

**Bestemmingsplan 'Stationsstraat'
te Zevenbergen**

INZICHT
&
OVERZICHT

Bestemmingsplan 'Stationsstraat' te Zevenbergen

Opdrachtgever : Brabantse Waard
Postbus 10
4760 AA Zevenbergen

Projectnummer : 20100672-01

Status rapport / versie nr. : Definitief 02

Datum : 20 maart 2013

Opgesteld door : ing. M. van Strien

Gecontroleerd door : Mw. ing. M.M. Kooijman

Voor akkoord : ing. M. van Strien

Paraaf : 

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
D01	22-11-2012	Ontwerp	MS	MK
D02	20-03-2013	Vaststelling	MS	MK

INHOUD

blz.

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
		3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Planvorm	4
1.5	Leeswijzer	5
2	GEBIEDSVISIE	6
2.1	Bestaande situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	8
2.3	Conclusie	10
3	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Inleidende regels	11
3.3	Bestemmingen	11
3.4	Algemene regels	11
3.5	Overgangsrecht en slotregel	12
4	BELEIDSKADERS	13
4.1	Nationaal beleid	13
4.1.1	Nota Ruimte	13
4.2	Provinciaal en regionaal beleid	14
4.2.1	Structuurvisie Ruimtelijke Ordening	14
4.2.2	Verordening ruimte Noord-Brabant 2011	15
4.3	Gemeentelijk beleid	17
4.3.1	Structuurvisie Moerdijk 2030	17
4.3.2	De strategische Visie voor Moerdijk 2030	18
4.3.3	Beleidsplan Wonen 2007-2011	18
4.3.4	Woningbouwcapaciteit	18
4.3.5	Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010 - 2013	19
4.4	Conclusie	19
5	MILIEU-ONDERZOEK	20
5.1	Verkeer en infrastructuur	20
5.2	Ruimtelijke milieuzonering	20
5.3	Externe veiligheid	21
5.3.1	Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor	21
5.3.2	Overige risicobronnen	22

Bestemmingsplan 'Stationsstraat'
Brabantse Waard
Postbus 10, 4760 AA Zevenbergen

20100672-01
maart 2013
blad 2

5.3.3	Verantwoordingsplicht	22
5.3.4	Buisleidingen	22
5.4	Geluidshinder	22
5.5	Luchtkwaliteit	24
5.6	Archeologie en cultuurhistorie	25
5.7	Bodem	27
5.8	Ecologie	28
5.9	Water	28
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	30
6.1	Economische uitvoerbaarheid	30
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	31
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
7.1.1	Voorontwerpbestemmingsplan	31
7.1.2	Vaststelling	31
7.2	Handhaving	32

Bijlage

Bijlage 1: Verantwoording Groepsrisico Bestemmingsplan "Stationsstraat 35/39 Zevenbergen, gemeente Moerdijk.

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Omgevingsonderzoek 'Milieubelastende activiteiten Plangebied Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen' van AGEL adviseurs, d.d. 8 juni 2012, kenmerk 20100672 D01;
- Bijlage 2: Onderzoek 'Externe Veiligheid Plangebied Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen' van AGEL adviseurs, d.d. 23 februari 2012 kenmerk 20100672 D01;
- Bijlage 3: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer Appartementencomplex Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen, d.d. 29 mei 2012, kenmerk 20100672 D03;
- Bijlage 4: Bodemonderzoek 'Stationsstraat te Zevenbergen' van AGEL adviseurs, d.d. 30 juni 2010, kenmerk 20100178 D01;
- Bijlage 5: Watertoets 'Stationsstraat te Zevenbergen' van AGEL adviseurs, d.d. 07-december 2011, kenmerk 20100672 D01;
- Bijlage 6: Commentaarnota inspraak en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro, gemeente Moerdijk, 6 november 2012;
- Bijlage 7: Nota zienswijzen, gemeente Moerdijk, 15 maart 2013.

1 INLEIDING

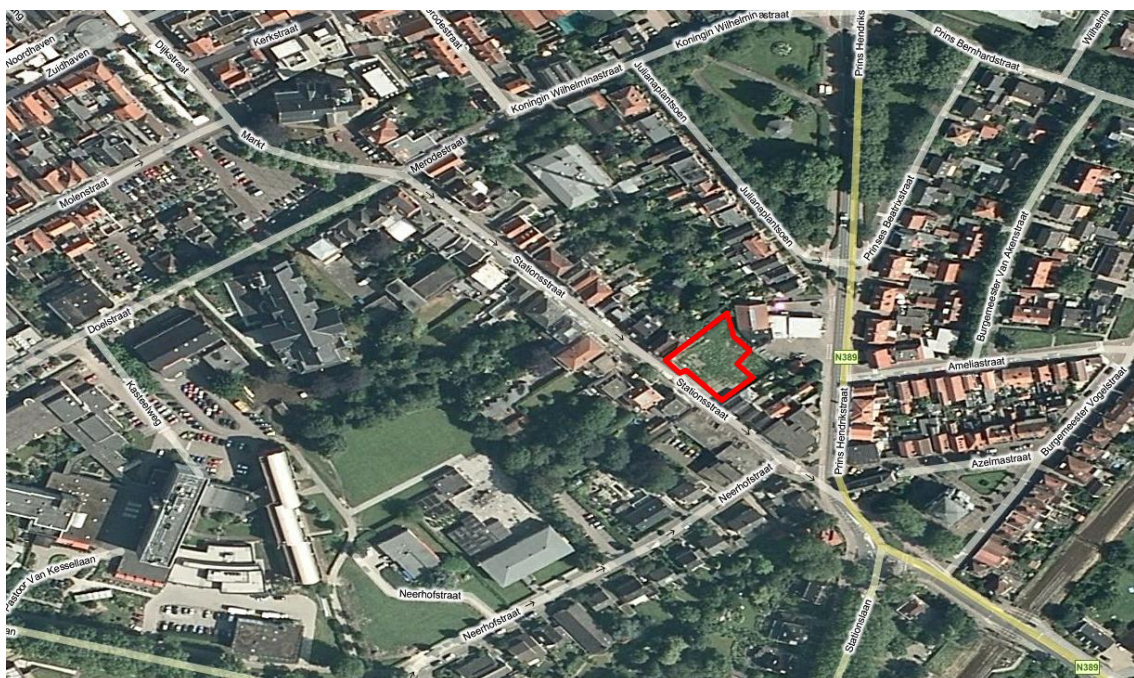
1.1 Aanleiding

Woningcorporatie Brabantse Waard is voornemens, tussen de bestaande bebouwing van de Stationsstraat 33 en 41, een appartementengebouw te realiseren. Het voorgestane appartementengebouw bestaat uit elf appartementen verdeeld over drie bouwlagen. Het betreft hier een binnenstedelijke inbreidingslocatie met een oppervlak van ca. 1.000 m².

Ter plaatse van het voorliggend plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Centrum Zevenbergen' van de gemeente Moerdijk. Dit bestemmingsplan staat de voorgestane ontwikkeling niet toe. Om de ontwikkeling toch mogelijk maken dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. De gemeente Moerdijk staat positief tegenover het plan en heeft derhalve besloten om voor de planontwikkeling een bestemmingsplan in procedure te brengen. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet in de noodzakelijke toetsing van het initiatief aan de planologische wet- en regelgeving alsmede de diverse milieutechnische aspecten. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in een adequate en planologische regeling voor de ontwikkeling van het appartementengebouw. De regels en de verbeelding zijn afgestemd op het ontwerp voor de locatie waarmee de flexibiliteit van de bestemmingsplan enigszins wordt beperkt en aldus een hogere mate van (rechts-)zekerheid over de voorgestane ontwikkeling ontstaat.

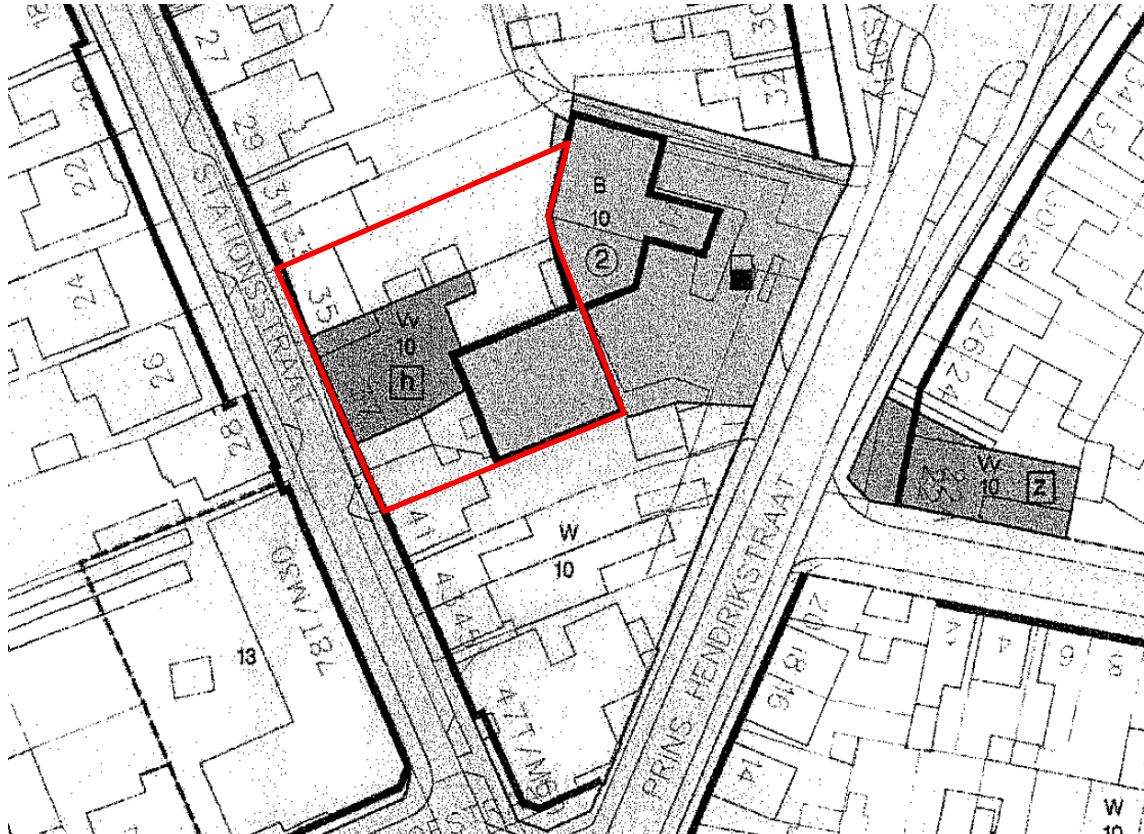
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Stationsstraat, tussen de bestaande bebouwing aan de Stationsstraat 33 en 41. Hiermee is het plangebied op korte afstand gelegen van de Prins Hendrikstraat (N389) in het oosten en het centrumgebied van de kern Zevenbergen in het westen. De bebouwing binnen het plangebied is reeds geamoveerd, waardoor het terrein in de huidige situatie een 'gat' in het gesloten straatbeeld vormt. De onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied binnen de kern Zevenbergen.



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het voorliggend plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Centrum Zevenbergen'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 17 december 2003 en op 13 juli 2004 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. De onderstaande afbeelding toont de contouren van het plangebied op een uitsnede van de plankaart bij dit bestemmingsplan.



Het voorliggend plangebied is binnen het vigerend bestemmingplan bestemd tot 'Wonen', 'Bedrijven' en 'Verspreide voorzieningen' met de aanduiding 'Horeca toegestaan'. Realisatie van het hier voorgestane appartementengebouw is dan ook niet mogelijk binnen de het vigerend bestemmingsplan.

1.4 Planvorm

Het voorliggend plan betreft een zogenaamd 'postzegel' ontwikkelingsplan en geldt uitsluitend voor de gronden welke zijn betrokken bij het voorliggend initiatief. Het initiatief betreft de ontwikkeling van 11 appartementen aan de Stationsstraat te Zevenbergen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst de ruimtelijke en functionele context van het plangebied in de huidige en toekomstige situatie. In hoofdstuk 3 wordt de juridische regeling binnen het voorliggend bestemmingsplan toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de relevante beleidskaders aangehaald van Nationaal Provinciaal en Gemeentelijk niveau, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. In hoofdstuk 5 worden de verschillende milieutechnische aspecten behandeld in het kader van de noodzakelijke toetsing. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het project en tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

2 GEBIEDSVISIE

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen binnen de kern Zevenbergen, welke de grootste kern binnen de gemeente Moerdijk vormt en deze kern kent dan ook het meest uitgebreide voorzieningenniveau.

De kern Zevenbergen is relatief hoog gelegen ten opzichte van het omliggende open zeeleilandschap. Oorspronkelijk was de kern het middelpunt van de veenontginning, later was het een handelsplaats. Uit bereikbaarheidsbehoefte werd De Roode Vaart gegraven om de kern voor schepen toegankelijk te houden. De Roode Vaart is de centrale, cultuurhistorisch waardevolle, structuurdrager van de kern en doorsnijdt de kern in noord-zuidelijke richting. Daarnaast zijn de Prins Hendrikstraat – Hazeldonkse Zandweg (N389) en De Langeweg (N285) de belangrijkste ontsluitingswegen op regionaal niveau. Doordat de N285 de kern oost-west doorkruist en de N289 de kern noord-zuid doorkruist en nabij het centrum op de N285 aansluit, zijn dit in ruimtelijke zin belangrijke structuurdragers.

Stedenbouwkundige structuur

De stedenbouwkundige structuur van Zevenbergen is opgebouwd rondom de historische kern die ter plaatse van de haven bestaat uit een rechthoekig patroon van evenwijdig aan elkaar lopende straten. Op grotere schaal is een waaiervormig patroon van straten te onderscheiden die uitkomen bij het station. De kern is daarbij kleinschalig en gevarieerd van karakter met individuele bebouwing in gesloten straatwanden.

Vanaf de noordzijde wordt Zevenbergen ontsloten door de provinciale rondweg De Langeweg (de N285) die aansluit op de A17 en verder in oostelijke richting op de A59 en A16. Vanaf deze provinciale weg wordt via de westelijke randweg het grootste gedeelte van de bebouwde kom ontsloten. Deze randweg vloeit in de wijk Molengors over in de stedelijke binnenring: de Kristallaan, Sint Jorisstraat, Pastoor van Kessellaan, Stationslaan en de Prins Hendrikstraat. Ter hoogte van de Blokweg wordt deze binnenring aangesloten op De Langeweg (de N285). Momenteel wordt de verkeerstructuur van Zevenbergen aangepast en wordt een nieuwe oostelijke randweg ontwikkeld, welke het doorgaande verkeer van en naar de steden Breda en Etten-Leur een snellere verbinding biedt en het centrumgebied van Zevenbergen zal ontlasten van doorgaand verkeer.

Plangebied

Zoals beschreven is het plangebied gelegen tussen de bestaande bebouwing aan de Stationsstraat 33 en 41. De bebouwing aan de Stationsstraat kent een sterk individueel karakter. Zo zijn aan deze straat enkele historische herenhuizen gelegen, maar vindt men hier ook kleinschalige eengezinswoningen uit het begin van de 20e eeuw, alsmede enkele moderne appartementengebouwen uit het eind van de 20e eeuw. De bebouwing kent hier hoofdzakelijk een woonfunctie hoewel, verder naar het centrum, ook enkele kantoren zijn gevestigd.

Ten noorden van het plangebied, aan de Prins Hendrikstraat 17, is een tankstation gelegen. De ontsluiting van dit tankstation vindt plaats via de Prins Hendrikstraat.

Direct ten oosten van het plangebied is een kleinschalige eengezinswoning gelegen, bestaande uit twee bouwlagen met (dwars-)kap. Direct ten westen van het plangebied staat een monumentaal herenhuis, bestaande uit twee bouwlagen met kap (afgeknot schilddak). Verder ten zuiden, aan de overzijde van de Stationsstraat bevinden zich eveneens verschillende monumentale herenhuisen in verschillende bouwstijlen.



Het straatbeeld aan de Stationsstraat kan in algemene zin omschreven worden als een karakteristieke statige woonstraat met een overwegend historisch en stedelijk karakter. De bebouwing maakt veelal een front naar de openbare ruimte (trottoirs) waardoor voortuinen nagenoeg niet aanwezig zijn binnen het straatbeeld. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ter hoogte van het voorliggend plangebied, de bebouwing aan de overzijde van de Stationsstraat wel over een voortuin beschikt. Dit zorgt ter hoogte van het plangebied voor een wat opener en 'lichter' straatbeeld.



Straatbeeld ter hoogte van plangebied in noordoostelijke richting



Impressie bebouwing tegenover plangebied aan de Stationsstraat
Straatbeeld ter hoogte van plangebied in noordwestelijke richting

Door het smalle straatprofiel en het geldend regime van rijrichtingen binnen het centrumgebied van Zevenbergen, is de Stationsstraat uitsluitend vanaf de Markt (het centrum) voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar. Gemotoriseerd verkeer van de Stationsstraat wordt direct op de Prins Hendrikstraat ontsloten.

2.2 Toekomstige situatie

De voorgestane ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 11 appartementen in het middel dure huur- en/of koopsegment. De ontwikkeling dient zich binnen het bestaande straatbeeld te voegen. Bij de totstandkoming van het ontwerp wordt dan ook nadrukkelijk aansluiting gezocht bij het bestaande regime van bouwhoogten en voorgevelrooilijnen. Evenals de naastgelegen bebouwing maakt de hier voorgestane bebouwing een front naar de openbare ruimte. In overeenstemming met het straatbeeld dient het ontwerp bij te dragen aan het (optisch) gesloten gevelbeeld van de Stationsstraat. Omdat het huidige individuele karakter van de bebouwing aan de Stationsstraat het straatbeeld bepaald, treedt ondanks de gesloten gevel een duidelijke parcellering op. In overeenstemming met het huidige straatbeeld dient in het gevelbeeld een duidelijke parcellering aangebracht te worden, welke aansluit bij de huidige schaal en maat van het straatbeeld.

De onderstaande afbeelding toont een impressie van de beoogde bebouwing, welke aansluit bij het bestaande straatbeeld.



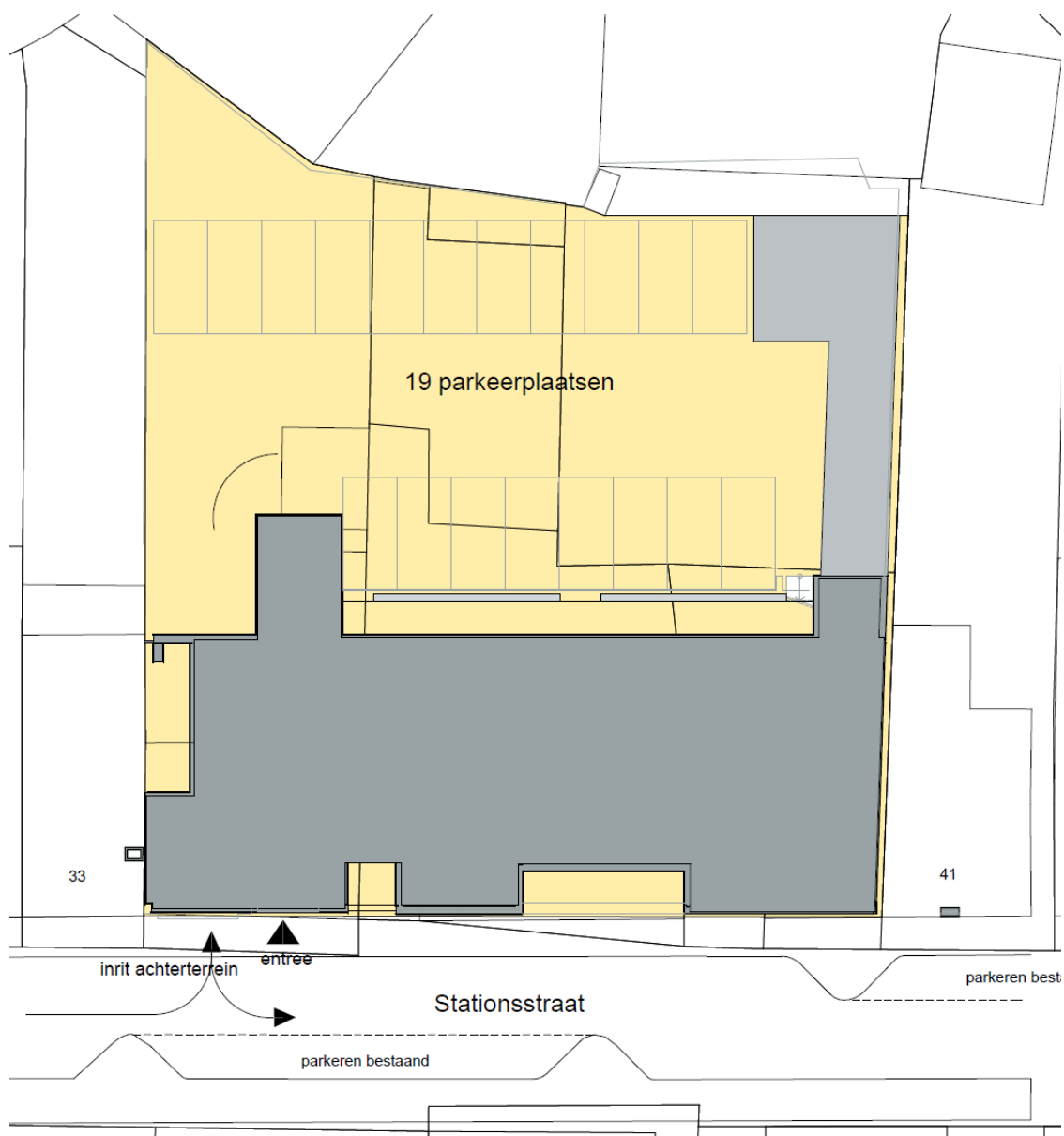
Ook voor wat betreft de bouwhoogte dient te worden aangesloten bij de kenmerken van de bestaande bebouwing aan de Stationsstraat. De bebouwing wordt dan ook opgericht in maximaal 3 bouwlagen tot een hoogte van maximaal 11,5 meter. De maximale goothoogte bedraagt 10 meter.

Voor de verdere architectonische uitwerking van het ontwerp wordt verwezen naar de Welstandsnota van de gemeente Moerdijk. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen (voorheen bouwvergunning) zal het ontwerp worden getoetst aan de redelijke eisen van welstand door de Welstandscommissie van de gemeente Moerdijk.

Verkeer en parkeren

In overeenstemming met het gemeentelijke beleid worden (11 x 1,7=) 19 parkeerplaatsen gerealiseerd, welke conform het gemeentelijk parkeerbeleid, op het eigen terrein gerealiseerd dienen te worden.

Zoals de onderstaande afbeelding toont worden, in overeenstemming met de gemeentelijke parkeernorm, 19 parkeerplaatsen binnen het voorliggend plangebied gerealiseerd.



De ontsluiting van deze parkeervoorzieningen vindt plaats via de Stationsstraat. Zoals de onderstaande impressie toont zal een in- c.q. uitrit aan de Stationsstraat worden toegevoegd, welke toegang biedt tot het achter gelegen parkeerterrein.



Doordat het parkeerterrein zich aan de achterzijde van het appartementengebouw bevindt, worden de parkeerplaatsen aan het zicht vanaf de Stationsstraat onttrokken.

2.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het voorliggend initiatief passend is binnen de bebouwingsstructuur van de directe omgeving van het plangebied. De bebouwing in de omgeving kent reeds een individueel karakter waarbij het voorliggend initiatief zal worden ingepast. Ten aanzien van het parkeren worden geen belemmeringen voorzien.

3 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

3.1 Inleiding

De indeling en inhoud van de regels bij dit bestemmingsplan zijn gebaseerd op de Moerdijkse bestemmingsplansystematiek. De bestemmingsplansystematiek is gebaseerd op en sluit aan bij SVBP2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) en IMRO2008 (Informatie Model Ruimtelijke Ordening).

3.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de 'Inleidende regels'. Dit hoofdstuk omvat twee artikelen: een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel inzake de wijze van meten.

Begrippen

Dit artikel definieert de begrippen die in een bestemmingsplan worden gebruikt. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken wordt gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

3.3 Bestemmingen

Hoofdstuk 2 bevat de 'Bestemmingsregels'. In dit hoofdstuk komen de verschillende bestemmingen met bijbehorende bouwregels en gebruiksregels aan bod.

Wonen

In het plan komt enkel de bestemming 'Wonen' voor. De gronden van deze bestemming zijn bedoeld voor gestapelde woningen. Daarnaast zijn erven, tuinen, water, nutsvoorzieningen, garages en parkeervoorzieningen toegestaan.

Bij de opstelling van het bestemmingsplan is in de bestemming 'Wonen' bepaald dat het hoofdgebouw (het appartementengebouw) uitsluitend binnen het bouwvlak mag worden opgericht met een maximale bouwhoogte van 11,5 meter.

Aan-huis-gebonden beroepen zijn als ondergeschikte functie bij de hoofdfunctie 'Wonen' toegestaan. Deze mogen alleen voorkomen zolang de omvang niet meer dan 30% van de gezamenlijke vloeroppervlakte van de bebouwing bedraagt. Dit geldt tot een maximum van 50 m² per woning.

3.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de 'Algemene regels' ten aanzien van de volgende aspecten:

Anti-dubbeltelregel

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' bevat een algemene anti-dubbeltelregel ter voorkoming van onbedoeld gebruik van de regels.

Bestemmingsplan 'Stationsstraat'
Brabantse Waard
Postbus 10, 4760 AA Zevenbergen

20100672-01
maart 2013
blad 12

Algemene bouwregels

Het artikel 'Algemene bouwregels' bevat een aantal bouwregels die algemeen toepasbaar zijn.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Dit artikel stelt de regels van stedenbouwkundige aard en de bereikbaarheid, zoals benoemd in paragraaf 2.5 van de bouwverordening van toepassing op de hier benoemde onderdelen.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel betreft algemene afwijkingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders met betrekking tot geringe afwijkingen van de regels van het plan.

3.5 Overgangsrecht en slotregel

Het vierde en laatste hoofdstuk bevat de 'Overgangs- en slotregels'. Hier is het overgangsrecht te vinden met betrekking tot het bouwen van bouwwerken en het gebruik van gronden en opstallen. De slotbepaling bevat de exacte naam van het bestemmingsplan.

4 BELEIDSKADERS

4.1 Nationaal beleid

4.1.1 *Nota Ruimte*

De Nota Ruimte is momenteel de landelijke beleidslijn, welke in is werking getreden op 27 februari 2006, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ordening en met name ontwikkeling van Nederland zijn vastgelegd. De nota heeft vier algemene doelen:

- versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
- waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- veiligheid (voorkoming van rampen).

In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'.

Ter bevordering van krachtige steden/dorpen wordt gestreefd naar 'basiskwaliteit' voor steden en dorpen. Hierbij staat de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten voorop. Nieuwe bebouwing voor deze functies dient dan ook grotendeels in of aansluitend op bestaand bebouwd gebied gerealiseerd te worden, waarbij wordt aangesloten bij de bestaande ruimtelijke structuren.

Gestreefd wordt naar een optimale gebruikmaking van de bestaande ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied waarbij er ruimte wordt geboden aan gemeenten om te kunnen groeien voor de eigen bevolkingsgroei.

Ten aanzien van het beleid binnen steden wordt onder meer gesteld dat stedelijke vernieuwing en herstructurering nodig zijn om de leefbaarheid te vergroten.

Met de bundelingstrategie wordt het draagvlak voor voorzieningen in steden en dorpen vergroot, de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 *Structuurvisie Ruimtelijke Ordening*

De Structuurvisie RO (SVRO) van de provincie Noord-Brabant is op 1 oktober 2010 vastgesteld. Deze structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie ondersteunt daarnaast het beleid op andere provinciale beleidsterreinen.

De structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Het gedachtegoed uit het Integraal Strategisch Milieubeleid (2006), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie RO opgenomen en verwerkt. Echter, in de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Dit komt ook tot uitdrukking op de (abstracte) structurenkaart van de Structuurvisie.

Daarnaast houdt de Structuurvisie RO rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie, de Cultuurhistorische Waardenkaart en het Natuur- en landschapsoffensief. De provinciale ruimtelijke belangen die voortkomen uit het vastgestelde Provinciaal Waterplan zijn opgenomen in de Verordening Ruimte, fase 1 en 2.

De kwaliteiten binnen de provincie Noord-Brabant zijn sturend bij de te maken ruimtelijke keuzes. Deze ruimtelijke keuzes zijn van provinciaal belang en zijn geformuleerd als:

- het versterken van regionale contrasten tussen klei, zand en veenontginningen;
- ontwikkeling van een vitaal en divers platteland;
- het creëren en behouden van een robuust water en natuursysteem;
- het realiseren van een betere waterveiligheid door preventie;
- de koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
- het geven van ruimte voor duurzame energie;
- de concentratie van verstedelijking;
- het ontwikkelen van een sterk stedelijk netwerk: Brabantstad;
- het creëren van groene geleidingszones tussen steden;
- het ontwikkelen van goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
- het ontwikkelen van economische kennisclusters;
- internationale bereikbaarheid;
- de beleefbaarheid van stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De structuurvisie is opgebouwd uit twee onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B van de structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: Groenblauwe structuur, Landelijk gebied, Stedelijke structuur en Infrastructuur.

De navolgende afbeelding toont een uitsnede van de structurenkaart bij de SVRO. Hierin is het voorliggend plangebied aangeduid als 'kern in het landelijk gebied'.



Voor de gebieden met de aanduiding 'kernen in landelijk gebied' geldt in hoofdlijnen dat binnen deze kernen uitsluitend gebouwd kan worden voor de eigen woningbehoefte volgens het principe van 'migratiesaldo-nul'. Wel is er ruimte beschikbaar voor specifieke verbeterprojecten van enige omvang. Het gaat hierbij om kwalitatieve verbeteringen in bestaand stedelijk gebied, zoals het saneren van milieuhinderlijke bedrijvigheid in de kern en het behouden van vrijkomende cultuurhistorisch waardevolle complexen. De nadere invulling van de ontwikkelingsmogelijkheden binnen deze gebieden vindt plaats binnen de provinciale verordening, welke in de navolgende paragrafen wordt beschreven.

4.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011

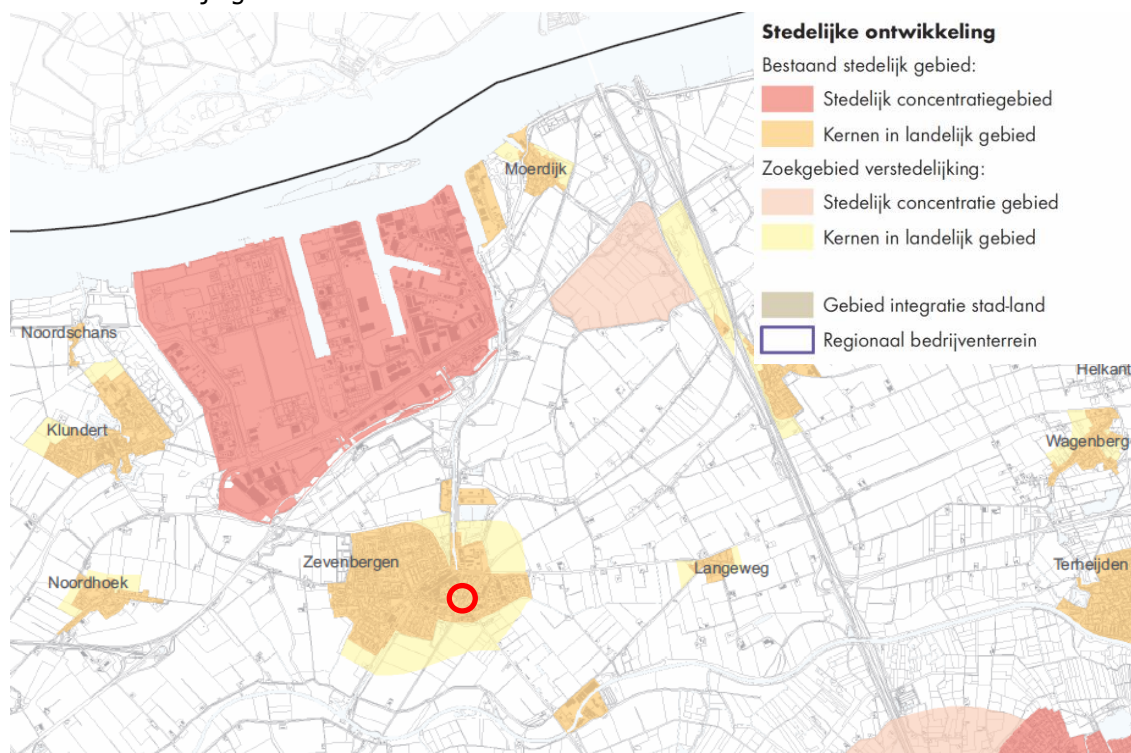
Op 1 maart 2011 is de Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011 in werking is getreden. In deze verordening worden de kaderstellende elementen uit het provinciale beleid vertaald in regels die direct van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:

- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- de natuurgebieden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de intensieve veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Relatie met de structuurvisie

De onderwerpen die in de verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij één van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen

Het onderstaand kaartbeeld toont dat het voorliggend plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied.



De verordening stelt dat stedelijke ontwikkelingen dienen plaats te vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarnaast vereist de verordening dat in de gemeentelijke planvorming wordt verantwoord dat de ruimtelijke mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied zo goed mogelijk worden benut.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Moerdijk 2030

De Structuurvisie Moerdijk 2030 is op 9 juni 2011 door de gemeenteraad van Moerdijk vastgesteld. De Structuurvisie Moerdijk 2030 is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Moerdijk. De visie (het wensbeeld) loopt tot 2030. Bij de structuurvisie is een uitvoeringsparagraaf gevoegd. Deze uitvoeringsparagraaf heeft een looptijd tot 2020 en kan iedere twee jaar worden herzien.

Ten aanzien de voorziene vergrijzing en ontgroening ziet de gemeente een belangrijke uitdaging in het tegemoetkomen aan de toenemende bevolkingskrimp en de vergrijzing. De Structuurvisie voorziet in de woningbouw voor de „eigen bevolking“ op het moment dat daar behoefte aan is, waarbij uitgegaan wordt van een migratiesaldo van nul. Om een goede aansluiting van de woningvraag op de woningbouwbehoefte te kunnen garanderen, zullen het woningbouwprogramma en de bevolkingsontwikkeling tussentijds (om de twee jaar) worden gemonitord. Voor de woningbouw is het essentieel dat het aanbod van woningen en woonmilieus goed aansluit bij de vraag van de woonconsumenten. Daarom wordt er strategisch en gedifferentieerd op kern- en projectniveau gebouwd waarbij rekening gehouden wordt met de bestaande woningvoorraad, ingeplande projecten en de signalen vanuit de markt (woningcorporaties, ontwikkelaars, makelaars en zorginstellingen, enzovoort) en de doelgroepen van het beleid (starters, doorstromers, senioren en de bijzondere doelgroepen). Door de vergrijzing ontstaat meer vraag naar seniorenwoningen en woonzorgcomplexen.

De onderstaande afbeelding toont een uitsnede van de structuurvisiekaart. Hieruit valt af te leiden dat het plangebied is gelegen binnen het bestaande stedelijk gebied nabij de rand van het voorzieningengebied van de hoofdkern. Als hoofdkern van de gemeente voorziet Zevenbergen in een hoog voorzieningenniveau en een regionale verzorgingsfunctie. Deze centrumfunctie wenst de gemeente verder te versterken.



4.3.2 De strategische Visie voor Moerdijk 2030

De opgaven voortvloeiend uit onder meer de toenemende vergrijzing, vergroening en globalisering van de toeristische-recreatieve sector wil de gemeente Moerdijk in de periode tot 2030 uit voeren. De hiertoe opgestelde strategische visie bevat een aantal fundamentele keuzes voor de gewenste toekomstige ontwikkeling van de gemeente Moerdijk. Daarnaast bevat de visie een aantal nieuwe randvoorwaarden op hoofdlijnen voor de langere termijn. De strategische visie bevat de missie van de gemeente Moerdijk op weg naar 2030 en een strategie om deze te bereiken. Het is de rode draad voor het totale beleid van de gemeente.

4.3.3 Beleidsplan Wonen 2007-2011

Het Beleidsplan Wonen 2007-2011 "Een (t)huis voor iedereen" is op 28 juni 2007 door de gemeenteraad van Moerdijk vastgesteld. Uit het woningbehoefteonderzoek (WBO) 2006, dat onder andere als basis heeft gediend voor het beleidsplan, blijkt dat de inwoners van de gemeente Moerdijk het goede woonklimaat in hun gemeente waarderen. Het WBO laat zien dat circa 90% van de inwoners na verhuizing bij voorkeur in de gemeente wil blijven wonen. De gemeente wil zoveel mogelijk aan deze wens van haar burgers tegemoetkomen.

De gemeente Moerdijk behoort tot de landelijke gemeenten en heeft dienovereenkomstig tot taak ten minste te bouwen voor de opvang van de natuurlijke bevolkingsgroei. De gemeente kampt met een negatief migratiesaldo. De gemeente wil niet alleen voorkomen dat het aantal inwoners verder terugloopt, maar heeft ook de ambitie om te groeien. Immers, het draagvlak voor het behoud van de voorzieningen moet op peil blijven. Vooralsnog is de gemeente qua woningbouw gehouden aan het kader dat behoort bij een landelijke gemeente. Door strategische nieuwbouw, gebaseerd op de woningbehoefte volgens het WBO, wordt beoogd de gewenste kwalitatieve nieuwbouw te realiseren, zodat hierdoor een zo groot mogelijke verhuisketen op gang komt en daarmee de doorstroming in de woningvoorraad wordt bevorderd. Gebouwd wordt naar behoefte en mogelijkheden volgens het WBO en signalen vanuit de markt (woningbouwcorporaties, zorgverleners en ontwikkelaars). De behoefte is het grootst in de grotere kernen. Naast de benodigde reguliere woningbouw in de kleine kernen is daar ook altijd ruimte voor maatwerk.

Door middel van nieuwbouw in de verschillende kernen kan worden bijgedragen aan meer variatie in het woningaanbod en woonmilieus. De gemeente wil graag voor alle doelgroepen (onder andere starters en ouderen) een thuis bieden. Daarvoor is het belangrijk dat bewoners zoveel mogelijk de kans krijgen om in hun woonbehoefte in de gemeente Moerdijk te voorzien. Door voldoende woningen te bouwen en de keuzemogelijkheden te vergroten, hoeven inwoners van Moerdijk minder vaak uit te wijken naar andere gemeenten. Het is belangrijk dat in de verschillende kernen een evenwichtige bevolkingsopbouw blijft bestaan. Een evenwichtige bevolkingssamenstelling in de gemeente is belangrijk om de leefbaarheid in stand te houden. In de gemeente zijn voor de korte en langere termijn voldoende potentiële bouwlocaties beschikbaar om strategische en gedifferentieerde nieuwbouw te realiseren.

4.3.4 Woningbouwcapaciteit

Het uitgangspunt voor het gemeentelijke reguliere woningbouwprogramma vormt de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose, gebaseerd op demografische ontwikkelingen en trends. Daarnaast mag de gemeente Moerdijk nog 1075 woningen bovenop het reguliere woningbouwprogramma bouwen. Deze extra woningen vloeien voort uit de compensatieregeling voor 'huisvesting werknemers industrieterrein Moerdijk' en de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk (MoerdijkMeerMogelijk)'. Op basis daarvan heeft de gemeente een woningbouwcapaciteit van 2225 woningen voor de periode tot 2020.

De ontwikkeling van 11 appartementen nabij het centrum van de kern Zevenbergen past binnen de woningbouwplanning en –programmering en voorziet hiermee in de behoefte.

4.3.5 Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010 - 2013

De gemeenteraad van Moerdijk heeft in april 2007 de nota 'Lokaal Mobiliteitsplan Moerdijk maakt mensen mobiel!' vastgesteld en hiermee ingestemd met de diverse thema's en actiepunten die in het plan zijn opgenomen. In de nota wordt uitgebreid ingegaan op het thema 'Bereikbaarheid'. Een van de onderdelen van dit thema is parkeren met als belangrijk actiepunt 'Het opstellen van een Parkeerbeleidsplan'. Deze notitie is opgesteld in november 2009 onder de titel 'Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010 - 2013'.

Ten aanzien van het parkeerbeleid spelen er tal van aspecten. Deze aspecten zijn binnen het beleid onderverdeeld in elf 'bouwstenen'. Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling, waarbij het de realisatie van 11 woningen betreft, kan worden volstaan met toetsing aan de door de gemeente gehanteerde parkeernorm.

Het gemeentelijk parkeerbeleid (Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010 - 2013) gaat uit van verschillende hoofdgroepen van functies (waaronder de functie wonen) waaraan een parkeernorm is gekoppeld. Deze parkeernormen variëren afhankelijk van het type woning, tussen de 2,0 en 0,6 parkeerplaatsen per woning. In de onderhavige situatie is de volgende parkeernormen van toepassing:

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid, uitgaande van een middeldure appartementen, dient een parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per appartement gehanteerd te worden. Hiervoor geldt dat deze op het eigen terrein gesitueerd dienen te worden. Aangezien het voorliggend plan de realisatie van 11 appartementen binnen het middeldure koop- en/of huursegment beoogt, dient het plan te voorzien in tenminste 19 parkeerplaatsen.

4.4 Conclusie

Op basis van het Rijks- en Provinciaalbeleid worden de realisatie van stedelijke functies binnen het bestaand stedelijk gebied gestimuleerd. Daarnaast wordt binnen het gemeentelijk 'Beleidsplan Wonen' bouwen naar behoefte benoemd als beleidslijn waarbij binnen de kernen ruimte is voor maatwerk. Binnen 'De strategische visie Moerdijk 2030' wordt met betrekking tot wonen gesteld dat voldoende (kwantitatieve en kwalitatieve) huisvestingsmogelijkheden door nieuwbouw en aanpassing nagestreefd dient te worden. Hierbij vormt de huisvesting van senioren een belangrijke speerpunt. Tenslotte wordt met het voorliggend plan inbreiding binnen de bestaande kern voorgestaan waarmee wordt aangesloten bij de doelstelling van de gemeente Moerdijk zoals verwoordt in de Structuurvisie Moerdijk 2030. Tenslotte wordt tegemoet gekomen aan de gemeentelijke eisen ten aanzien van het parkeerbeleid. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat ten aanzien van de beleidsaspecten geen belemmeringen bestaan voor de ontwikkeling van de hier voorgestane appartementen.

5 MILIEU-ONDERZOEK

5.1 Verkeer en infrastructuur

Met de realisatie van het voorliggend plan wordt geen wijziging in de huidige verkeersstructuur tot stand gebracht. De toevoeging van elf appartementen zorgt evenmin voor een (relevante) toename van de verkeersintensiteit van de directe omgeving. De ontsluiting van het voorliggend plangebied zal geschieden via de Stationsstraat. Met de voorgestane ontsluitingsroute wordt een nieuwe in/uitrit direct aan de Stationsstraat toegevoegd.

Gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling worden geen negatieve effecten verwacht ten aanzien van het aspect verkeer en infrastructuur.

5.2 Ruimtelijke milieuzonering

In opdracht van de Brabantse Waard is door AGEL adviseurs een omgevingsonderzoek uitgevoerd naar de milieuzonering van de milieubelastende activiteiten gelegen in de directe omgeving van het plangebied Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen. De resultaten uit dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Omgevingsonderzoek Milieubelastende activiteiten Plangebied Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen', d.d. 8 juni 2012.

Het doel van dit onderzoek is om, op basis van een beoordeling van de omgeving van het plangebied en de relevante milieudossiers, de invloed op de ruimtelijke zonering te bepalen voor een woonbestemming binnen het plangebied. Aan de hand van deze beoordeling is het mogelijk om te bepalen of de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van invloed is voor de nabij gelegen bedrijfsactiviteiten, welke mogelijk aanleiding geven tot aanpassing van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van inventarisatie is gebleken de relevante bedrijfsactiviteiten plaatvinden aan de Prins Hendrikstraat 17, 17A en 17B.

nr	locatie	omschrijving	richtafstanden in meters					
			geur	stof	geluid	gevaar	max.	aanwezig
1	Pr. Hendrikstr. 17	benzineservicestation	30	0	30	10	30	15
2	Pr. Hendrikstr. 17A	dienstverlening	0	0	10	0	10	15
3	Pr. Hendrikstr. 17B	dienstverlening	0	0	10	0	10	20

 Overschrijding richtafstand.

Tabel Richtafstanden activiteiten buiten het plangebied

Zoals in de bovenstaande tabel is aangegeven worden de richtafstanden voor een rustige woonwijk voor het service station Andrea voor de onderdelen geluid en geur overschreden. Deze lopen dus over het bouwvlak van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Voor het in beeld brengen van de ruimtelijke zonering van de milieubelastende activiteiten is gebruik gemaakt van de systematiek zoals aangegeven in de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering, uitgave 2009'. Deze publicatie geeft afstanden voor de milieuthema's geur, stof, geluid en veiligheid, gebaseerd op een gewenste omgevingskwaliteit geldend voor een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Aan de hand van een SBI codering zijn voor deze thema's richtafstanden vastgesteld. Deze afstanden gelden als een handreiking voor een goede ruimtelijke ordening. Overeenkomstig deze publicatie is middels een milieukundig onderzoek en mede op basis van jurisprudentie afwijking mogelijk mits dit gemotiveerd en onderbouwd plaatsvindt.

Op basis van het onderzoek wordt gesteld dat er ter plaatse van de woningbouw binnen het plangebied een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden als gevolg van de milieubelastende activiteiten die plaatsvinden buiten het plangebied. Daarnaast wordt de bedrijfsvoering van de nabij gelegen milieubelastende activiteiten niet onnodig beperkt door de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

5.3 Externe veiligheid

In opdracht van Brabantse Waard is door AGEL adviseurs een onderzoek gedaan naar de invloed van de Externe Veiligheid ten behoeve van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voor het plangebied Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen. Dit onderzoek is als separate bijlage aan het voorliggend plan toegevoegd.

De enige aanwezige relevante risicobron betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Zevenbergsehoek – Roosendaal. Deze spoorlijn is gelegen ten oosten van het plangebied op een afstand van circa 165 meter.

5.3.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico:

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico afgezet tegen de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR-risico-contouren. Voor nieuwe situaties geldt een PR contour van 10^{-6} . De PR contour geldt als een grenswaarde en mag niet overschreden worden.

Groepsrisico:

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute of de inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven.

Mede in overleg met de gemeente Moerdijk zijn door de Regionale Milieudienst West-Brabant risicoberekeningen uitgevoerd. Voor deze berekeningen is gebruik gemaakt van het bevolkingsbestand van de woonplaats Zevenbergen. Uit de rekenresultaten blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen een PR 10^{-6} contour. Op basis hiervan kan gesteld worden dat er sprake is van een toereikende mate van basisveiligheid binnen het plangebied.

Ten aanzien van het groepsrisico is als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling sprake van een marginale toename van het groepsrisico. Voor de huidige situatie bedraagt de hoogte van het groepsrisico $0,441 \times OW$. Voor de toekomstige situatie kan gesteld worden dat de oriëntatiewaarde (OW) voor het groepsrisico niet wordt overschreden. In de toekomstige situatie bedraagt de hoogte van het groepsrisico $0,443 \times OW$.

De maximale ongevalfrequentie Max F waarbij sprake is van meer dan 10 dodelijke slachtoffers bedraagt $2,4 \times 10^{-6}$ per jaar. Het maximale aantal slachtoffers bedraagt 591 personen. De kans hierop bedraagt $1,0 \times 10^{-9}$ per jaar.

5.3.2 Overige risicobronnen

Ten aanzien van de overige risicobronnen kan gesteld worden dat deze op een dermate grote afstand van het plangebied zijn gelegen dat deze als niet relevant aangemerkt kunnen worden voor het aspect externe veiligheid.

5.3.3 Verantwoordingsplicht

Uit de rekenresultaten blijkt dat er sprake is van een marginale toename van het groepsrisico. Binnen het plangebied is sprake van een personendichtheid van 26,4 personen. Omdat sprake is van een toename van minder dan 10% van het groepsrisico en in de toekomstige situatie geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde, is een verantwoording van de hoogte van het groepsrisico niet noodzakelijk. Wel dient het bevoegd gezag de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en inzet van hulpdiensten te verantwoorden. In het kader van haar verantwoordingsverplichting dient het bevoegd gezag ook advies in te winnen bij de regionale brandweer of het bestuur van de veiligheidsregio en dit advies te betrekken in haar afweging.

Door de gemeente Moerdijk is in overeenstemming met het voorgaande een verantwoording opgesteld. De betreffende verantwoording is als bijlage 1 toegevoegd aan het voorliggend bestemmingsplan. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken acht de gemeente dat de realisatie van 11 appartementen aan de Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen, verantwoord.

5.3.4 Buisleidingen

Uit de beoordeling van de risicokaart blijkt dat er binnen het plangebied geen buisleidingen zijn gelegen. Ten noorden van het plangebied zijn wel ondergrondse buisleidingen aanwezig. De meest nabij gelegen buisleiding is gelegen ten noordwesten van het plangebied en betreft een hogedrukgasleiding. Deze gasleiding is gelegen op een afstand van circa 1.500 meter van het plangebied. De hogedrukgasleiding betreft een 8,63 inch leiding met een werkdruk van 40 bar. Het invloedsgebied van deze hogedrukgasleiding bedraagt 105 meter. Voor de hogedrukgasleiding is de PR 10^{-6} contour gelegen op het hart van de buisleiding. Op basis van deze informatie kan gesteld worden dat het plangebied ruim gelegen is buiten het invloedsgebied van een buisleiding. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen stelt geen beperkingen aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

5.4 Geluidshinder

Volgens de Wet geluidshinder is een akoestisch onderzoek noodzakelijk wanneer een nieuwe woning of een ander geluidgevoelig object gesitueerd wordt binnen een door de Wet geluidshinder aangewezen geluidzone. De hier voorgestane appartementen zijn gepland binnen de zone voor wegverkeer van de Prins Hendrikstraat, de Stationslaan en de spoorlijn Roosendaal – Lage Zwaluwe (traject 630).

In opdracht van Brabantse Waard is door AGEL adviseurs onderzoek verricht met betrekking tot het aspect geluidshinder. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer Appartementencomplex Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen', d.d. 29 mei 2012, met kenmerk 20100672 D03. Deze rapportage is als bijlage aan het voorliggende bestemmingsplan toegevoegd. De conclusies uit dit onderzoek zijn onderstaand kort weergegeven.

Wegverkeer

De planlocatie is gelegen binnen de zone van de Prins Hendrikstraat en de Stationslaan. Ten behoeve van de cumulatie in het kader van het Bouwbesluit en een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de 30 km-wegen Stationsstraat en Neerhofstraat in de beoordeling meegenomen. De verkeersgegevens van deze wegen zijn aangeleverd door de gemeente Moerdijk.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Prins Hendrikstraat ter plaatse van de grens van het bouwvlak hoger zal zijn dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Met een geluidbelasting van maximaal 56 dB wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de Stationslaan voldoet ter plaatse de grens van het bouwvlak met maximaal 40 dB aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Uit de cumulatie in het kader van het Bouwbesluit blijkt dat de geluidbelasting op zowel de voor als achtergrens van het bouwvlak hoger zal zijn dan 53 dB, hetgeen betekent dat mogelijk akoestische maatregelen nodig zullen zijn om een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen.

Railverkeer

De planlocatie is gelegen binnen de zone van de spoorbaan Roosendaal – Lage Zwaluwe, traject 630. Voor de invoergegevens is gebruik gemaakt van de cijfers van het akoestisch spoorboekje Aswin 2011 met betrekking tot de peiljaren R2006 (v8/08), R2007 (v 10/09) en R2008 (v 06/11).

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van traject 630 ter plaatse van de grens van het bouwvlak maximaal 54 dB bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 55 dB.

Cumulatie weg- en railverkeer

In de voorliggende situatie wordt alleen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor de bronsoort wegverkeer overschreden zodat cumulatie in het kader van de Wet geluidshinder niet aan de orde is. Omdat kan worden gesteld dat het wegverkeer wel als relevant kan worden aangemerkt zal, in de context van een goede ruimtelijke ordening, cumulatie met het weg- en railverkeer wel worden beschouwd.

De cumulatieve geluidbelasting voor wegverkeer respectievelijk railverkeer bedraagt ter plaatse van de grens van het bouwvlak maximaal 56 dB respectievelijk 54 dB. Dit valt binnen de bandbreedte van de geldende normering zijnde 48 - 63 dB voor wegverkeer en 55 - 68 dB voor railverkeer. De cumulatieve geluidbelasting vormt geen beperking voor het verlenen van een hogere waarde.

Hogere grenswaarde

Uit de rekenresultaten blijkt dat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting alleen door het verkeer op de Prins Hendrikstraat wordt overschreden. Als gevolg van de Stationslaan en de spoorlijn vinden er geen overschrijdingen plaats.

Omdat voldaan wordt aan criteria van het hogere waarde beleid van de gemeente Moerdijk, zal bij burgemeester en wethouders een verzoek hogere waarde worden ingediend.

5.5 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 staan de hoofdregels voor luchtkwaliteit in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer. Net als die uit het oude Besluit Luchtkwaliteit 2005 gaan deze regels over het naleven van de gestelde normen, maar zijn er belangrijke nieuwe elementen toegevoegd. Die waren nodig om te zorgen dat de grenswaarden in Nederland worden gehaald en tegelijk projecten voldoende doorgang kunnen vinden.

De grenswaarden in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn afkomstig uit de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit en gelden voor de buitenlucht. Het gaat om de volgende stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀ en vanaf 2015 PM_{2,5}), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, kwik, nikkel en PAK's. Hiervan zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de maatgevende stoffen. De andere stoffen hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit en kunnen daarom in het algemeen buiten beschouwing worden gelaten.

De onderstaande tabel geeft de luchtkwaliteitseisen weer voor NO₂ en PM₁₀.

Luchtkwaliteitseisen voor NO₂ en PM₁₀.

Stof	type norm	eis	van kracht vanaf
NO ₂	grenswaarde (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³)	200	2015
	plandrempel voor zeer drukke verkeerssituaties (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden)		
	grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40	
	plandrempel (jaargemiddelde in µg/m ³)		
PM ₁₀	grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40	2011
	grenswaarde (24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³)	50	

De EU heeft Nederland in april 2009 grotendeels uitstel verleend van de termijn waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn, waardoor grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ in respectievelijk 2011 en 2015 zullen moeten worden behaald.

Bij de nieuwe bepalingen in de Wet milieubeheer horen ook uitvoeringsregels, vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen:

- AMvB Niet in betekende mate bijdragen
- Regeling Niet in betekende mate bijdragen
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

De Algemene Maatregel van Bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (NIBM) bepaalt wanneer de mate van luchtverontreiniging verwaarloosbaar is. In zo'n geval hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden.

Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is, dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO_2 of PM_{10} van meer dan 3% van de grenswaarde. De NIBM-regeling van 3% is gekoppeld aan de vaststelling van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) omdat in dit programma hiervoor maatregelen tegenover staan die het tijdig behalen van de grenswaarden waarborgen.

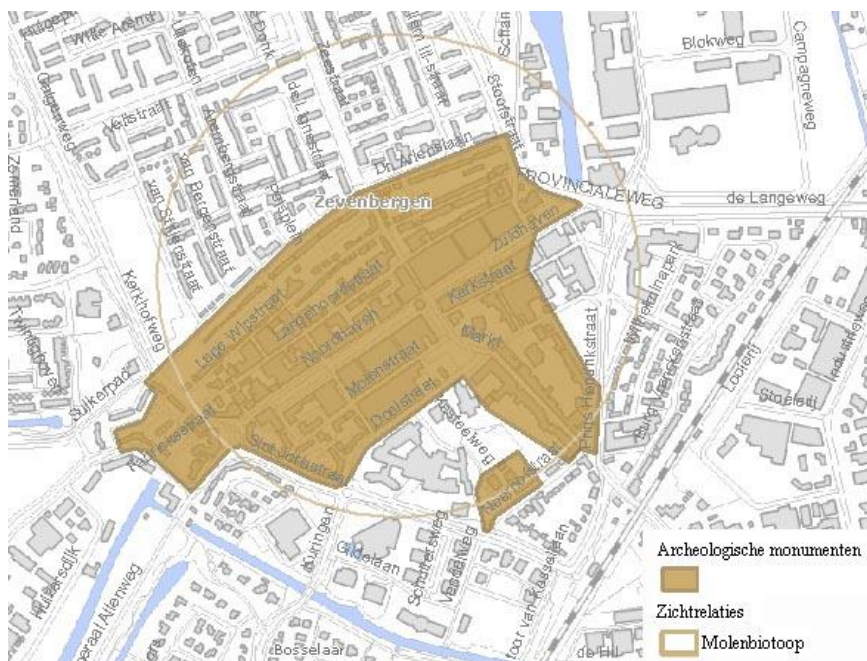
Om het beoordelen van plannen voor overheden eenvoudiger te maken is het percentage van 3 procent ook uitgewerkt in concrete getallen. Dat is gebeurd in de Regeling NIBM bijdragen. De regeling geeft concrete getallen voor plannen die gaan over, bijvoorbeeld de bouw van woningen en/of kantoren. De grens voor woningbouwplannen ligt bij 3% op 1.500 woningen. Als er twee ontsluitingswegen zijn, mag een grens van 3.000 woningen worden gehanteerd.

In het voorliggend plan is er sprake van elf nieuwe appartementen zodat de ontwikkeling als NIBM kan worden beschouwd. Een toetsing aan de grenswaarden kan daardoor achterwege blijven.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

Cultuurhistorie

Op basis van de provinciale Cultuur Historische Waardenkaart 2010 zijn aan het voorliggend plangebied de aanduiding 'archeologisch monument' en de aanduiding 'molenbiotoop', toegekend. Langs de Stationsstraat zijn verder diverse monumentale panden gelegen. Onderstaand is een uitsnede van CHW 2010 weergegeven. Navolgend worden de beide aanduidingen nader toegelicht.



Molenbiotoop

Voor het behoud en beheer van molens is het van groot belang dat deze blijven draaien. Dit is niet alleen goed voor de beleving en het maatschappelijk belang, maar ook noodzakelijk om de molen technisch in goede staat te houden. Een stilstaande molen waar niet wordt 'gedraaid' vervalt in hoog tempo. Immers bij een functionerende molen is er toezicht door de molenaar die eventuele gebreken kan constateren. Om goed te kunnen draaien heeft een molen een goede biotoop nodig. Dat wil zeggen dat er onder andere rond de molen weinig of geen windbelemmeringen zijn, zodat de wind vrij toegang heeft.

In de nabijheid van het plangebied is, ter plaatse van de Lage Wipstraat 80, de molen 'Fleur' gelegen. Het betreft hier een zogenaamde 'Stellingmolen' uit 1841. Om te kunnen garanderen dat nieuwe bebouwing geen invloed heeft op het functioneren van de molen is de molenbiotoop opgesteld.

Dit betekent dat binnen een straal van 100 m, gerekend vanaf het middelpunt van de molen, in principe geen bebouwing of beplanting mag worden opgericht hoger dan het onderste punt van de verticale wieken (9,5 m+peil). Voor de gronden binnen het stedelijk gebied gelegen binnen een straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanaf het middelpunt van de molen, mag geen bebouwing of beplanting worden opgericht met een grotere hoogte dan 1/30 van de afstand, gemeten tussen de bebouwing of beplanting en het onderste punt van de verticaal staande wieken van de molen.

Het voorliggend plangebied is gelegen op een afstand van c.a. 485 meter van de molen en valt daarom feitelijk buiten de molenbiotoop. Daarnaast wordt op basis van de 1/30 regeling voor molenbiotoop een maximale bouwhoogte van $9,5 + 1/30 \times 485 = 25,67$ meter mogelijk gemaakt. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van de kern Zevenbergen waarbij reeds bebouwing is gerealiseerd tussen de molen en het voorliggend plangebied.

Op basis van het voorgaande wordt dan ook geconcludeerd dat de ontwikkeling binnen het voorliggend plangebied niet relevant is in het kader van de molenbiotoop

Archeologisch monument

Het gebied rondom de Stationsstraat maakt onderdeel uit van een gebied met de aanduiding 'archeologisch monument'. Dit heeft betrekking op het historisch centrum van de kern Zevenbergen met een redelijk hoog stedenbouwkundig karakter, welke gerespecteerd en in stand dient te worden gehouden.

Archeologie

De gemeente Moerdijk heeft vooralsnog geen specifiek archeologisch beleid geformuleerd. Bij het ontbreken van gemeentelijk beleid op dit vlak volgt de gemeente het provinciaal beleid. Hierbij wordt de provinciale 'cultuurhistorische waardenkaart (CHW)' als uitgangspunt genomen.

Op basis van de CHW kent het voorliggend plangebied de indicatie van een lage verwachtingswaarde. De kans op het vinden van archeologische resten wordt binnen deze gebieden uiterst klein geacht en er gelden vanuit het oogpunt van de archeologie dan ook geen voorschriften voor een vergunning. Daarnaast is de aanwezige bebouwing reeds gesaneerd waarbij de bodem tot een diepte van ca. 0,80 meter is vrij gemaakt van puin (getrommeld). Tijdens de bouw en de sloop van voormalige bebouwing is de grond aldus geroerd en het bodemarchief in hoge mate verstoord. Het uitvoeren van nader archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

5.7 Bodem

In opdracht van Brabantse Waard (voorheen Stichting Woningbouw Zevenbergen) is door AGEL adviseurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het voorliggend plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Verkennd Bodemonderzoek Stationsstraat te Zevenbergen', d.d. 30 juni 2010, met kenmerk 20100178 D01. Deze rapportage is als separate bijlage aan het voorliggend plan toegevoegd.

De locatie betrof ten tijde van het onderzoek een braakliggend terrein met een oppervlakte van circa 1.000 m². Het verkennend bodemonderzoek heeft tot doel inzicht te verschaffen in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en daarmee vast te stellen of er op de locatie verontreinigende stoffen in de grond of het freatisch grondwater aanwezig zijn.

Resultaten vooronderzoek

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek, de puinhoudende bovengrond, wordt de onderzoekslocatie aangemerkt als een, voor bodemverontreiniging, heterogeen verontreinigde locatie. Dit betekent dat conform de NEN 5740 de strategie VED-HE van toepassing is.

Tevens is het aan de noordoostzijde grenzende tankstation een voor bodemverontreiniging verdachte locatie ten aanzien van minerale olie en/of vluchtige aromaten.

Afwijkingen tijdens het veldwerk

Over de gehele locatie zijn tot circa 1,2 m –mv. sporen van puin tot sterk puinhoudende gronden aangetroffen. Er zijn geen asbestverdachte materialen op of in de bodem aangetroffen.

Resultaten grond

In de bovengrond is plaatselijk een sterk verhoogd gehalte aan PAK aanwezig. Dit betreft een volume sterk verontreinigde grond van minder dan 25 m³ en betreft derhalve geen ernstig geval van bodemverontreiniging. Zowel in de boven- als in de ondergrond zijn verder licht verhoogde gehalten aan diverse parameters aangetoond.

Grens tankstation

In het grondmonster nabij het tankstation zijn geen verhoogde gehalten aan minerale olie aangetoond.

Resultaten grondwater

Zowel ter plaatse van de bouwlocatie als nabij de grens van het tankstation zijn geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond.

Conclusie

Met uitzondering van de plaatselijke verontreiniging met PAK, in gehalten boven de interventiewaarde, vormen de resultaten van het verkennend bodemonderzoek geen beletsel voor de voorgenomen ontwikkeling. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen bezwaar voor het voorgenomen gebruik van de locatie en de voorgenomen bouwactiviteiten.

5.8 Ecologie

Het plangebied behoort tot het stedelijk gebied van Zevenbergen en valt hierdoor buiten de ecologische en groene hoofdstructuur en behoort dan ook niet tot een habitatrictlijngebied of een regionale natuur- of landschapseenheid (RNLE).

Gegevens natuurloket

Op de onderstaande afbeelding zijn de gegevens afkomstig van het natuurloket weergegeven.



Rapportage voor kilometerhok X:101 / Y:406						
Soortgroep	FF1*	FF23*	H/V*	RI*	Volledigheid*	Detail*
Vaatplanten	1			1	goed	-
Mossen					niet	1991-2006
Korstmossen					niet	1996-2006
Paddestoelen					niet	1991-2006
Zoogdieren					niet	1995-2006
Broedvogels		3			slecht	0%
Watervogels		24			goed	0%
Reptielen					niet	96/97-03/04
Amfibieën					niet	1992-2006
Vissen					niet	1992-2006
Dagvlinders					goed	51-100%
Nachtvlinders					niet	1995-2006
Libellen					niet	1980-2005
Sprinkhanen					niet	1992-2006
Overige ongewervelden					niet	1992-2006

Inventarisatiegegevens Natuurloket

Binnen het kilometerblok, waarbinnen het voorliggend plangebied is gelegen, zijn een aantal diersoorten aangetroffen. Het is echter aannemelijk dat deze soorten in het plangebied zelf niet voor komen, dit gezien de verstedelijking van het gebied. De aanvraag voor een ontheffing voor beschermde diersoorten wordt in het voorliggend geval dan ook niet relevant geacht. Bij het plannen van de werkzaamheden zal rekening gehouden worden met het broedseizoen om te voorkomen dat aanwezige broedsels worden verstoord. Verstoring van broedende vogels, nesten en eieren kan worden voorkomen door de werkzaamheden buiten de broedtijd te laten plaatsvinden. In de Flora- en faunawet staat echter geen begin en einddatum aangegeven van het broedseizoen. Algemeen wordt de periode van 15 maart tot 15 juli aangenomen als broedseizoen. Ook buiten deze periode moet alert worden gereageerd op eventuele broedgevallen op de locatie. Afhankelijk van de werkzaamheden zal derhalve het plangebied hierop gecontroleerd worden.

5.9 Water

Op 7 december 2011 is door AGEL adviseurs een watertoets uitgevoerd ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Watertoets Stationsstraat te Zevenbergen', d.d. 7 december 2011, met kenmerk 20100672, definitief 01, welke als separate bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

De beleidsregels ten aanzien van voorwaarden voor planontwikkelingen van het Waterschap Brabantse Delta zijn opgenomen in de 'Beleidsregel hydraulische randvoorwaarden 2009' d.d. 7 juli 2010. In het document 'op weg met het waterschap' d.d. januari 2010 is informatie opgenomen over de verschillende beleidsonderwerpen. De beleidsregels die de gemeente Moerdijk hanteert ten aanzien van water zijn opgenomen in het 'Gemeentelijk Waterplan Moerdijk 2009 - 2015' d.d. november 2008.

Regenwaterafvoer(RWA-stelsel)

Voor een juiste dimensionering van het nieuw aan te leggen RWA-stelsel is het van belang om duidelijk in beeld te krijgen wat de nieuwbouw in het plangebied voor veranderingen aan het verharde oppervlak met zich meebrengt. Het blijkt dat het oppervlak aan verharding/bebouwing met 419 m² toeneemt. De toename in verhard oppervlak is kleiner dan de ondergrens van de retentie eis. Deze wordt geëist als het af te koppelen verhard oppervlak en de toename van het verhard oppervlak tezamen evenveel retentie vragen als een toename van het verhard oppervlak van 2.000 m² of meer. Hierdoor wordt er hier vanuit het waterschap geen retentie geëist en is het geoorloofd direct af te koppelen op het oppervlaktewater dan wel op het gemeentelijke rioleringsstelsel. De gemeente Moerdijk conformeert zich met de retentie eisen vanuit het waterschap en eisen geen aanvullende voorzieningen voor de verwerking van het regenwater.

Vanuit het waterschap Brabantse Delta dan wel de gemeente Moerdijk worden geen aanvullende voorzieningen in het kader van berging / infiltratie van regenwater geëist. Geadviseerd wordt derhalve, ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling, een gescheiden stelsel aan te leggen binnen het plangebied. Het regenwater afkomstig van de daken en verhardingsoppervlakten dienen middels een RWA-streng te worden afgevoerd naar het (gemeentelijk) gemengd stelsel in de Stationstraat. Van belang is dat er hierbij gebruik wordt gemaakt van niet uitlogende materialen.

Droogweerafvoer (DWA-stelsel)

Ten behoeve van het huishoudelijke afvalwater dient een afzonderlijke leiding aangelegd te worden in het nieuwbouwplan. In het plangebied wordt gemiddeld 120 liter vuilwater per dag geproduceerd per inwoner en afgevoerd naar het rioolstelsel. Ten behoeve van de planontwikkeling wordt uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 3 bewoners conform de gemeentelijke standaard. Dit betekent dat er dus $3 \times 120 \text{ liter} = 340 \text{ liter}$ per dag per woning wordt "geproduceerd". Conform het planontwerp worden er in totaal 11 appartementen gerealiseerd. Voor de berekening van het nieuw aan te leggen rioolstelsel wordt het totaal aantal te realiseren woningen van het nieuwbouwplan in beschouwing genomen. Dit resulteert derhalve in een afvoer van: $340 \text{ liter /dag} \times 11 \text{ woningen} = 3.740 \text{ liter} = 3,74 \text{ m}^3$ per dag.

Het nieuwe DWA-stelsel dient te worden gedimensioneerd op voorgenoemd gebruikersvolume.

Drooglegging

In stedelijk gebied dient de drooglegging (afstand van het oppervlaktewaterpeil tot aan maaiveld) ter plaatse van bebouwing en hoofdwegen, ten minste 1,20 m te bedragen (ten opzichte van het peil in rust of ten opzichte van het winterpeil). Hierbij is er uitgegaan van traditionele bouwvormen met gebruik van kruipruimtes. De dichtstbijzijnde sloot bevindt op een afstand van ca. 200 meter en een hoofdwaterloop op ca. 360 m. Het plangebied ligt op redelijke afstand van openwater in het stedelijk gebied van Zevenbergen en wordt omringd door bebouwing die eveneens moet voldoen aan de droogleggingeis. Uitgaande dat dit bij de omliggende bebouwing voldoet, zal de drooglegging eveneens voldoen.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Tussen de Gemeente Moerdijk en de initiatiefnemer is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat kosten voortvloeiend uit eventuele planschadeclaims alsmede alle voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening vallen van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het plan geen financiële consequenties heeft voor de gemeente Moerdijk.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt aangetoond door middel van het meenemen van eventuele inspraak- en overlegresultaten alsmede zienswijzen van belanghebbenden en overlegpartners gedurende de bestemmingsplan procedure.

7.1.1 Voorontwerpbestemmingsplan

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp bestemmingsplan 'De Westhoek' voorgelegd aan de volgende overheidsinstanties:

- Rijksinstanties;
- Provincie Noord-Brabant;
- Brandweer Regio Midden en West Brabant;
- Waterschap Brabantse Delta.

De resultaten van het overleg zijn opgenomen in de 'Commentaarnota inspraak en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro', welke als separate bijlage aan het voorliggend bestemmingsplan is toegevoegd. Naar aanleiding van de vooroverlegreacties is de paragraaf 'Verantwoordingsplicht' aangevuld.

Inspraak

Op basis van de gemeentelijke inspraakverordening is voor nieuwe ontwikkeling, voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure, een voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Hierbij worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld inspraakreacties in te dienen. De resultaten van de inspraak zijn opgenomen in de 'Commentaarnota inspraak en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro', welke als separate bijlage aan het voorliggend bestemmingsplan is toegevoegd. Tijdens de terinzagelegging is één inspraakreactie ingediend. Deze inspraakreactie heeft geen aanleiding gegeven tot het wijzigen van het voorliggend plan.

Ambtshalve aanpassingen

Ter verduidelijking van het plan en de verdere afstemming van de, in voorbereiding zijnde, planuitwerking heeft de gemeente het wenselijk geacht de in/uitrit tot het parkeerterrein aan de achterzijde van de bebouwing vast te leggen in het ontwerpbestemmingsplan. Hiertoe is de aanduiding 'Onderdoorgang' toegevoegd aan de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan.

Daarnaast acht de gemeente het noodzakelijk de eisen, welke voortvloeien uit het gemeentelijk Hogere Waarden Beleid, in de regels van het voorliggend bestemmingsplan te waarborgen. Om deze reden is een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen regels van het bestemmingsplan.

7.1.2 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsstraat' te Zevenbergen heeft in de periode van 17 januari tot en met 27 februari 2013 voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid om een zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen. Tegen het voorliggend plan is één zienswijze ingediend. De ingediende zienswijze heeft echter niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De zienswijze is behandeld in de 'Nota zienswijzen', d.d. 15 maart 2013, welke als bijlage 7 aan het voorliggend bestemmingsplan is toegevoegd.

7.2 Handhaving

Het gemeentebestuur van Moerdijk voert een actief handhavingsbeleid. Het handhavingsprogramma 'Correct en Consequent' is inmiddels vervangen door het 'Handhavingsprogramma 2009'. Omdat alles handhaven niet mogelijk is, heeft de gemeente Moerdijk gekozen om over te gaan tot 'programmatisch handhaven'. Programmatisch handhaven wil zeggen een structurele en integrale aanpak van de handhaving. Daarbij zijn prioriteiten gesteld en de handhavingsactiviteiten op elkaar afgestemd.

In het programma is vastgelegd op welk niveau de handhaving van de geprioriteerde taken moet plaatsvinden. Het programma beschrijft vervolgens wat voor handhavingsinstrumenten daarbij worden ingezet en hoe de feitelijke controle in zijn werk gaat.

De doelstelling van het Handhavingsprogramma 2009 is als volgt samen te vatten:

- het programmatisch handhaven in de gemeente Moerdijk verder vormgeven;
- uitvoering geven aan wettelijke verplichtingen;
- bieden van kaders voor de wijze waarop handhaving als een volwaardig instrument ingezet kan worden bij het realiseren van beleidsdoelen;
- geven van kaders voor prioritering van handhavingstaken;
- geven van kaders voor de overige te maken keuzes (bijvoorbeeld stappenplan handhaving, begunstigingstermijnen, etc.);
- bieden van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid aan rechtssubjecten.

Het handhavingsprogramma heeft betrekking op de bouwregelgeving (rode kleurspoor), milieuregelgeving (grijze kleurspoor), natuur en monumenten (groene kleurspoor), Wet op de kinderopvang (gele kleurspoor) en regelgeving openbare orde (paarse kleurspoor).

De handhaving van de regelgeving vervat in dit plan is de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders. Het gaat daarmee met name om de planregels inzake het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken.

De Wro en de Wabo bevatten een algemeen verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming. Binnen de bestemming 'Wonen' is het gebruik van bijgebouwen als zelfstandige woning of als afhankelijke woonruimte aangeduid als strijdig met de bestemming, om handhavend optreden hiertegen goed mogelijk te maken.

Handhaving van dit plan is van belang om de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in stand te houden. Daarnaast heeft handhaving uiteraard ook een belangrijke functie in het kader van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

De planregels in dit plan zijn voldoende duidelijk, concreet en toepasbaar om te kunnen handhaven. Handhaving van het plan zal in de praktijk primair plaatsvinden via de bestemmingsplantoets in het kader van de omgevingsvergunning en door feitelijk toezicht op de aanwezigheid van bouwwerken en op gebruiksactiviteiten. Deze zaken hebben in het Handhavingsprogramma 2009 over het algemeen een gemiddelde prioriteit toebedeeld gekregen.

Bijlage 1

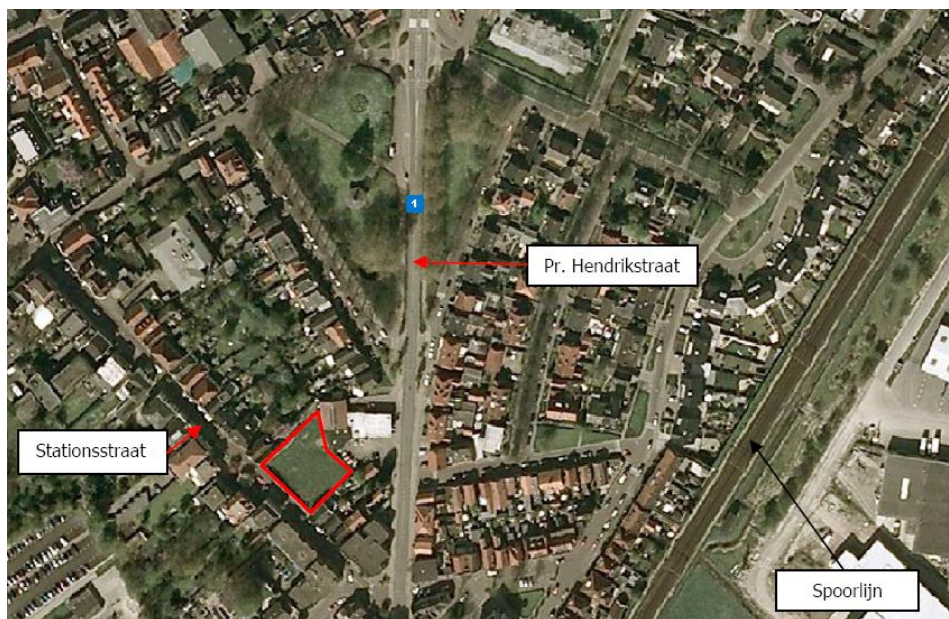
Verantwoording Groepsrisico Bestemmingsplan “Stationsstraat 35/39 Zevenbergen”

Verantwoording Groepsrisico Bestemmingsplan “Stationsstraat 35/39 Zevenbergen”

Deze verantwoording is opgesteld voor het bestemmingsplan “Stationsstraat 35/39 Zevenbergen”, waarmee de bouw van een appartementencomplex, bestaande uit 11 appartementen, mogelijk wordt gemaakt.

De onderbouwing is geleverd middels een onderzoek uitgevoerd door Agel Adviseurs (aangevuld met risicoberekeningen aan de spoorbaan, uitgevoerd door de Regionale Milieudienst West-Brabant), waarin de externe veiligheidsrisico's binnen het plangebied worden beschreven. Tevens is binnen onderhavige groepsrisicoverantwoording gebruik gemaakt van het advies van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant van 2 oktober 2012.

De onderzoekslocatie is gelegen binnen de bebouwde kom van Zevenbergen in het gebied dat wordt omsloten door de Stationsstraat (zuidzijde), de Prins Hendrikstraat (oostzijde) en het Juliana plantsoen (noordzijde). Aan de noordoostzijde grenst de locatie aan de bedrijfslocatie van Servicestation Andrea B.V., Prins Hendrikstraat 17.



Figuur1: begrenzing plangebied

Er is hier sprake van een ruimtelijk plan (herziening bestemmingsplan) binnen het invloedsgebied van de spoorbaan Dordrecht – Roosendaal, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Op dit moment is ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan, de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRNVGS) van toepassing, welke het bevoegde gezag verplicht om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid mee te nemen bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid van een spoorbaan waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, zijn gelegen.

Door de Veiligheidsregio is geadviseerd de groepsrisicoverantwoording conform het ontwerp Besluit transportroutes externe veiligheid op te stellen. Dit besluit dat waarschijnlijk in juli 2013 in werking zal treden, is dan ook als leidraad gehanteerd. Naar verwachting zal dit Besluit op korte termijn in werking treden.

Middels onderhavige document heeft de gemeente Moerdijk invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico, ter plaatse van het bestemmingsplan “Stationsstraat 35/39 Zevenbergen”.

1. Inleiding:

1.1. Algemeen

Om te komen tot een actueel bestemmingsplan dat voldoet aan de eisen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarbij ook onderzoek is gedaan naar het aspect externe veiligheid.

De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de plantoelichting, behorende bij het bestemmingsplan. De resultaten van de door de RMD uitgevoerde risicoberekeningen en de door Agel adviseurs uitgevoerde kwalitatieve analyses, aangevuld door adviezen van de Regionale brandweer Midden- en West-Brabant vormen de basis voor de bestuurlijk/politieke verantwoording van het groepsrisico ter plaatse van het plangebied.

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland berust op een tweetal kwantitatieve pijlers; het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

De norm in een nieuwe situatie voor kwetsbare objecten, zoals woningen, bedraagt de kans van 1 op 1 miljoen. Het gebied waarbinnen deze norm wordt overschreden wordt begrensd door de 10^{-6} contour. Deze norm is juridisch hard.

Groepsrisico: Het groepsrisico (GR) is een maat om de kans weer te geven dat een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt. Tevens wordt het groepsrisico beschouwd als maat voor de maatschappelijke ontwrichting welke kan ontstaan ten gevolge van een incident. Het gebied waarbinnen het groepsrisico dient te worden beschouwd is het invloedsgebied.

Het groepsrisico is niet ruimtelijk, met contouren, weer te geven. Dit maakt het groepsrisico moeilijker te bevatten. En omdat de ruimtelijke werking van het groepsrisico veelal de afstanden van de PR-contouren ruim te buiten gaat, is de omgang met het groepsrisico ook gecompliceerder.

1.2. Resultaten risicoberekeningen Spoorbaan Dordrecht - Roosendaal

Het plangebied is op ca. 165 meter gelegen van de spoorbaan Dordrecht – Roosendaal.

Over deze spoorbaan vindt transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen plaats en na vaststelling van het Basisnet (ontlasting Brabantroute) is er de komende jaren sprake van een forse toename van dit transport. Op basis de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRNVGS) en het concept Besluit transportroutes externe veiligheid dient bij nieuwe ontwikkelingen welke zijn gelegen binnen 200 meter van een transportas, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, het groepsrisico te worden verantwoord. Het onderhavige plangebied is op minder dan 200 meter van de spoorbaan gelegen, waardoor er een groepsrisicoverantwoording ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling plaats dient te vinden.

Om het Groepsrisico te kunnen berekenen voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is uitgegaan van de Circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 31 juli 2012. Hierin is een vervoersplafond voor de verschillende vervoersklassen opgenomen. De maatgevende vervoersklasse voor de berekening van het groepsrisico, betreffen de brandbare gassen (bijv. LPG). Daarnaast is in deze circulaire aangegeven dat de veiligheidszone (welke overeenkomt met het maximaal $PR10^{-6}/jr$) voor de spoorbaan (ter hoogte van het plangebied) tussen de 12 en 18 m bedraagt. De veiligheidszone reikt dus niet tot in het plangebied. Ook hoeft geen rekening te worden gehouden met het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter, daar dit niet tot over het plangebied is gelegen.

Ketelwagons Voor GR- berekening	A Brandbaar gas	B2 Toxisch gas	B3 Zeer toxisch gas	C3 Zeer brandbare vloeistof	D3 Toxische vloeistof	D4 Zeer toxische vloeistof
Traject Dordrecht - Roosendaal	19.020	4.960	50	20.340	4.260	1.890

Tabel 1: Basisnet spoor; bijlage 3 Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen 2012

De groepsrisicoberekeningen zijn opgenomen in de plantoelichting en worden in de volgende paragrafen samengevat en vormen de basis voor deze groepsrisicoverantwoording.

2. Toets Groepsrisico:

De toets van het groepsrisico wordt gestart met het in kaart brengen van het groepsrisico in de huidige situatie (de nulsituatie), vervolgens wordt het groepsrisico in de met het ruimtelijke besluit beoogde situatie berekend en vindt er een vergelijking plaats. Op basis van de hoogte van het groepsrisico, evenals de stijging van het groepsrisico wordt een verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Uit het EV-onderzoek dat ten aanzien van het bestemmingplan is uitgevoerd door Agel en aangevuld met risicoberekeningen door de RMD, volgt dat in zowel de huidige als ook in de toekomstige situatie het GR veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan (ter hoogte van het plangebied) rond de 0,44 * de oriënterende waarde voor het GR ligt. De toename van het groepsrisico tengevolge van de ruimtelijke ontwikkeling is nihil.

Er is echter wel sprake van een ruimtelijk besluit binnen het maximale invloedsgebied van een rijksweg, waarvoor op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRNVGS 2012) het GR beschouwd dient te worden. Binnen deze groepsrisicoverantwoording wordt ook, mede op advies van de veiligheidsregio, geanticipeerd op het Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid), welke de circulaire (naar verwachting) vanaf juli 2013 zal vervangen. Uit de concepttekst van dit besluit valt te lezen dat ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) onderscheid wordt gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Een volledige verantwoording mag buiten toepassing blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Uit het onderzoek door Agel en RMD is gebleken dat het groepsrisico veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan voldoet aan de hierboven genoemde criteria (er is namelijk sprake van een toename van het groepsrisico van ver onder de 10% en de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden). Hiermee kan ten aanzien van deze risicobron worden volstaan met een beperkte verantwoording.

Gezien het feit dat de toename van het groepsrisico door de ontwikkeling nihil is, betreft het wel een ontwikkeling die de huisvesting van personen nabij de spoorbaan mogelijk maakt. Vanuit die gedachte is de gemeente Moerdijk wel van mening dat mogelijke maatregelen om de veiligheid van de toekomstige bewoners zoveel mogelijk te waarborgen, getroffen dienen te worden. Daarbij zal expliciet worden gekeken naar de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid binnen het plangebied. Hiervoor is het advies van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant (d.d. 2 oktober 2012), dat expliciet op deze veiligheidsverhogende maatregelen ingaat, leidend.

2.1. De nulsituatie



Figuur 2: Huidige situatie plangebied

In de huidige situatie is het plangebied een braakliggend terrein, waarop de bestemming wonen/werken/horeca rust. De nulsituatie betreft de situatie voor vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsstraat 35/39 Zevenbergen. Voor het groepsrisico moet worden beschouwd welke populatie mogelijk wordt getroffen door een ongeval met gevaarlijke stoffen, in onderhavige situatie een ongeval met een ketelwagon gevuld met brandbaar gas op de spoorbaan Dordrecht-Roosendaal. Of een incident op dezelfde spoorbaan, waarbij een toxische wolk vrijkomt.

2.1.1. Incident spoorketelwagon brandbaar gas

Het maatgevende incident voor de groepsrisicoberekeningen betreft een incident met een spoorketelwagon, geladen met een brandbaar gas, waar sprake is van een (dreigende) warme BLEVE. Dit scenario is in onderstaande tabel nader uitgewerkt.

Spoorwegongeval waarbij een spoorketelwagon met LPG betrokken is, met een systeeminhoud van 48 ton.

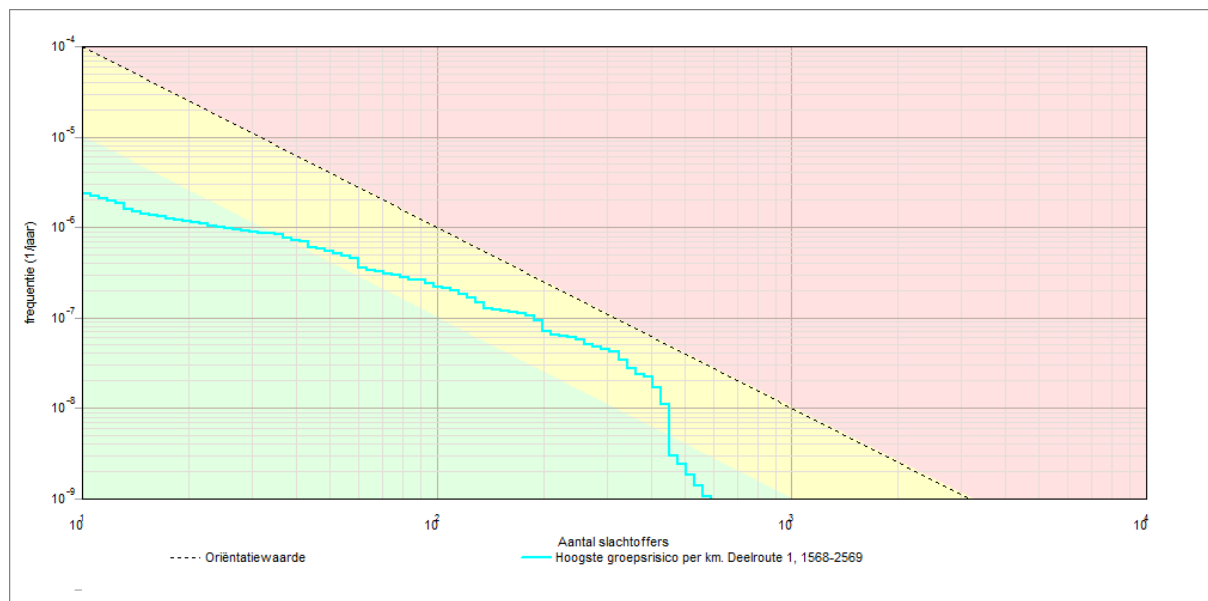
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De spoorketelwagon wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een <u>warme BLEVE</u> ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 16 seconden blootgesteld	
Kans	10^{-7} /wagon/jaar ¹⁵	Kans	10^{-7} /wagon/jaar ¹⁵
Blootstellingsduur	kort	Blootstellingsduur	16 seconden
100% letaal (0,3 bar)	40 meter	100% letaal (43 kW/m ²)	140 meter
		10% letaal (30 kW/m ²)	220 meter
1% letaal (0,1 bar)	85 meter	1% letaal (17 kW/m ²)	330 meter
Glasbreuk (0,03 bar)	250 meter	1 ^e gr.brandw. (7 kW/m ²)	600 meter

Tabel 2: Scenario's en effectafstanden incident brandbaar gas spoor (Bron: Handreiking verantwoorde brandweeradvisering)

Het vervoer van brandbare gassen, zoals LPG over de spoorbaan is maatgevend voor het groepsrisico. Het invloedsgebied (1% letaliteit) dat wordt veroorzaakt door een warme Bleve (wanneer een vrachtwagen met brandbare gassen bij een incident met brand wordt betrokken) bedraagt ca. 330 meter. Gezien de afstand (165 m) van het plangebied tot het midden van de spoorbaan, wordt de invloed van een incident met het vervoer van brandbare gassen over de spoorbaan op het plangebied, reëel geacht.

Door de RMD is voor de huidige situatie (uitgaande van de basisnet-vervoerscijfers) een groepsrisicoberekening uitgevoerd, waaruit is gebleken dat er in het plangebied geen sprake is van een overschrijding van het groepsrisico, dat wordt veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan. Het groepsrisico in de huidige situatie, ter hoogte van het plangebied,

bedraagt $0,441 \cdot OW$. In onderstaande figuur is de bijbehorende f/N-curve weergegeven.



Figuur 3: f/N-curve groepsrisicoberekening spoorbaan Dordrecht-Roosendaal, huidige situatie.

2.1.2. Incident spoorketelwagon toxische vloeistof

Naast het maatgevende incident, een incident met een ketelwagon gevuld met brandbaar gas, is bij het onderzoek naar de externe veiligheid binnen het plangebied ook gekeken naar een toxisch scenario op het spoor.

In onderhavige groepsrisicoverantwoording wordt hierop, in kwalitatieve zin, ingegaan.

Over het spoor worden aanzienlijke hoeveelheden toxische vloeistoffen (basisnetplafond: ca. 6.000 ketelwagons) vervoerd.

Het scenario van een incident met een toxische vloeistof (voorbeeldstof: fluorwaterstof) is in onderstaande tabel nader uitgewerkt.

Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Circa 1 ton vloeistof stroomt in 30 minuut uit en vormt een vloeistofplas van maximaal 50 m ² . De bronsterkte bedraagt 0,25 kg/s.		De spoorketelwagon raakt lek, door een scheur (20 à 30 cm) in de tank. Het scenario is doorgerekend met de aanname dat de verdampingssnelheid constant is. De veronderstelde bronsterkte bedraagt ongeveer 4 kg/s, in de praktijk daalt deze snel door de afname van de concentratie van het zuur. Plasoppervlak 750 m ² .	
Kans	10 ⁻⁶ /wagon/jaar ¹⁷	Kans	10 ⁻⁶ /wagon/jaar ¹⁷
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	30 minuten
100% letaal (LC ₁₀₀) (4000 mg/m ³)	20 meter	100% letaal (LC ₁₀₀) (4000 mg/m ³)	100 meter
10% letaal (LC ₁₀) (325 mg/m ³)	60 meter	10% letaal (LC ₁₀) (325 mg/m ³)	450 meter
1% letaal (LC ₀₁) (170 mg/m ³)	80 meter	1% letaal (LC ₀₁) (170 mg/m ³)	650 meter
LBW: levensbedreigende w. (50 mg/m ³)	250 meter	LBW: levensbedreigende w. (50 mg/m ³)	1400 meter
AGW: alarmeringsgrensw. (20 mg/m ³)	400 meter	AGW: alarmeringsgrenswaarde (20 mg/m ³)	2500 meter

Tabel 3: Scenario's en effectafstanden toxisch incident spoor (Bron: Handreiking verantwoorde brandweeradvisering)

2.2. Beoogde doelsituatie

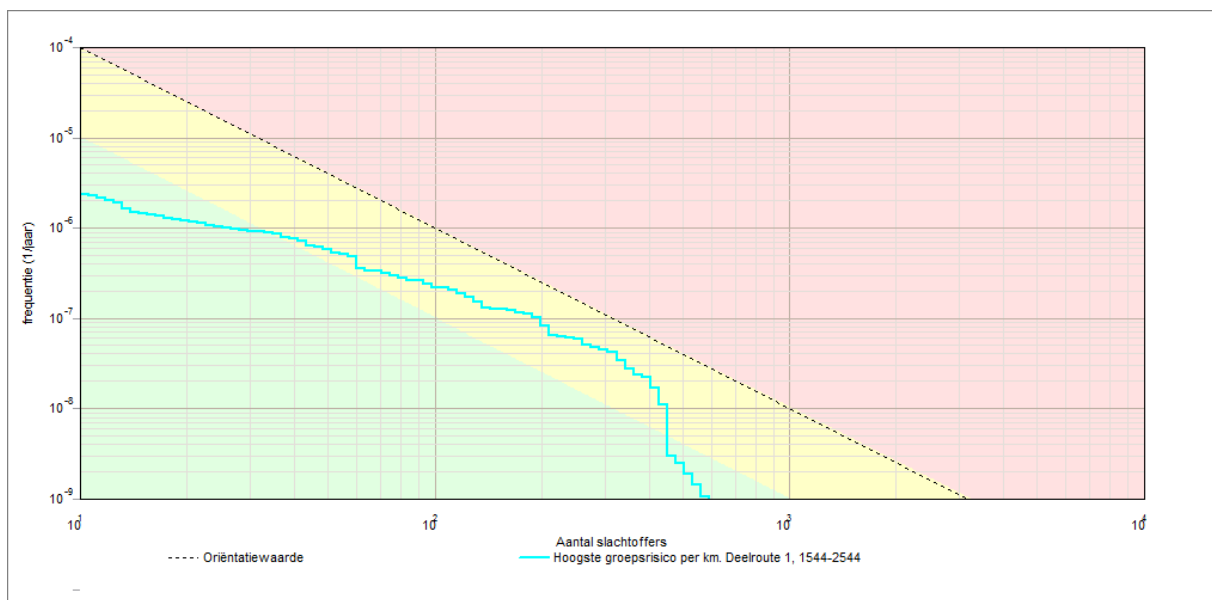
Het beoogde plan voorziet in de nieuwbouw van 11 appartementen (3 bouwlagen) in een kleinschalig appartementencomplex aan de Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen. In onderstaande figuur is een schets van de beoogde situatie weergegeven.



Figuur 4: Beoogde situatie plangebied

Voor de berekening van het groepsrisico in de beoogde situatie, is uitgegaan van de aanwezigheid 26,4 personen voor de nachtperiode en 13,2 personen voor de dagperiode).

Het groepsrisico in de beoogde situatie, ter hoogte van het plangebied, bedraagt $0,443 \cdot OW$. In onderstaande figuur is de bijbehorende f/N-curve weergegeven.



Figuur 5: f/N-curve groepsrisicoberekening spoorbaan Dordrecht-Roosendaal, beoogde situatie.

Uit de groepsrisicoberekening voor de beoogde situatie, waarvan het resultaat in onderstaande f/N – curve is weergegeven, blijkt dat de toekomstige ontwikkeling geen significante bijdrage levert aan de

hoogte van het groepsrisico. De bevolkingstoename in het plangebied heeft klaarblijkelijk geen significant effect op de groepsrisicocurve.

3. Advisering Brandweer Midden- en West-Brabant

Ten aanzien van het bestemmingsplan is advies aan Brandweer Midden- en West-Brabant (Veiligheidsregio MWB) in het kader van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire) en het ontwerpbesluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) gevraagd.

De regionale brandweer heeft betreffende advies onderscheidenlijk toegesneden op een tweetal disciplines, te weten een specifiek ruimtelijk advies en een advies toegesneden op verbetering van de veiligheid. Vooral binnen het tweede deeladvies wordt geadviseerd inzake de te nemen verantwoording ten aanzien van het groepsrisico.

Betreffende advisering is verwoord in de als bijlage I opgenomen brief van 2 oktober 2012. Dit advies ligt ten grondslag aan de verantwoording die door de gemeente is afgelegd ten aanzien van het groepsrisico binnen het plangebied.

3.1. Effecten en maatregelen:

3.1.1. Scenario's

De scenario's waarmee volgens de brandweer rekening gehouden moet worden, betreffen:

- vrijkomen van toxische vloeistoffen;
- explosie van brandbare gassen.

Ter verbetering van de veiligheid op de spoorbaan Dordrecht-Roosendaal worden in het advies van de brandweer een aantal mogelijkheden aangegeven, voor het verkleinen van de kans op en de effecten van de scenario's.

Verkleinen kans:

Ten aanzien van de verkleining van de kans op een spoorincident wordt aangegeven dat met name de wissels en spoorwegovergangen nabij het plangebied bepalend zijn. Het bestuur van de gemeente Moerdijk is zich hiervan bewust en is al jaren in gesprek met het Ministeries van I&M en V&J om het probleem van de gelijkvloerse kruisingen en het wachtspoor nabij het station Zevenbergen op te lossen. Deze problemen zijn zelfs bij de Ministers en de leden van de Tweede Kamer onder de aandacht gebracht. Dit heeft op dit moment nog niet tot de gewenste resultaten geleid. De gemeente blijft hier echter onverminderd op inzetten.

Verkleinen effecten:

Ten aanzien van het verkleinen van de effecten van een eventueel spoorincident wordt aangegeven dat dit alleen maar kan worden bereikt door de transportvolumes te verkleinen. Deze zijn echter internationaal bepaald, waardoor deze mogelijkheid er eigenlijk niet is.

3.1.2. Zelfredzaamheid

Centraal staat de vraag of zelfredding mogelijk is gezien het effectscenario. De effectiviteit van de zelfredzaamheid hangt met name af van de urgentie / het effect (moeten maatregelen worden overwogen?) en de haalbaarheid (is er voldoende tijd, middelen etc. voor maatregelen?).

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met een brandbaar gas komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie.

In onderstaande tabel wordt het scenarioverloop in relatie tot de mogelijkheden tot zelfredzaamheid weergegeven.

Minuten	Hulpverlening	Zelfredzaamheid	Incidentontwikkeling
T=0			Brand bij spoorketelwagon
T=1	Ontdekkingstijd	Ontdekkingstijd	Ontwikkelingstijd (kritieke fase)
T=2	Meldtijd	Alarmeringstijd	
T=3	Opkomsttijd	Ontvluchtingstijd	
T=4			
T=5			
T=6			
T=7			
T=8			
T=9			
T=10			
T=11			
T=12			
T=13			
T=14			
T=15			
T=16			
T=17	Inzettijd		
T=18			
T=19			
T=20	Redtijd / blusstijd		
T=21			
T=22			
T=23			
T=24			
T=25			

Tabel 4: Normatief incidentverloop incident ketelwagon met brandbaar gas (Bleve)

Uit het bovenstaande schema zijn de volgende tijd-tempo-factoren af te leiden:

1. Dit is een gevaarlijk scenario met een korte ontwikkeltijd en grote gevolgen. Er is wel sprake van een zekere opbouw van het scenario. Het tijdstip van het ontstaan van de Bleve is zowel afhankelijk van oorzaak van de brand en de staat van de spoorketelwagon, als gevolg van het ongeval, en kan tussen de 20 en 30 minuten liggen. (Bij een kortere aanstraling dan 20 minuten, wordt de kritische temperatuur niet volledig bereikt en zal er een verminderd effect ontstaan;
2. De BLEVE is niet opgetreden: alleen met een snelle opkomst en daarop volgend onmiddellijke inzet, valt dit scenario te bestrijden. Ondanks een snelle respons van de brandweer zijn de mogelijkheden voor de inzet beperkt, vanwege de benodigde tijd om materieel te ontplooiën. Het soort melding is hierbij van cruciaal belang;
3. De tijd voor zelfredzaamheid sterk afhankelijk is van een tijdige alarmering en de situatie ter plaatsen en in de gebouwen.

Van zelfredzaamheid kan alleen sprake zijn wanneer een dreigende ramp zich tijdig laat aankondigen: een explosie die zich binnen 15 minuten voltrekt geeft weinig mogelijkheden voor zelfredzaamheid. Het aantal aanwezigen binnen een straal van 700 meter is aanzienlijk. Voor de spoorzone wordt door de gemeente Moerdijk een risico- en crisiscommunicatiestrategie ontwikkeld, om ingeval van een dreiging de omwonenden tijdig te kunnen informeren en te kunnen faciliteren in hun zelfredzaamheid (dan wel te kunnen evacueren).

Bij het langdurig vrijkomen van toxische stoffen is het raadzaam de gehele populatie uit het effectgebied te evacueren. Bij kleine hoeveelheden toxische stoffen is het raadzaam de populatie te alarmeren, waarbij schuilen de voorkeur heeft. Uit onderzoek blijkt dat schuilen in een modern gebouw met de ramen en deuren gesloten en het ventilatiesysteem uitgeschakeld, ongeveer 4 uur verantwoord is.

Het toxisch scenario zal eveneens worden meegenomen in de te ontwikkelen risico- en crisiscommunicatiestrategie.

In onderstaande tabel wordt het scenarioverloop in relatie tot de mogelijkheden tot zelfredzaamheid weergegeven.

Minuten	Hulpverlening	Zelfredzaamheid	Incidentontwikkeling
T=0			Tankwagen scheurt open
T=1			< 1 min uitstroming
T=2	Ontdekkingstijd	Ontdekkingstijd	Uitdamping van de vloeistofplas
T=3	Meldtijd	Alarmeringstijd	
T=4		Ontvluchting directe omgeving	
T=5			
T=6		Ontvluchting bedrijven-terrein n.a.v. klachten & prikkeling	
T=7			
T=8			
T=9			
T=10			
T=11			
T=12			
T=13	Opkomsttijd / ter plaatse		
T=14			
T=15			
T=16		Ontruiming omgeving n.a.v. informatie hulpverlening	
T=17			
T=18			
T=19			
T=20	Inzettijd		
T=21	Redden / operationeel bestrijden incident		
T=22			
T=23			
T=24			
T=25			
...			
T=30			Stop verdamping

Tabel 5: Normatief incidentverloop incident ketelwagon met toxische vloeistof

Uit het bovenstaande schema zijn de volgende tijd-tempo-factoren af te leiden:

- ☐ In het scenario zoals het hier geschetst is, is er sprake van een snel scenario. De ontsnapping van de vloeistof en de vorming van de vloeistofplas kunnen niet beïnvloed worden door de hulpverleningsdiensten. De uitdamping van de vloeistof kan door inzet van de hulpverlening wel beperkt worden. In dit scenario zijn de mensen in het invloedsgebied aangewezen op hun eigen zelfredzaamheid en een goede inrichting van hun omgeving;
- De zelfredzaamheid vindt met name plaats naar aanleiding van klachten en irritatie. Een actieve ontruiming zal waarschijnlijk pas na 15 minuten op gang komen;
- ☐ Bij niet (of later) ontstaan van de vloeistofplas (of bij een 15 mm lek; het meest geloofwaardig scenario), kan door inzet van de hulpverlening, escalatie van het scenario voorkomen worden.

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Dit vluchtaspect zal dus zijn doorwerking moeten vinden in de ruimtelijke inrichting. Het is dus zaak de functionele inrichting zoveel mogelijk te optimaliseren op basis van mobilisatie. De infrastructuur dient dus ook dusdanig te zijn ingericht dat er voldoende vluchtwegen aanwezig zijn, dat de capaciteit toereikend is en dat de richting zoveel mogelijk loodrecht op de bron is.

Minimaal dient het plangebied bij calamiteiten aan een tweetal zijden bereikbaar en te ontvluchten te zijn. Volgens de bouwplannen is dat ook het geval.

De appartementen zijn niet specifiek bestemd voor het verblijf van groepen verminderde zelfredzame personen. Verondersteld wordt dat de bewoners van de appartementen voldoende zelfredzaam gedrag kunnen vertonen.

Om de zelfredzaamheid in het gebied te versterken, wordt voorgesteld de volgende maatregelen te nemen:

Niet ruimtelijk:

- het opstellen van een risico- en crisiscommunicatiestrategie voor de spoorzone (door gemeente), in ieder geval ingaande op:
 - a. een scenario waarbij er sprake is van een dreigende explosie (ketelwagon met brandbaar gas op de spoorbaan Dordrecht-Roosendaal);
 - b. een scenario waarbij sprake is van het vrijkomen van een toxische vloeistof (bij een incident met een ketelwagon op de spoorbaan Dordrecht-Roosendaal).
- Ervoor zorgdragen dat het ventilatiesysteem van het appartementencomplex, centraal uitschakelbaar is.

Ruimtelijk:

- zorg te dragen voor een tweezijdige bereikbaarheid/vluchtmogelijkheden van het plangebied.

3.1.3. Bestrijdbaarheid

Voor de beoordeling van de bestrijdbaarheid wordt de bestrijding en de inrichting van het gebied om de bestrijding te faciliteren beoordeeld.

Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken is het van belang dat op het moment dat er iets misgaat de hulpverlening niet wordt belemmerd bij de uitvoering van haar taken. De inrichting van de ruimte kan de bestrijding echter negatief of positief beïnvloeden.

Hierbij dient gekeken te worden naar:

- Bereikbaarheid; is de bron en de belaste omgeving bereikbaar?
- Opstel mogelijkheden; is er voldoende ruimte bij de bron en in de belaste omgeving om het materieel te stallen?
- Inzetbaarheid van middelen; zijn voldoende blusmiddelen (bluswaterinfrastructuur) aanwezig?

De vraag staat centraal of een bepaald scenario, in geval van een incident, gegeven de omstandigheden te bestrijden is.

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. Centraal staat de vraag of de inrichting van de ruimte de bestrijding negatief of positief beïnvloedt. Hierbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid, de opstel mogelijkheden, de inzetbaarheid van middelen en de mogelijkheden om het aantal blootgestelde personen te reduceren.

Het plangebied ligt binnen de normtijden voor de opkomsttijd van de kazerne te Zevenbergen. De in deze verantwoording beschouwde spoorbaan, alsmede het appartementencomplex, dienen verder goed bereikbaar te zijn voor brandweervoertuigen. Voor de appartementen worden ten aanzien van de bereikbaarheid geen problemen verwacht. De bereikbaarheid van de spoorbaan voor brandweervoertuigen en andere hulpdiensten zal de gemeente, in overleg met de veiligheidsregio, nog nader toetsen.

Voorafgaand aan de ingebruikname van gebouwen binnen het plangebied, wordt geborgd dat er voldoende primaire en secundaire bluswatervoorzieningen (nabij het plangebied) aanwezig zijn. Hierbij dient te worden voldaan aan de voorwaarden, zoals gesteld in het brandweeradvies (opgenomen als bijlage I).

De Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant is voldoende ingericht om tijdig de noodzakelijke hulpverleningscapaciteit van de beschreven scenario's te leveren.

Op basis van de beschouwde scenario's, de toename van het groepsrisico en ervan uitgaande dat de voorgeschreven ruimtelijke en niet-ruimtelijke maatregelen voor ingebruikname van het appartementencomplex ook zullen worden getroffen, acht de gemeente de realisatie van 11 appartementen aan de Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen, verantwoord.

Bijlage I Advies Brandweer Midden- en West-Brabant; 2 oktober 2012



BRANDWEER

MOERDIJK

Afd.

RMO

- 3 OKT. 2012

Afdeling Risicobeheersing

Tramsingel 71

Breda

Postbus 3208

5003 DE Tilburg

Telefoon (076) 5296600

Fax (076) 5202409

Gemeente Moerdijk
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

Nr:

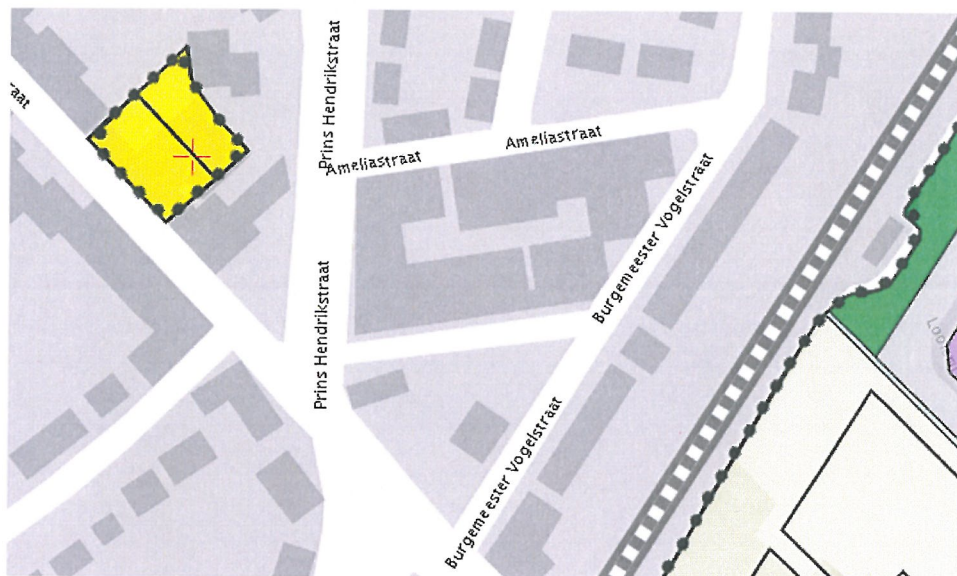
372128

Datum 2 oktober 2012
Onze referentie U12.003764
Uw referentie A. Van Dongen
Uw brief van Mail van 30 juli 2012

Behandeld door Ing. H. Killaars
Telefoon (076) 5296778
E-mail harry.killaars@brandweermwb.nl
Onderwerp Voorontwerp Bestemmingsplan
Stationsstraat 35/39 Zevenbergen

Geacht College,

Naar aanleiding van de ontvangen aanvraag d.d. 30 juli 2012 treft u hierbij het advies van Brandweer Midden- en West-Brabant aan in het kader van artikel 4.3 van de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen.





BRANDWEER

Inleiding

Het advies heeft betrekking op het ruimtelijk besluit van het Voorontwerp Bestemmingsplan Stationsstraat 35/39 Zevenbergen.

We onderscheiden op deze locatie de navolgende risicobronnen:

- Spoorbaan Roosendaal-Dordrecht;

Samenvatting advies

Brandweer Midden- en West-Brabant geeft het advies om onderstaande maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan, hiermee wordt voldaan aan art 4.3 van de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen.

- Wij adviseren voor de nieuwbouw in het plangebied de gebouwen te voorzien van een mechanische ventilatie met een centrale afzetmogelijkheid;
- In de verantwoording van het groepsrisico te beschrijven dat de verantwoording is beschreven conform het ontwerp Besluit externe veiligheid traansportroutes en niet conform de nog geldende normen uit de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen;
- De gemeente Moerdijk en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn ingericht om adequate hulpverleningscapaciteit te leveren en zijn voldoende toegerust op deze hulpvraag.

Mogelijke scenario's

Door Brandweer Midden- en West-Brabant worden de navolgende scenario's als realistisch beschouwd:

- Vrijkomen van toxische vloeistoffen;
- Explosie van brandbare gassen.

Maatregelen ter verbetering van de veiligheid spoorweg Roosendaal-Dordrecht

Vanuit de gedachte dat een risico bestaat uit de kans maal het effect wordt het risico gereduceerd door de kans te verkleinen en/of de effecten te verkleinen. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het verkleinen van de kans en aan de mogelijkheden voor het verkleinen van de effecten.

Verkleinen kans

De risico's worden gevormd door de transportmodaliteiten (spoorweg) en hier is binnen wettelijke kaders iets aan de doen indien de grenswaarden van het plaatsgebonden risico hiervoor aanleiding geven. Spoorwegovergangen en wissels zijn mede bepalend voor het ontstaan van ongevallen en werken nadelig door op het groepsrisico. Het bevoegd gezag dient dit in te brengen bij de overleggen in zake de lokale situatie over de knelpunten van het Basisnet.



BRANDWEER

Verkleinen effecten

De effecten van de (mogelijke) ramp of zwaar ongeval op het spoor Roosendaal-Dordrecht kunnen worden beperkt wanneer het transportvolume wordt beperkt. Dit is echter niet of nauwelijks te organiseren vanwege de ADR overeenkomst. Alle landen die deze overeenkomst (ADR) met elkaar zijn aangaan, waaronder Nederland, zijn met elkaar overeengekomen dat het internationale vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied geheel plaatsvindt overeenkomstig de in de ADR vervatte regels.

Dit geldt ook voor incidenten die kleiner van omvang zijn dan de genoemde scenario's. Genoemd zijn de maatregelen waar het bevoegd gezag invloed op kan uitoefenen.

Bereikbaarheid via het openbare wegennet voor brandweervoertuigen

De aangelegde wegen dienen aan het volgende te voldoen:

- De voertuigen van de Brandweer hebben een maximale asbelasting van 100 kN en een maximaal gewicht van ca. 36.000 kg;
- De minimale vrije doorgangshoogte moet 4.20 m¹ zijn;
- De wegen dienen minimaal 3.5 m¹ breed te zijn;
- Alle bochten dienen te voldoen aan de draaicirkel van het redvoertuig (r = 9.050mm), wat inhoudt dat de bochten door alle voertuigen van de Brandweer te nemen zijn.

Beschikbaarheid bluswatervoorziening

Het beschikbaar hebben van voldoende bluswater is voor het bestrijden van de brandrisico's van bijzonder belang. Voor de bluswatervoorziening maakt men onderscheid in een primaire- en een secundaire bluswatervoorziening.

Onderstaand vindt u de eisen waaraan beide bluswatervoorzieningen moeten voldoen:

Primaire bluswatervoorziening:

Een primaire bluswatervoorziening is een bluswatervoorziening die:

- *de mogelijkheid biedt om middels een verbinding met de bluswatervoorziening, binnen drie minuten na aankomst, een tankautospuit van bluswater te voorzien;*
- *na aansluiting direct en onafgebroken voldoende water uit de bluswatervoorziening kan leveren.*

De benodigde bluswatercapaciteit voor de primaire bluswatervoorziening in het plangebied bedraagt minimaal 60 m³/h. Voor de situering van de brandkranen worden dekkingscirkels van 40 m¹ rond de brandkraan gehanteerd, dit houdt in dat de onderlinge afstand tussen de brandkranen maximaal 80 m¹ bedraagt. Tevens dienen de brandkranen maximaal 40 m¹ van de toegang van de gebouwen of de opstelplaatsen bij kantoorgebouwen hoger dan 20 m¹ te worden aangelegd.

Rondom de brandkranen moet altijd een obstakelvrije ruimte aanwezig zijn met een diameter van 1,8 m¹. Brandkranen in trottoirs moeten, indien langsparkeren wordt toegepast, ten minste 0,35 m¹ van de trottoirband liggen. Bij gestoken parkeren moet die afstand 0,75 m¹ zijn.

Secundaire bluswatervoorziening:

Secundaire bluswatervoorziening is een bluswatervoorziening die:

- *Een brandweereenheid de mogelijkheid biedt om binnen vijftien minuten na aankomst, met een lage druk watertransport, water op de brandhaard te hebben.*
- *Geen grotere afstand tot de (te verwachten) brandhaard mag hebben dan 2x160 m¹.*



BRANDWEER

De benodigde bluswatercapaciteit voor de secundaire bluswatervoorziening in het plangebied bedraagt minimaal 90 m³/h. De secundaire bluswatervoorziening moet op minimaal 225 m¹ van het (te verwachten) brandbare object geplaatst zijn. Voorbeelden van secundaire bluswatervoorzieningen zijn, geboorde putten, vijvers en bluswaterriolen. Bij een incident langs het spoor is secundaire bluswater op een afstand tot 225 m¹ aanwezig.

Bereikbaarheid

Het plangebied is via de bestaande wegen te bereiken.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met het vrijkomen van toxische stoffen en/of verbrandingsproducten komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de brand en niet te gaan staan in de rook of toxische wolk.

Wanneer vooraf voldoende aandacht wordt besteed aan risicocommunicatie kan worden bewerkstelligd dat aanwezigen in de directe omgeving van de inrichting afstand houden. Minder zelfredzame burgers (kinderen, ouderen en gehandicapten) dienen hierbij actief te worden begeleid en bijvoorkeur door op maat te worden geïnformeerd.

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht en initiatief in veiligheid te brengen. Onder zelfredzaamheid wordt verstaan dat personen, op eigen gelegenheid en initiatief, de openbare ruimte te kunnen verlaten.

Uit onderzoek blijkt dat schuilen in een modern gebouw met de ramen en deuren gesloten en het ventilatiesysteem af zijn de bewoners binnen ca. 4 uur veilig.

Mogelijkheden van hulpverlening

De gemeente Moerdijk en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn ingericht om tijdig de noodzakelijke hulpverleningscapaciteit van de beschreven scenario's en zijn te samen met overige regio's toegerust op deze hulpvraag.

Conform artikel 3.43 van de Algemene wet bestuursrecht ontvangen wij van uw zijde een afschrift van het genomen besluit.

Hoogachtend,

Namens het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Midden en West Brabant,
Namens deze,

G.J. Verhoeven
Plaatsvervangend Regionaal Commandant

In afschrift aan:
commandant Cluster Mark en Dintel