conclusie

Van Mossel heeft plannen voor de realisatie van een nieuwe vestiging waar alle bestaande activiteiten van de bestaande vestigingen in Waalwijk worden gebundeld. Door de nieuwe gebundelde vestiging vindt er minder transport plaats ten opzichte van de bestaande situatie. Er kan veel efficiënter worden gewerkt, waarmee het aantal kilometers voor intern transport aanzienlijk worden gereduceerd.

Om het plan te kunnen realiseren, is inzicht nodig in het effect van de plannen op de stikstofdepositie op natuurgebieden met een Natura 2000 status.

In opdracht van Rho Adviseurs heeft Adviesbureau De Haan dit onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar de effecten van de bestaande en de toekomstige situatie.

Resultaten

In het onderzoek van de stikstofdepositie berekenen wij de volgende resultaten:

- In de bestaande situatie is een relevante stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol/ha/jaar op Natura-2000 gebieden Langstraat en op de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen.
- In de toekomstige situatie ontstaat een relevante stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol/ha/jaar op Natura-2000 gebieden Langstraat en op de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen.

Voor de depositie van de beoogde toekomstige situatie is het mogelijk om intern te salderen met de bestaande situatie. De depositie is in beide fases vergelijkbaar. Er is hiermee wel sprake van een relevante bijdrage, maar geen toename van de depositie.

Hieruit volgt dat het plan geen extra stikstofdepositie veroorzaakt ten opzichte van de bestaande situatie.

ing. D.J. (Dennis) Sanders
Adviesbureau de Haan B.V.

Bijlage 1

Titel	Bepaling emissie en invoergegevens Aeries - bestaande situatie
-------	--

Activiteit	Van (HUIDIG)	Naar (HUIDIG)	vw	auto	Rijroute
Ex lease naar opslagterrein de Rooij en terug	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Van Harenstraat 1, 5145 RH Waalwijk	0	2600	1
Ex lease naar wasstraat (ivm inspectie) en retour	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Kleiweg 5 wassen, 5145NA Waalwijk	0	91000	2
Ex lease naar opslagterrein UTB Industries en terug	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Veerweg 14, 5145NS Waalwijk	0	23686	3
Ontvangst ex lease	Extern via Rijksweg (A59)	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	7597	8840	4
Ex lease naar Schade en retour	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Zinkerweg 7, 5145NL Waalwijk + A59	624	6760	5
Nieuw lease naar opslagterrein Vijzelweg en terug	Veerweg	Vijzelweg	0	2600	6
Ex-lease Poetsen + foto Leseman heen en retour	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	N261	2600	5200	7
Ex lease naar opslagterrein Bademan en terug	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Biesbosweg 4, 5145 PZ Waalwijk	0	20800	8
Nieuw bedrijfsauto's ombouwen	Veerweg	N261	0	1040	9
Nieuw naar Schade en terug	Veerweg	Zinkerweg	0	162	10
Ex-lease Ontstickeren Bijl heen en retour	Duikerweg 31, 5145NV Waalwijk	Professor van Het Hoffweg 16, 5144 NS Waalwijk (Via Pompweg ivm keren)	0	12480	11
Nieuw Poetsen Bijl heen en retour	Veerweg	Professor van Het Hoffweg	0	10920	12
Nieuw lease naar opslagterrein de Rooij en terug	Veerweg	Van Harenstraat	0	8840	13
Nieuw afleverbeurt + accessoires	Veerweg	Kleiweg	0	10400	14
Nieuw naar eigen vestigingen (voor aflevering)	Veerweg 14, 5145NS Waalwijk	Van Andelstraat + Duikerweg + A59	577	5188	15
Totaal			11398	210516	

Bijlage 2

Titel	Bepaling emissie en invoergegevens Aeries - uitgangspunten
Bron	situatie

Activiteit	Van	Naar	Totaal vw	Totaal auto	Rijroute
Intern transport vrachtwagen			10821		1
Intern transport auto				115306	2
Ex-lease Poetsen + foto Leseman heen en retour	Nieuwe locatie	N261	5411	10920	3
Ontvangst ex lease	Extern via Rijksweg (A59)	Nieuwe locatie	2340	520	4
Ex-lease Deel A Vertrek naar externe handelaar	Nieuwe locatie	A59	3070	10400	5

Bijlage 3

Titel
Bron

Resultaten berekening Aerijs – bestaande en
toekomstige situatie

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Huidige situatie en Situatie 2

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
---------------	--------------------

Rho	-, - -
-----	--------

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
--------------	----------------

Van Mossel	Rrw2Udpr65yR
------------	--------------

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
------------------	-----------	-------------------

12 februari 2020, 11:52	2020	Berekend voor natuurgebieden
-------------------------	------	------------------------------

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	207,36 kg/j	192,10 kg/j	-15,26 kg/j
NH ₃	6,57 kg/j	6,39 kg/j	-0,17 kg/j

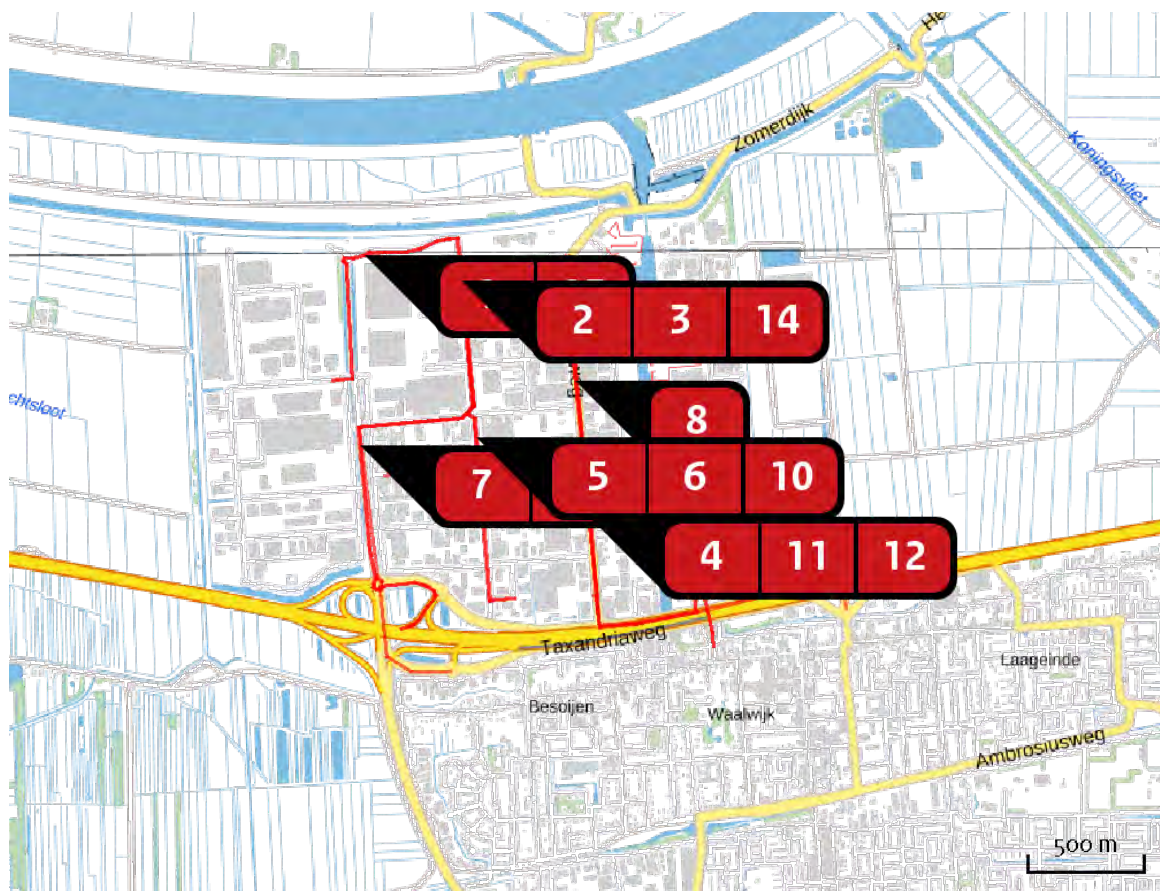
Resultaten

Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,00

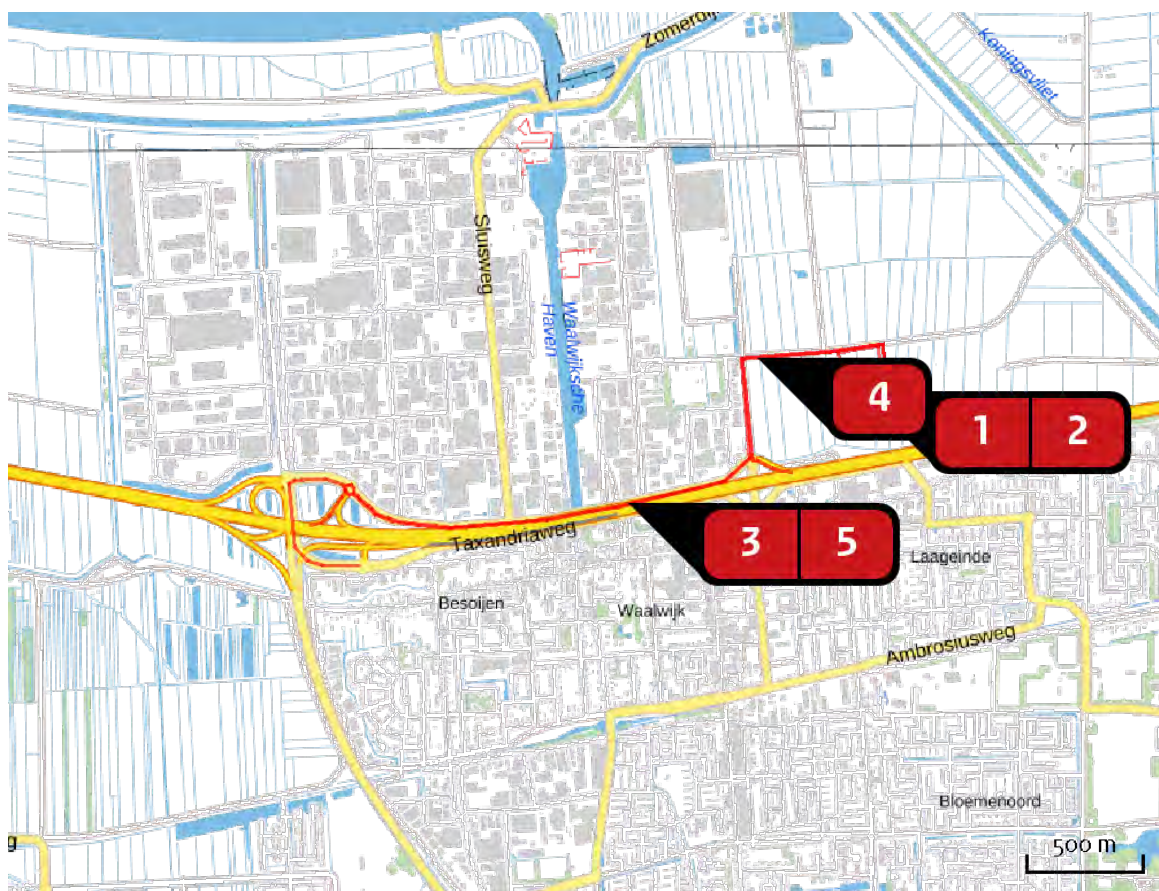
Toelichting

Gebruik (intern saldering)

Locatie
Huidige situatieEmissie
Huidige situatie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	VAW 1 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,13 kg/j
2	VAW 2 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	5,43 kg/j
3	VAW 3 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	2,98 kg/j
4	VAW 4 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,29 kg/j	114,08 kg/j
5	VAW 5 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	8,05 kg/j
6	VAW 6 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,05 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 VAW 7 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	30,32 kg/j
8	 VAW 8 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	13,13 kg/j
9	 VAW 9 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
10	 VAW 10 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
11	 VAW 11 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	12,20 kg/j
12	 VAW 12 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	10,49 kg/j
13	 VAW 13 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	4,49 kg/j
14	 VAW 14 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,38 kg/j
15	 VAW 15 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,78 kg/j

Locatie
Situatie 2Emissie
Situatie 2

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Intern transport vrachtwagen Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	10,59 kg/j
2	Intern transport auto's Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,25 kg/j	37,42 kg/j
3	VAW van/naar N261 & A59 Wegverkeer Buitenwegen	2,30 kg/j	77,88 kg/j
4	VAW van A59 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	10,04 kg/j
5	VAW naar A59 & N261 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,44 kg/j	56,17 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,01	0,01	0,00	
Langstraat	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen

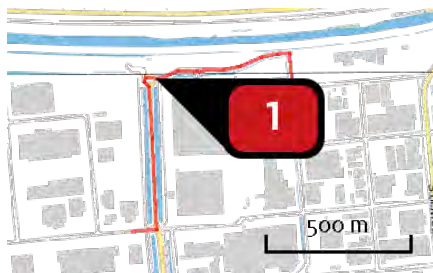
Habitatype	Hectare met hoogste verschil		Verskil	Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2		
H9190 Oude eikenbossen	0,01	0,01	0,00	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,01	0,00	

Langstraat

Habitatype	Hectare met hoogste verschil		Verskil	Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2		
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,01	0,01	0,00	
H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	0,01	0,01	0,00	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,00	0,00	
H7230 Kalkmoerassen	0,01	0,00	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

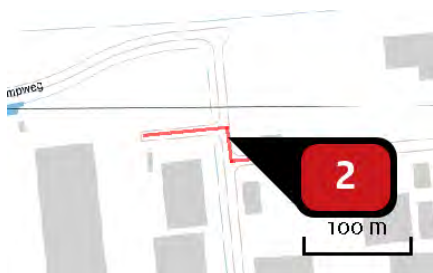
Emissie
(per bron)
Huidige situatie



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

VAW 1
130910, 413050
1,13 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.600,0 / jaar	NOx NH3	1,13 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

VAW 2
131376, 413039
5,43 kg/j
< 1 kg/j

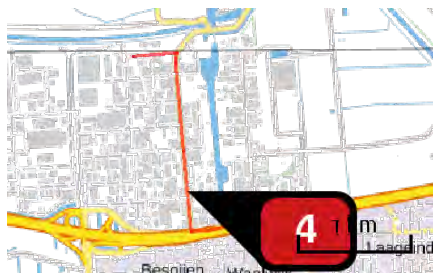
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	91.000,0 / jaar	NOx NH3	5,43 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

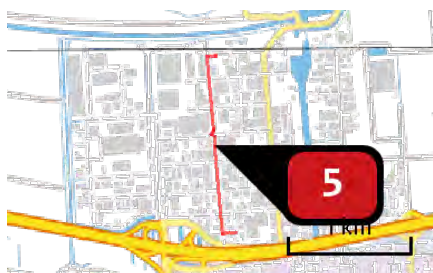
VAW 3
131389, 412903
2,98 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	23.686,0 / jaar	NOx NH3	2,98 kg/j < 1 kg/j



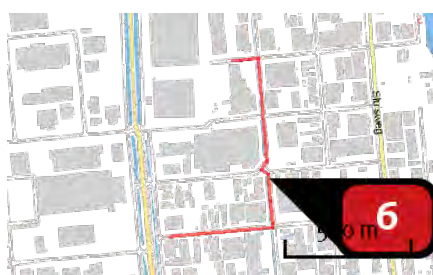
Naam VAW 4
 Locatie (X,Y) 131946, 411825
 NOx 114,08 kg/j
 NH₃ 2,29 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	8.840,0 / jaar	NOx NH ₃	9,73 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7.597,0 / jaar	NOx NH ₃	104,35 kg/j 1,71 kg/j



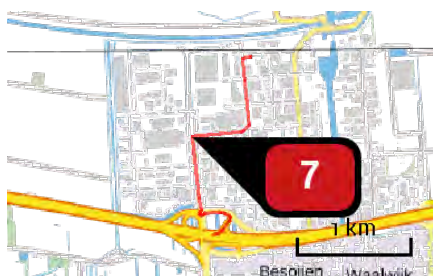
Naam VAW 5
 Locatie (X,Y) 131440, 412289
 NOx 8,05 kg/j
 NH₃ < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	6.760,0 / jaar	NOx NH ₃	3,74 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	624,0 / jaar	NOx NH ₃	4,31 kg/j < 1 kg/j



Naam VAW 6
 Locatie (X,Y) 131440, 412344
 NOx 1,05 kg/j
 NH₃ < 1 kg/j

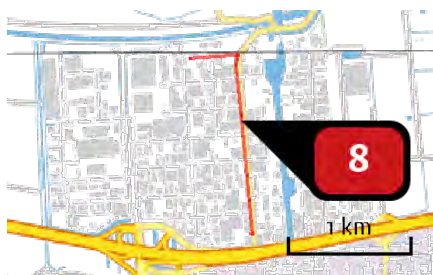
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.600,0 / jaar	NOx NH ₃	1,05 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

VAW 7
130939, 412313
30,32 kg/j
< 1 kg/j

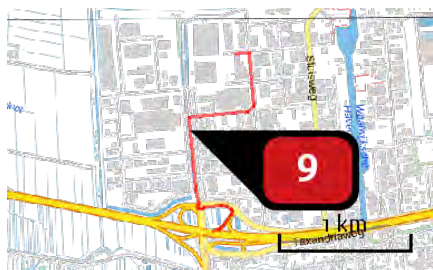
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	5.200,0 / jaar	NOx NH3	4,19 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2.600,0 / jaar	NOx NH3	26,13 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

VAW 8
131875, 412520
13,13 kg/j
< 1 kg/j

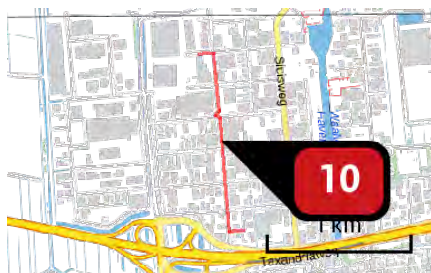
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	20.800,0 / jaar	NOx NH3	13,13 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

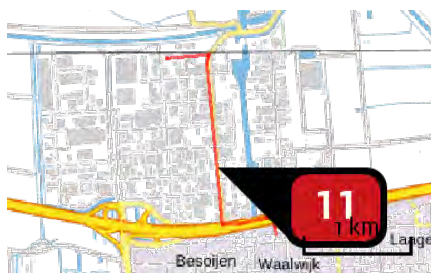
VAW 9
130945, 412223
< 1 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.040,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **VAW 10**
 Locatie (X,Y) **131454, 412206**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	162,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j



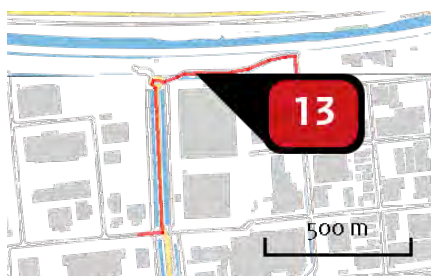
Naam **VAW 11**
 Locatie (X,Y) **131924, 411997**
 NOx **12,20 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	12.480,0 / jaar	NOx NH ₃	12,20 kg/j < 1 kg/j



Naam **VAW 12**
 Locatie (X,Y) **131929, 411978**
 NOx **10,49 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	10.920,0 / jaar	NOx NH ₃	10,49 kg/j < 1 kg/j



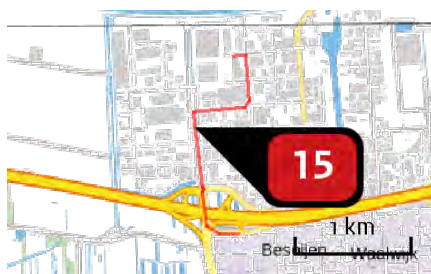
Naam VAW 13
 Locatie (X,Y) 131023, 413073
 NOx 4,49 kg/j
 NH₃ < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	8.840,0 / jaar	NOx NH ₃	4,49 kg/j < 1 kg/j



Naam VAW 14
 Locatie (X,Y) 131382, 412919
 NOx 1,38 kg/j
 NH₃ < 1 kg/j

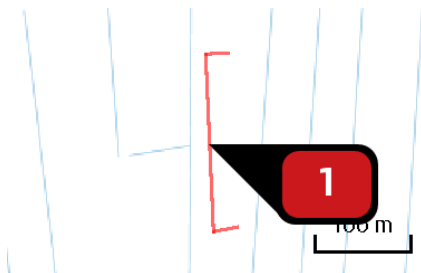
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	10.400,0 / jaar	NOx NH ₃	1,38 kg/j < 1 kg/j



Naam VAW 15
 Locatie (X,Y) 130959, 412187
 NOx 1,78 kg/j
 NH₃ < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.304,0 / jaar	NOx NH ₃	1,78 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 2



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

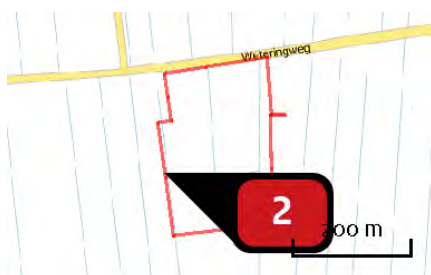
Intern transport vrachtwagen

133578, 412034

10,59 kg/j

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10.821,0 / jaar	NOx NH ₃	10,59 kg/j < 1 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

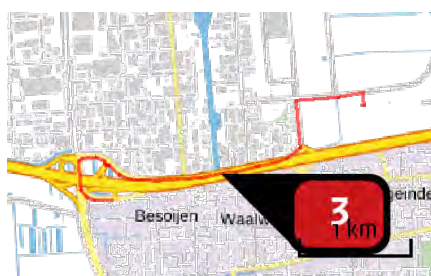
Intern transport auto's

133397, 412028

37,42 kg/j

2,25 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	115.306,0 / jaar	NOx NH ₃	37,42 kg/j 2,25 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

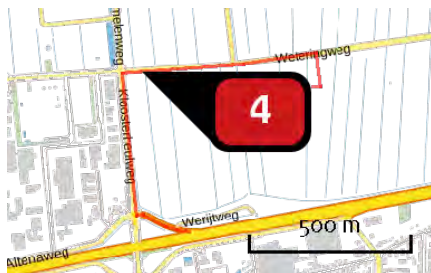
VAW van/naar N261 & A59

132315, 411510

77,88 kg/j

2,30 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	10.920,0 / jaar	NOx NH ₃	12,49 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	5.411,0 / jaar	NOx NH ₃	65,38 kg/j 1,42 kg/j



Naam

VAW van A59

Locatie (X,Y)

133046, 412175

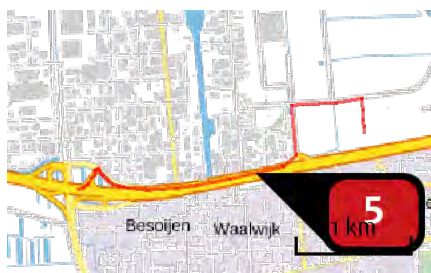
NOx

10,04 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	520,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2.340,0 / jaar	NOx NH ₃	9,83 kg/j < 1 kg/j



Naam

VAW naar A59 & N261

Locatie (X,Y)

132670, 411589

NOx

56,17 kg/j

NH₃

1,44 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	10.400,0 / jaar	NOx NH ₃	11,99 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	3.070,0 / jaar	NOx NH ₃	44,18 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

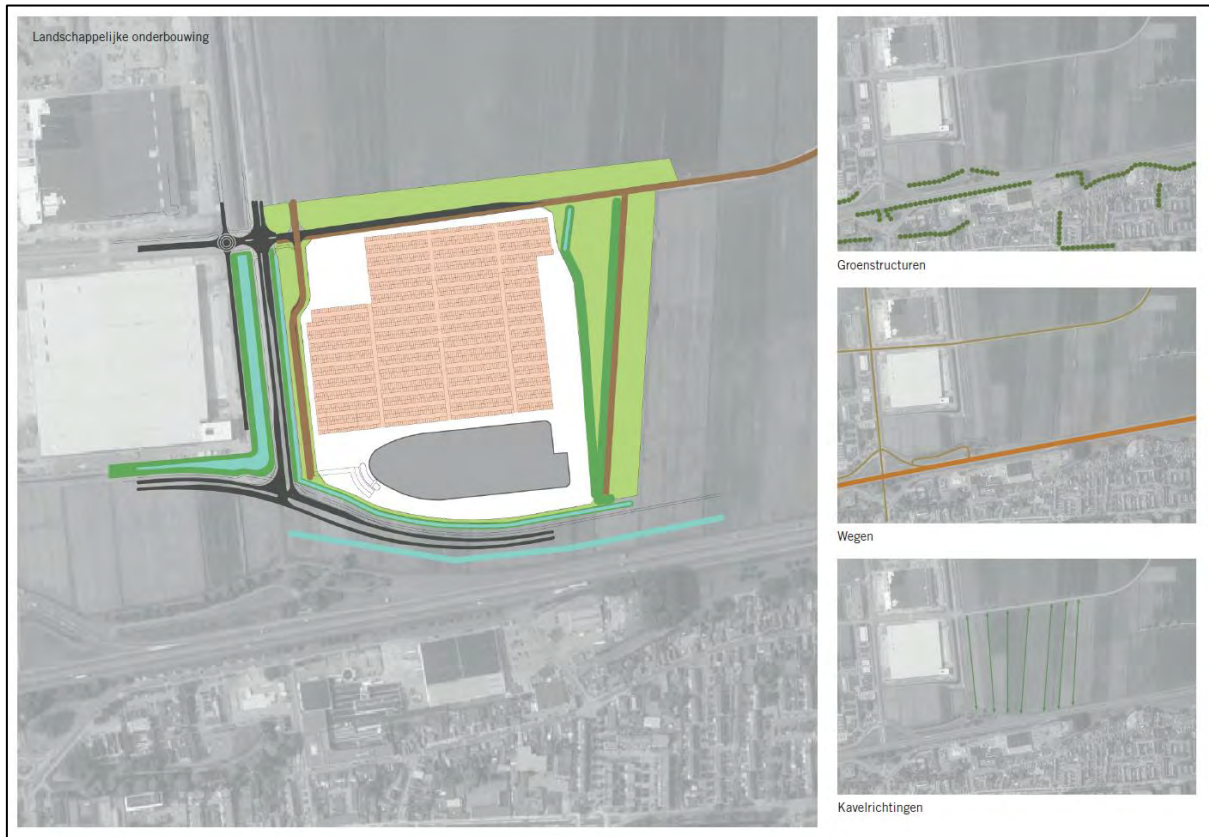
AERIUS versie 2019A_20200211_3b24c29c22

Database versie 3b24c29c22

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

2 – Landschappelijke onderbouwing



3 - Groepsrisicoberekening

Groepsrisicoberekening

Van Mossel Groep, Haven 8 Waalwijk

TOP-Consultants Zuid BV
Adviesbureau voor milieu en
externe veiligheid

Groepsrisicoberekening

Van Mossel Groep, Haven 8 Waalwijk

Referentie: R0200012aaA0

Datum: 18-02-2020

Versie: 1.1

Opsteller: Thom de Rouw

Opdrachtgever: Rho Adviseurs voor leefruimte

TOP-Consultants Zuid BV

Adviesbureau voor milieu en
externe veiligheid

Bredaseweg 177

4872 LA Etten-Leur

(076) 50 14 262

etten-leur@top-consultants.nl

www.top-consultants.nl



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Plangebied	2
3.	Populatie	4
4.	Groepsrisicoberekening A59	5
4.1.	Toepassing Vuistregels	5
4.2.	Resultaten.....	6
5.	RBM II berekening	7
5.1.	Inputgegevens	7
5.2.	Plaatsgebonden risico	8
5.3.	Groepsrisico huidige en toekomstige situatie	9
6.	Conclusie	12



1. Inleiding

Deze groepsrisicoberekening is uitgevoerd in verband met de realisatie van de nieuwe hoofdvestiging van 'Van Mossel groep' op Bedrijvenpark 'Haven 8' te Waalwijk. Op het moment bestaat het plangebied uit braakliggend terrein.

De locatie bevindt zich binnen het invloedsgebied van de rijksweg A59, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Door realisatie van de nieuwe hoofdvestiging wordt populatie toegevoegd aan het invloedsgebied van de A59.

Conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient hierop inzicht te worden gegeven in het huidige, bestaande groepsrisico, en de veranderingen in verband met de toekomstige situatie.

Het groepsrisico voor Rijksweg A59 is beschouwd conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart), versie 1.2 van 11 januari 2017. Het gebruikte programma is het RBM II rekenpakket versie 2.3.0 build 535 met parameterbestand 1.3.

Aansprakelijkheidsverklaring

De informatie in dit rapport is onverminderd en in goed vertrouwen verstrekt. Aan de informatie kunnen geen garanties of rechten worden ontleend. TOP-Consultants kan niet aansprakelijk worden gesteld door klanten of elk ander persoon of organisatie voor verlies of schade die is veroorzaakt of mogelijk is veroorzaakt door de informatie verstrekt in dit rapport.

Disclosure of interest

TOP-Consultants heeft geen enkel financieel belang bij conclusies of aanbevelingen zoals vermeld in dit rapport.

2. Plangebied

Onderstaand is het plangebied weergegeven (rood omcirkeld).

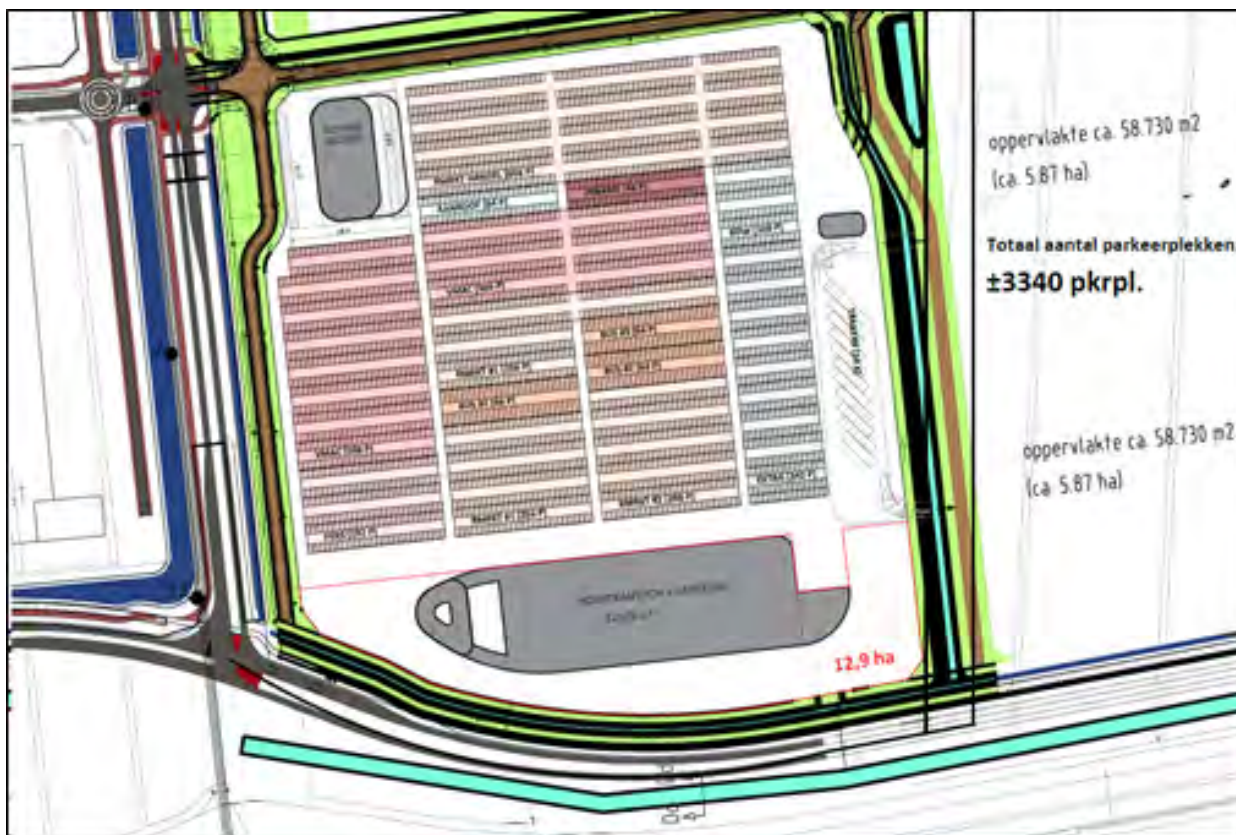


Afbeelding 1. Locatie plangebied

Van Mossel wil hier de hoofdvesting ontwikkelen. Vanwege de grootschaligheid kan het als een distributiecentrum worden gezien. Op de kavel komt parkeerplaats voor circa 3.300 auto's. Ook zullen er enkele vrachtwagens worden geparkeerd. Het is een verzamelplaats tussen de ontvangst, eventuele verkoop, en doorvoer van met name leaseauto's en enkele bestelwagens. Het totale kavel is circa 12,9 hectare groot.

Verder komen er 4 gebouwen;

- Het hoofdcomplex (gebouw A en B). Gebouw A is het kantoorgebouw. Dit deel is 5 verdiepingen hoog en hier zal ook een klein museum en café zijn. Gebouw B is 'de werkplaats'. Hier worden de auto's wanneer ze uit de lease gaan gepoetst, gefotografeerd, gekeurd en tijdelijk gestald. Hier zullen minder mensen werkzaam zijn dan in gebouw A. De werkplaats heeft 2 verdiepingen. Bij de ingebruikname van het bedrijf zullen er 211 mensen werken in het kantoorgedeelte (A) en 100 in de werkplaats (B). Dit kan nog licht groeien in de toekomst (5 tot 10%).
- Het schadeherstelgebouw (C) heeft twee verdiepingen. Op de begane grond vindt schadeherstel plaats. Op de verdieping erboven zullen (circa. 25) kantoorplekken zijn.
- De controlepost (D) is een gebouw aan de ingang. Hier zullen hooguit een paar mensen zich bevinden. Ook hier zijn 2 verdiepingen.



Afbeelding 2. Ruimtelijke indeling



Afbeelding 3. Artist impressie – Birdeye Noordkant



3. Populatie

Er is geen sprake van een huidige populatie. Door realisatie van de plannen worden onderstaande populaties toegevoegd aan het plangebied van ca. 12,9 hectare:

Tabel 1. Populatiegegevens na realisatie plannen

Gebouw	Populatie na realisatie plannen	Verwachte toename
A: Kantoor	211	232 (+10%)
B: Werkplaats	100	110 (+10%)
C: Het schadeherstelgebouw	35 (schatting)	42 (+20%)
D: De controlepost	10 (schatting)	12 (+20%)
Totaal	356	396 (+11%)
<i>Dichtheid</i>	<i>Ca. 28 p/ha</i>	<i>Ca. 31 p/ha</i>

Het plangebied bevindt zich op het moment in een gebied met een huidige bevolkingsdichtheid van 7 personen per hectare (CBS 2019).

Tabel 2. Populatiegegevens (bron: CBS 2018 via risicokaart.nl)

Naam buurt	Buitengebied Waalwijk Noord
Buurtcode	BU08670011
Aantal inwoners	55
Aantal huishoudens	15
Omgevingsadressendichtheid	79



4. Groepsrisicoberekening A59

Deze risicoanalyse is gemaakt op basis van de Handreiking Risico Transport (Hart). In de Nota van toelichting bij het Bevt is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het groepsrisico achterwege kan blijven.

Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico dan wel of een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico te kunnen leiden.

4.1. Toepassing Vuistregels

Uitgangspunt met betrekking tot de A59 is dat het een autosnelweg is. De vuistregels, die toegepast mogen worden zijn opgenomen in paragraaf 1.2.2 van de bijlagen behorende bij de Handleiding Risicoanalyse Transport.

Tabel 3. Gegevens Basisnet weg A59, wegvak B17.

Wegvak	B17
Naam basisnet-wegtraject	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)
PR-plafond (m)	0
GR-plafond (m)	74
Plasbrandaandachtsgebied aanwezig	NEE
Vervoershoeveelheid (aantal tankauto's)	3000
Bijzonderheden (TC: Tunnelcategorie, WT: wegtype)	

Toetsing oriëntatiewaarde

Vuistregel 1:

Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

Tabel 4. Vervoerstroom A59 t.h.v. plangebied (monitoringsreportage basisnet d.d. 20 mei 2019).

Wegvak (nr.)	Naam basisnetweg	Geteld op	Representatief voor		LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GF3	GT2	GT3	GT4	GT5		PR	GR
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)		B16, B18	Referentieaantal	7926	14029	448	568	0	0	390	3000	0	0	0	0	Plafond	0	74
B17	A59: afrit 37 (Waalwijk) - afrit 42 (Heusden)		B16, B18	Telling 2018	3567	7109	237	401	0	33	33	724	7	0	7	0	Berekend		

Vervoer van vervoerscategorie GT4 (toxische gassen cat. 4) vindt plaats over de snelweg t.h.v. het plangebied.



Vuistregel 2:

Wanneer GF3 minder dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-5 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Het plangebied kent in het meest conservatieve geval een dichtheid van 31 p/ha en is op een afstand van ca. 100 meter van de weg gelegen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan uit tabel 1-5 worden afgeleid dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1:

Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

Vervoer van vervoerscategorie GT4 (toxische gassen cat. 4) vindt plaats over de snelweg ter hoogte van het plangebied (gebaseerd op de gegevens uit de monitoringsreportage basisnet d.d. 20 mei 2019).

Vuistregel 2:

Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-5 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Het plangebied kent in het meest conservatieve geval een dichtheid van 30 p/ha op een afstand van ca. 100 meter van de weg is gelegen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten kan uit tabel 1-5 kan worden afgeleid dat 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico waarschijnlijk niet wordt overschreden.

4.2. Resultaten

Uit de toepassing van de vuistregels blijkt dat een berekening van het groepsrisico met RBM II moet plaatsvinden, maar dat waarschijnlijk de realisatie van de plannen geen effect heeft op het huidige groepsrisico en daarmee onder de 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico blijft.



5. RBM II berekening

5.1. Inputgegevens

Voor de berekening zijn onderstaande gegevens ingevoerd in RBM II;

- Wegbreedte van de A59 (traject B17): 25 meter;
- Meteorologische condities: Weerstation Gilze-Rijen;
- Motorvoertuigen ongevalfrequentie: Dit is de kans per afgelegde kilometer dat een motorvoertuig betrokken raakt bij een ongeval zonder langzaam verkeer. Bij deze berekening wordt uitgegaan van de standaard frequentie voor een autosnelweg, namelijk $8,3^{E-8}$ (ref. Tabel 10-6 handleiding);
- Transportintensiteit: 3.000 transporten GF3.

Voor het (toekomstig) vervoer zijn de vervoercijfers gebaseerd op een maximale benutting van de groeiruimte en zijn afkomstig uit bijlage I van de Regeling basisnet. Dat wil zeggen dat voor het traject t.h.v. plangebied is uitgegaan van de GF3 plafondwaarde van 3.000 bewegingen per jaar (maximaal 3.000 vervoersbewegingen LPG/Propaan). Dit is tevens het equivalent van 15,76 GT4 transporten (zie tabel 1-14 van de bijlagen behorende bij de Handleiding Risicoanalyse Transport).

Bevolking

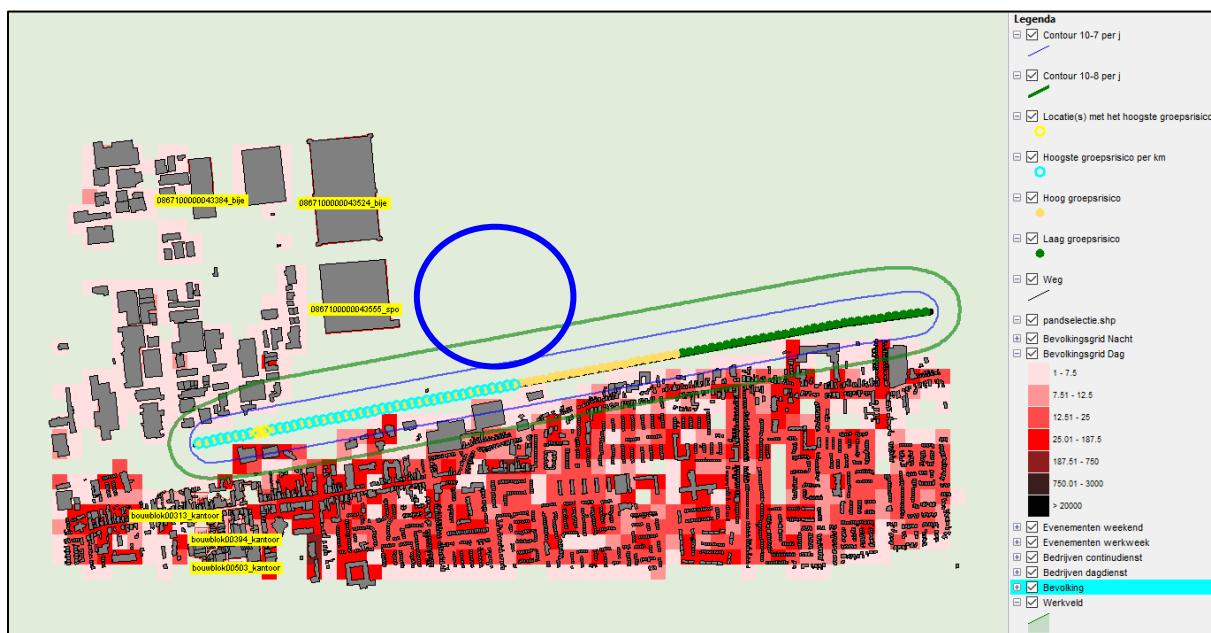
De ingevoerde bevolkingsgegevens zijn afkomstig van de Populatieservice (peildatum 17-02-2020). Het betreft de bevolking op ten minste 1 km afstand van het plangebied. In het plangebied bevinden zich op dit moment geen personen.

Wat betreft de plannen is uitgegaan van rond de 11% globale groei t.o.v. de startpopulatie. Daarnaast zijn er ruime schattingen gedaan om naast natuurlijke groei tevens de aanwezigheid van eventuele bezoekers/derden hierin te verdisconteren.



5.2. Plaatsgebonden risico

De autosnelweg A59 valt onder de werkingssfeer van het 'Basisnet weg'. Het aantal GF3 transporten is lager dan 4.000 waardoor de autosnelweg in principe geen 10^{-6} /jaar risicocontour heeft. De berekeningen bevestigen de afwezigheid van een 10^{-6} risicocontour. De vereiste basisveiligheid is hiermee geboden. Het plaatsgebonden risico levert geen belemmering voor de realisatie van de plannen.

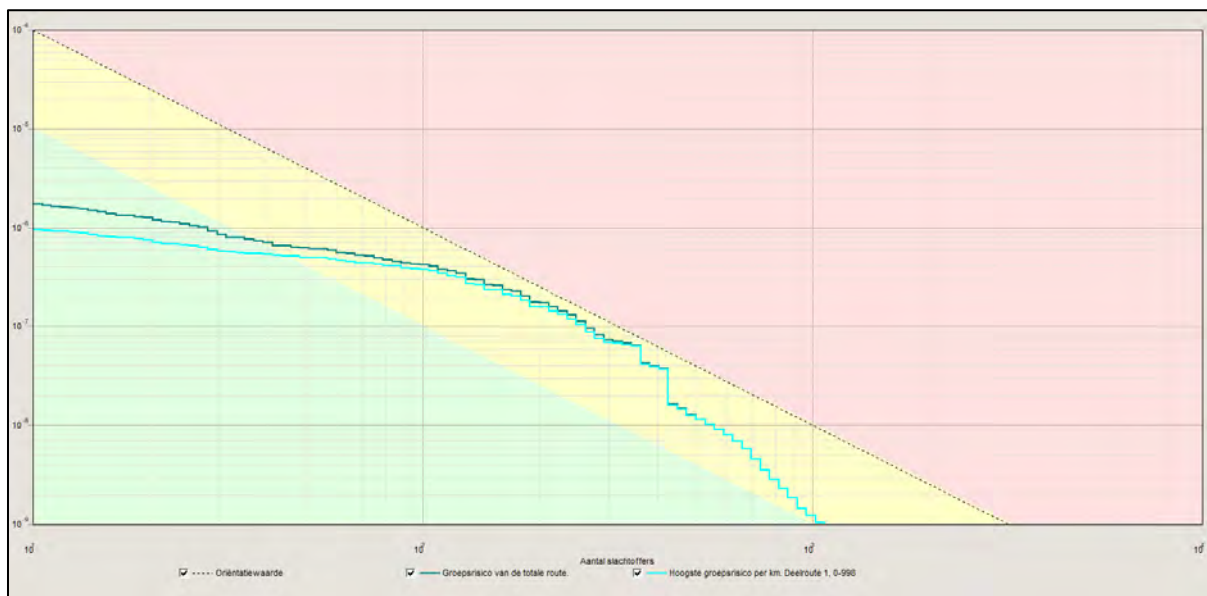


Afbeelding 4. Berekende plaatsgebonden risicocontouren A59 t.h.v. plangebied (blauw omcirkeld).



5.3. Groepsrisico huidige en toekomstige situatie

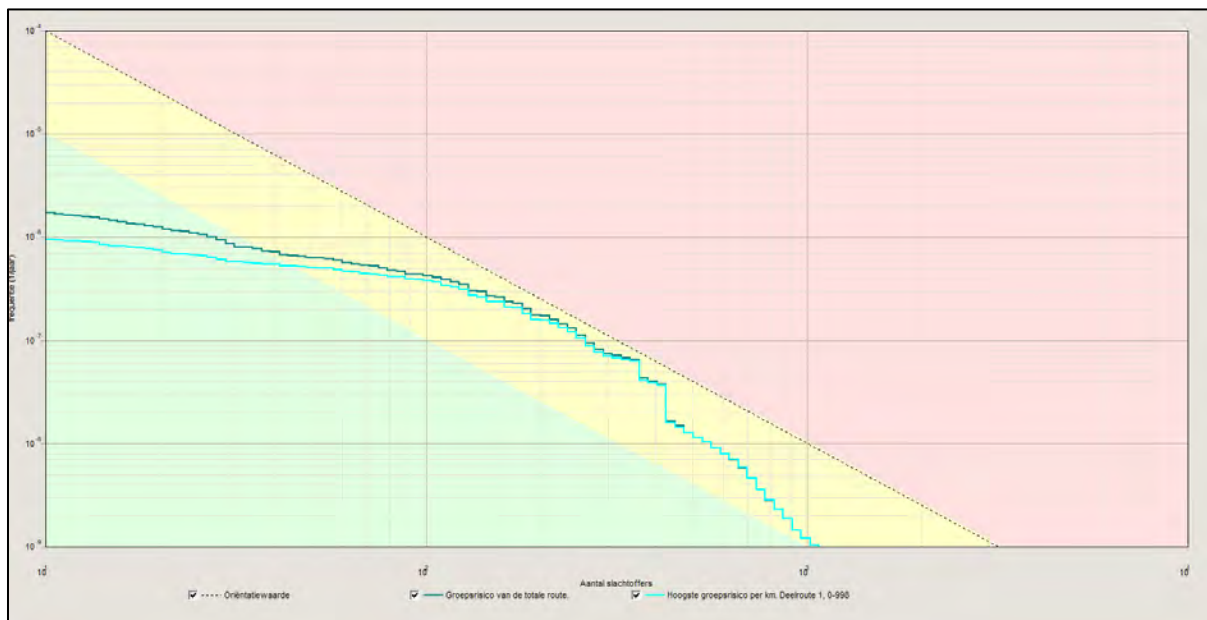
Voor zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico berekend. Het verschil tussen deze twee berekeningen is het aantal aanwezigen binnen het plangebied. De resultaten van de twee berekeningen zijn weergegeven in afbeeldingen 4 en 5.



Afbeelding 5. Groepsrisico huidige situatie.

Tabel 5. Huidige situatie – Hoogste groepsrisico per kilometer A59

Data				
FN-Curve	Normwaarde (N:F)	Max. N (N:F)	Max. F (N:F)	Verw. waarde
Groepsrisico van de totale route.	0,00851 (362 : 6,5E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	1,7E-006 (11 : 1,7E-006)	1,33E-004
Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 0-998	0,00826 (362 : 6,3E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	9,6E-007 (11 : 9,6E-007)	1,04E-004



Afbeelding 6. Groepsrisico toekomstige situatie.

Tabel 6. Toekomstige situatie - Hoogste groepsrisico per kilometer A59

Data				
FN-Curve	Normwaarde (N:F)	Max. N (N:F)	Max. F (N:F)	Verw. waarde
Groepsrisico van de totale route.	0,00851 (362 : 6,5E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	1,7E-006 (11 : 1,7E-006)	1,34E-004
Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 0-998	0,00826 (362 : 6,3E-008)	1075 (1075 : 1,0E-009)	9,6E-007 (11 : 9,6E-007)	1,04E-004

Toelichting op de berekende waarden (Afbeelding 4 en 5)

Normwaarde: De maximale waarde van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Bij een berekende normwaarde van $> 0,01$ is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

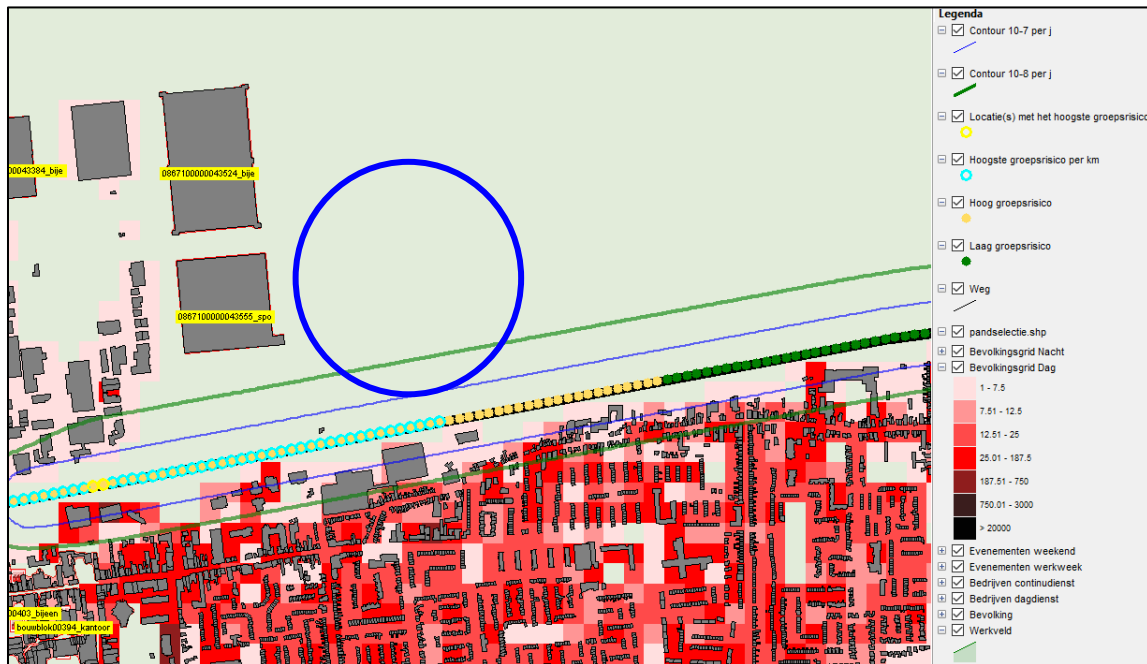
Bij de berekende normwaarde wordt het aantal daarbij behorende slachtoffers vermeld.

Maximaal aantal slachtoffers (N): Het maximaal aantal slachtoffers bij een frequentie van 10^{-9} / jaar. Als de frequentie bij dat aantal slachtoffers hoger is, wordt die frequentie gegeven.

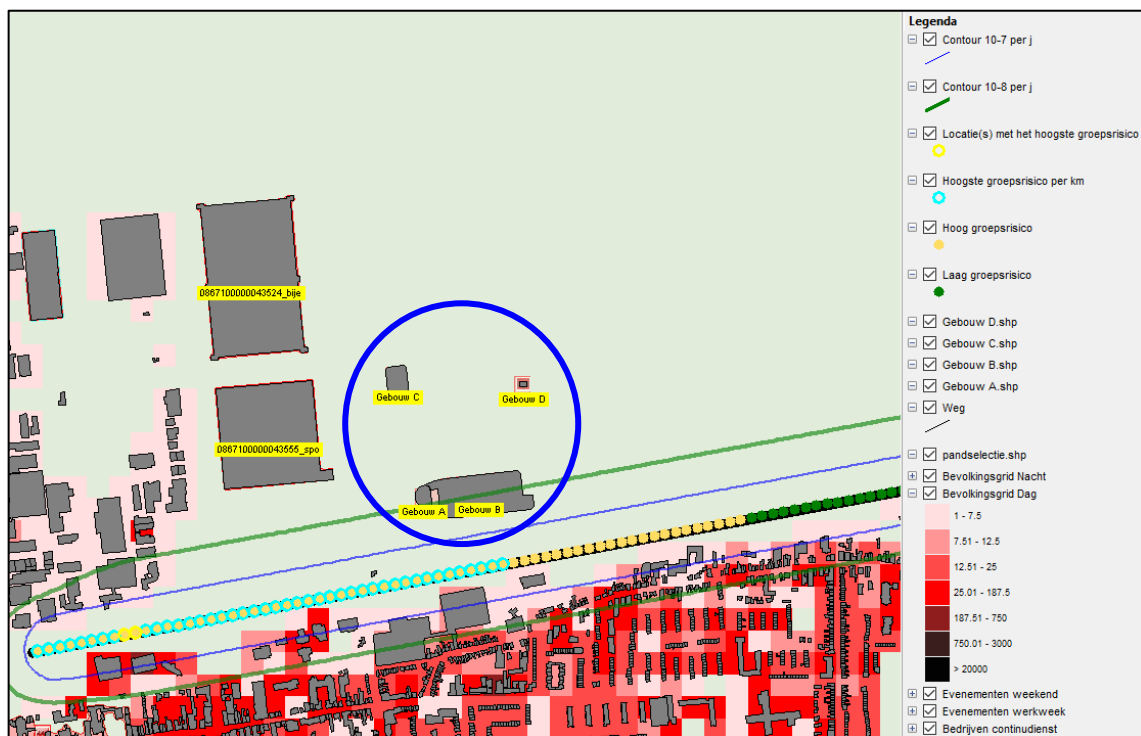
Maximale frequentie (F): De maximale frequentie bij 10 of meer slachtoffers. Als het aantal slachtoffers bij dezelfde frequentie hoger is dan 10, wordt dat aantal slachtoffers gegeven.



De afbeeldingen 6 en 7 geven het traject weer van de maatgevende kilometer (cyaan cirkels). Het hoogste groepsrisico binnen die kilometer is aangegeven met gele cirkels. Ondanks de verandering van de populatie verandert het groepsrisico nabij het plangebied niet. De blauwe cirkel geeft het plangebied aan.



Afbeelding 7. Kilometer met het hoogste groepsrisico (huidige situatie)



Afbeelding 8. Kilometer met het hoogste groepsrisico (toekomstige situatie)



6. Conclusie

Als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is binnen het plangebied sprake van een toename van personen. Voor de berekeningen is uitgegaan van een maximale invulling van de capaciteit van de snelweg A59 en de populatieaantallen die men in de toekomst verwacht. Derhalve kunnen de resultaten gezien worden als conservatief en toekomstbestendig. Uit de resultaten van de groepsrisicoberekeningen blijkt het volgende:

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben niet geleid tot een 10^{-6} /jaar risicocontour. Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmering op voor de realisatie van de plannen.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Het groepsrisico blijft zowel in de huidige als toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde. Er is geen toename van het groepsrisico waarneembaar na realisatie van de plannen.

Bijlage 7 Nota van zienswijzen

Nota van zienswijze ontwerpbesluit omgevingsvergunning Nieuwbouw van Mossel, Haven 8 Oost Waalwijk

DEEL 1: INLEIDING

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Nieuwbouw van Mossel heeft tezamen met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerp met ingang van 14 januari gedurende zes weken ter inzage gelegen (tot en met 24 februari 2021). Binnen de termijn van terinzagelegging heeft een ieder een zienswijze kunnen indienen. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn er twee zienswijzen naar voren gebracht. Hieronder hebben wij deze zienswijze samengevat weergegeven. Wij benadrukken dat de zienswijze volledig is beoordeeld en dat niet slechts de samenvatting bij de afweging is betrokken. Tot slot is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot wijziging van het besluit.

DEEL 2: OVERZICHT ZIENSWIJZEN

Nr.	Indiener	Datum ontvangst
1.	Provincie Noord-Brabant	15 februari 2021
2.	Stichting van GOL naar Beter	16 februari 2021

DEEL 3: SAMENVATTING EN BEANTWOORDING

Zienswijze 1	Antwoord
Wij verzoeken u de data te vermelden, wanneer hierover ambtelijk /bestuurlijk is afgestemd met regio en provincie en wat deze afstemming inhoudelijk heeft opgeleverd.	Deze ontwikkeling is afgestemd in het POHO Fysiek (regio Hart van Brabant) van mei 2019. Daarbij is ingestemd met het op groen zetten van 10 hectare op Haven 8 ten behoeve van een logistiek dienstverlener actief in de auto-industrie (Van Mossel). Dit is vervolgens opgenomen in Bedrijventerreinafspraken Regio Hart van Brabant 2020-2024, die zijn vastgesteld op de ontwikkeldag van 18 december 2019. Voor een optimale benutting van de kavel en een logische kaveldeling bleek echter meer ruimte nodig te zijn. In het POHO Fysiek van 11 maart 2020 heeft hierover afstemming plaatsgevonden. In dat POHO is besloten 3 hectaren extra op groen te zetten. De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit punt aangevuld.
In de ruimtelijke onderbouwing wordt niet ingegaan de voorwaarden inzake klimaat en duurzaamheid die op basis van de regionale afspraken van december 2019 (Bedrijventerreinafspraken Regio HvB 2020-2024, blz.17) gelden voor vraaggerichte ontwikkeling: - Energieneutraliteit op bedrijfsniveau is uitgangspunt, zie ook artikel 3.42 lid 2 sub c IOV	In paragraaf 4.13 van de ruimtelijke onderbouwing stond vermeld dat de plaatsing van zonnepanelen wordt overwogen. Inmiddels is duidelijk dat het bedrijf energieneutraal zal worden gerealiseerd. Het verbruik van het nieuwe bedrijf wordt als volgt ingeschat: • Kantoorgebouw A en Poortgebouw D samen 675.000 kWh

- Het dakoppervlak van bedrijfsgebouw wordt, waar mogelijk, beschikbaar gesteld voor de opwek van energie. - In het geval van inzet van arbeidsmigranten is aantoonbaar voorzien in adequate huisvesting.	• Werkplaatsen gebouw B circa 525.000 kWh. Dit komt neer op een geschat totaalverbruik van 1.2 MWp. Er wordt voorzien in voldoende zonnepanelen, waardoor minimaal 1.2 MWp ter plaatse kan worden opgewekt. Daarmee wordt het bedrijf energieneutraal. Daarnaast kent het planvoornemen een hoge duurzaamheidsambitie. Daarmee is de energievraag van het gebouw zoveel mogelijk beperkt. Het gebouw is voorzien van een hogere isolatiewaarde in de bouwkundige schil dan vereist, zowel voor de dichte delen als het toepassen van triple beglazing. Hierdoor is de benodigde energie conform de BENG berekeningen voor de kantoren ca. 25% lager dan minimaal vereist vanuit de wettelijke eisen. Voor de energie die nog wel nodig is, is voor de opwekking van de warmte en koude behoefte van het gebouw een ontwerp opgezet zonder gasaansluiting, dit geldt ook voor de industriële processen/installaties. Voor een duurzame warmte- en koude opwekking wordt gebruik gemaakt van diverse lucht/water warmtepompen. De benodigde energie wordt daarnaast beperkt door de luchtinstallatie vraag gestuurd uit te voeren en dus alleen daar waar nodig te ventileren in de kantooromgeving. Naast de wettelijke eisen is ervoor gekozen om ook een BREEAM certificaat op te nemen. Diverse BREEAM credits stellen eisen aan duurzaamheid naast de energie eisen zijn er ook ecologische eisen in deze certificering opgenomen waar aan wordt voldaan. In dit geval wordt ingezet op de BREEAM-score "Very Good". De beschikbaarheid van bedrijfsdaken voor de opwek van energie is geborgd in onze algemene uitgiftevoorwaarden voor bedrijventerreinen die ook op dit bedrijf van toepassing zijn. Het planvoornemen voorziet in dat kader ook concreet in de realisatie van zonnepanelen op de daken van de nieuwbouw. Bij dit bedrijf is geen sprake van (structurele) inzet van arbeidsmigranten waarbij voorzien moet worden in adequate huisvesting.
--	---

	De ruimtelijke onderbouwing (paragrafen 3.3.1 en 4.13) wordt op deze punten aangevuld.
Op grond van artikel 3.42 lid 2 sub d Iov dient de mogelijkheid onderzocht te worden of rekening kan worden gehouden met klimaatverandering en zorgvuldig ruimtegebruik.	De ontwikkeling van dit bedrijfsperceel maakt deel uit van de bredere ontwikkeling van Haven 8 Oost. Binnen dit gebied zal in voldoende mate aandacht worden besteed aan klimaatgerichte maatregelen, zoals blijkt uit de Nota van uitgangspunten voor Haven 8 Oost afronding die op 28 januari 2021 door de raad van Waalwijk is vastgesteld. Eén van de mogelijkheden die wordt onderzocht is de verdere ontwikkeling van grootschalige opwek van duurzame energie in de vorm van wind- en zonne-energie in dit gebied. Dit sluit aan bij de Waalwijkse ambitie om in 2043 klimaatneutraal te zijn. Daarnaast wordt ingezet op een robuuste groene zone tussen het bedrijventerrein en het Drongelens Kanaal. Deze zone met beleefbaar groen draagt bij aan een klimaatbestendige ontwikkeling en vormt tevens een groene omlijsting c.q. landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein. In samenhang met de ecologische zone langs de Gansoyensesteeg en de groene bufferzones van het Gol tussen A59 en bedrijventerrein kan deze bovendien van betekenis zijn voor de migratie van flora en fauna. Dit moet uiteindelijk voorzien in de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel.  Het ontwerp voor dit specifieke initiatief voorziet in een functioneel terreinplan. Er wordt voorzien in de realisatie van een wadi voor de opvang van regenwater. Al het overige regenwater wordt via een terreinriool (gedimensioneerd met 110 l/s/ha dat voldoet aan de eisen) afgevoerd naar gemeentelijke watergangen aan de randen van het perceel. De overige benodigde waterberging wordt door de

	gemeente in het openbare gebied gerealiseerd in samenhang met de ontwikkeling van het gehele gebied Haven 8 Oost. De projectlocatie wordt omzoomd met groen en water waardoor hittestress zoveel mogelijk wordt voorkomen. De locatie ligt aan de rand van agrarisch en open gebied. Hier is voldoende ruimte voor de wind waardoor hitte als gevolg van extra verharding en bebouwing op het terrein, kan worden verwerkt in de omgeving. Tevens voorziet het planvoornemen in de opwekking van energie met zonnepanelen op de daken, zodat het bedrijf energieneutraal zal zijn. Daarmee wordt eveneens een bijdrage geleverd aan het tegengaan van nadelige gevolgen voor het klimaat. De ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 3.2.1) wordt op dit punt aangevuld.
Gaat dit bedrijf (op termijn) ook gebruik maakt van de insteekhaven? Wij vragen hier ook nog aandacht aan te schenken in de ruimtelijke onderbouwing.	Op dit moment heeft het bedrijf nog geen concrete plannen voor vervoer over water, maar voor de toekomst wordt dit zeker niet uitgesloten.
Op p. 19 en 20 van de Ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken over Zwaluwenbunders als (zacht) plan. Deze ontwikkeling is echter nu van de baan, zodat de ruimtelijke onderbouwing op dit onderdeel aangepast moet worden.	De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit punt aangepast.
In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat onderhavige ontwikkeling deel uit zal maken van bestemmingsplan Haven VIII fase 2. Wij verzoeken u aan te geven wanneer dit bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Dit is van belang, omdat bij de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening moet worden gehouden met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het stedelijk gebied. Thans wordt aangegeven dat 1 % van de gronduitgifte zal worden aangewend voor de kwaliteitsverbetering van het landschap. Het is van belang dat nader inzicht wordt gekregen op de kwalitatieve landschappelijke afronding van het bedrijventerrein als geheel met het oog op artikel 3.43 sub d IOV `.	De verwijzing naar dit bestemmingsplan is inmiddels achterhaald. Op 28 januari 2021 heeft de raad van Waalwijk de Nota van uitgangspunten voor Haven 8 Oost afronding vastgesteld. De nota gaat onder meer uit van een robuuste groene zone tussen het bedrijventerrein en het Drongelens Kanaal. Door een dergelijke zone ontstaat een groene omlijsting c.q. landschappelijke inpassing. In samenhang met de ecologische zone langs de Gansoyensesteeg en de groene bufferzones van het Gol tussen A59 en bedrijventerrein kan deze bovendien van betekenis zijn voor de migratie van flora en fauna. Dit moet uiteindelijk voorzien in de kwalitatieve landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein als geheel. De nota zal de komende tijd worden uitgewerkt. De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit punt aangepast.

Zienswijze 2	Antwoord
De bouw en de activiteiten van het bedrijf leiden tot een stikstofuitstoot waarvan niet vaststaat dat deze geen gevolgen heeft voor Natura2000.	De aanvrager van de onderhavige vergunning heeft een Aerius-berekening laten maken, waaruit volgt dat er geen sprake is van een effect groter dan 0,00 mol/ha/ja op Natura2000. Er is dan ook geen sprake van een significant effect op Natura2000. Op basis van recente ontwikkelingen op het gebied van stikstofdepositie zijn de stikstofberekeningen en de bijbehorende memo geactualiseerd. De conclusie wijzigt echter niet. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat binnen Natura 2000 (Loonse en Drunense duinen) ligt op circa 2,5 km. AERIUS berekent daar een depositie van 0,00 mol/ha/jr waarbij alle verkeersbewegingen volledig worden meegerekend. Op meer dan 5 km afstand is de uitkomst hetzelfde of zelfs negatief (aan de westkant waar veel bestaande verkeersbewegingen komen te vervallen). De actuele versie van de memo stikstof met de bijbehorende berekeningen is toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing.
Het plan heeft een grote negatieve impact op de omgeving en is derhalve in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Uit de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag volgt dat de ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.
Er is geen sprake van zorgvuldig ruimte gebruik. Door nadelen als lawaai, verkeersdrukte en luchtverontreiniging is niet duidelijk dat er een goede balans is tussen de voor- en nadelen van het plan.	Uit de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag volgt dat de extra verkeersgeneratie binnen de bestaande ontsluitingsstructuur kan worden afgewikkeld. Hiervan zijn geen negatieve effecten op het gebied van luchtverontreiniging en geluidhinder te verwachten, zo blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing. Er zijn derhalve geen zwaarwegende nadelen die vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aan een vergunning voor dit project in de weg staan.
De bestemmingen van de bestaande vestigingen van Van Mossel dienen te worden gewijzigd of verwijderd.	Dit is geen voorwaarde die op basis van wet- of regelgeving geldt voor deze ontwikkeling. Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn deze bestemmingen nog steeds aanvaardbaar op de bestaande locaties.
De gemeente Waalwijk heeft met de ontwikkeling van de logistieke ondernemingen een "krediet" genomen op mogelijke stikstofruimte.	De bestaande logistieke ondernemingen op het bedrijventerrein maken noch op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noch op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) deel uit van het project waarvoor de

	onderhavige omgevingsvergunning is aangevraagd. De stikstofruimte van deze bedrijven hoeft in dit verband dan ook niet te worden betrokken bij de beoordeling ervan.
De genomen ruimte zal eerst teruggebracht moeten worden tot onder de grens van de kritische depositiewaarde.	De algemene opgave om de te hoge stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden terug te brengen moet worden onderscheiden van de besluitvorming over individuele plannen en projecten die tot stikstofdepositie leiden. De algemene opgave hangt samen met de uit de Habitatrichtlijn voortvloeiende verplichting tot behoud, herstel en het voorkomen van verslechtering van de Natura 2000-gebieden (artikel 6, eerste en tweede lid). Het terugbrengen van stikstofdepositie tot de kritische depositiewaarde is geen voorwaarde voor het verlenen van vergunningen op basis van de Wnb ten behoeve van concrete projecten.
Een MER rapport ontbreekt.	Voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning is een aanmeldnotitie vormvrije-mer beoordeling ingediend. Op basis hiervan hebben wij vastgesteld dat de voorgenomen ontwikkeling geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft en is besloten dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk is.
Er is geen ruimte voor verdere ontwikkeling van industrieterrein Haven. We kunnen niet ongebreideld doorgaan met allerlei infrastructurele activiteiten. Er moeten per provincie samen met gemeenten prioriteiten te worden gesteld, waarbij belangen integraal worden afgewogen.	Om op verantwoorde en afgewogen wijze in de uitbreidingsvraag voor bedrijventerreinen te kunnen voorzien, worden in Brabant per regio afspraken gemaakt tussen gemeenten en provincie. Op basis van het 'Afsprakenkader bedrijventerreinen Hart van Brabant 2020-2024' mag Haven 8 Oost vraaggericht worden ontwikkeld. Het perceel van Van Mossel is daarbij reeds op 'groen' gezet, omdat sprake is van een concrete vraag. Er is dus geen sprake van ongebreidelde groei, maar een ontwikkeling die past binnen de regionale afspraken.
Er is geen voortoets gemaakt en gepubliceerd. Aantasting van Natura2000 is niet afdoende uitgesloten.	In het kader van de voortoets is een stikstofberekening uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat door middel van interne saldering van stikstof sprake is van een depositie van 0,00 mol/ha/jr. Significante effecten op Natura2000 en een aantasting daarvan kunnen derhalve worden uitgesloten. De betreffende berekening is als bijlage bij de vergunning opgenomen. Zelfstandige publicatie van een voortoets is niet vereist.

Uit het rapport van het College van Rijksadviseurs volgt dat grote distributiecentra impact hebben op de ruimte inrichting van Nederland.	De onderhavige aanvraag heeft geen betrekking op de bouw van een distributiecentrum als bedoeld in het betreffende rapport, maar op de bouw van het hoofdkantoor van Van Mossel Automotive Groep BV. De ruimtelijke impact hiervan is afgewogen en vanuit stedenbouwkundig oogpunt passend bevonden op deze locatie.
De ontwikkeling en Waalwijk als logistieke hotspot leiden tot veel vracht -en transportverkeer met negatieve milieu- en bereikbaarheidseffecten van dien.	Uit de aanmeldnotitie vormvrije-mer beoordeling, de ruimtelijke onderbouwing en de onderliggende onderzoeken blijkt het project voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Eventuele effecten als gevolg van dit project zijn niet van dien aard dat deze hieraan in de weg staan.

DEEL 4: CONCLUSIE

De zienswijzen geven geen aanleiding tot een wijziging van het ontwerpbesluit omgevingsvergunning. Wel is de ruimtelijke onderbouwing naar aanleiding van de zienswijze van de provincie op een aantal onderdelen aangevuld.

