

***Commentaarnota inspraak en overleg ex.
artikel 3.1.1. Bro***

***Bestemmingsplan
Stationsstraat***

6 november 2012

I. Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerpbestemmingsplan Stationsstraat aan de volgende instanties toegestuurd:

- Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
- Waterschap Brabantse Delta;
- Brandweer Midden en West Brabant.

De ingekomen reacties zijn als bijlagen bij deze Commentaarnota gevoegd.

Directie Ruimtelijke Ordening en Handhaving

Door de provincie wordt geconcludeerd dat de provinciale belangen goed zijn geborgd. Het voorontwerp bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie gemeente

De reactie van de Directie Ruimtelijke Ordening en Handhaving wordt voor kennisgeving aangenomen.

Waterschap Brabantse Delta

In haar brief van 30 juli 2012 wordt door het Waterschap Brabantse Delta opgemerkt dat de toename van het verhard oppervlak kleiner is dan 2000 m². Als gevolg hiervan is er geen retentievoorziening vereist. Het Waterschap Brabantse Delta oordeelt dan ook positief in het kader van de Watertoets.

Reactie gemeente

De reactie van het Waterschap Brabantse Delta wordt voor kennisgeving aangenomen.

Brandweer Midden en West Brabant

In de schriftelijke reactie, d.d. 2 oktober 2012, geeft de Brandweer Midden en West Brabant het volgende aan:

- Geadviseerd wordt de gebouwen te voorzien van een mechanische ventilatie met een centrale afzetmogelijkheid;
- Geadviseerd wordt in de verantwoording van het groepsrisico te beschrijven dat de verantwoording is beschreven conform het Ontwerp besluit externe veiligheid transportroutes en niet conform de nog geldende normen uit de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen;
- Geconstateerd wordt dat de gemeente Moerdijk en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn ingericht om adequate hulpverleningscapaciteiten te leveren en tevens voldoende zijn toegerust op deze hulpvraag.

Reactie gemeente

Het toepassen van mechanische ventilatie en aanverwante voorzieningen betreft geen ruimtelijk aspect en wordt derhalve niet in het bestemmingsplan geregeld. E.e.a. dient in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw te worden beschouwd

Bij het opstellen van de verantwoording van het groepsrisico is tegemoet gekomen aan het verzoek van de Brandweer Midden en West Brabant. Deze verantwoording is toegevoegd aan de voorliggende nota.

De reactie van het Brandweer Midden en West Brabant ten aanzien van de hulpverleningscapaciteit en de toerusting wordt voor kennisgeving aangenomen.

II. Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsstraat heeft met ingang van 16 augustus tot en met 26 september 2012 op het gemeentehuis ter inzage gelegen.

Tijdens de inspraakperiode heeft op donderdag 13 september 2012 een openbare inspraakavond plaatsgevonden.

Er is een schriftelijke inspraakreactie ingekomen van de bewoners van Stationsstraat 33. Deze inspraakreactie is eveneens als bijlage bij deze Commentaarnota gevoegd.

Inspraakreactie 1 bewoners van Stationsstraat 33

Inspraak reactie 1.1:

Reclamant stelt dat het bestemmingsplan 'Stationsstraat' 11 appartementen mogelijk maakt tot een maximale bouwhoogte van 11,5 meter waar het vigerende bestemmingsplan 3 woningen met twee bouwlagen toestaat.

Reclamant is van mening dat in het kader van de inpasbaarheid binnen het huidig straatbeeld en de gevolgen voor schaduwwerking en privacy, de maximale bouwhoogte beperkt dient te worden tot 10 meter.

Reactie gemeente

Het huidige bestemmingsplan staat bebouwing met een diepte van 15 meter toe, waarvan de voorgevel maximaal 3 meter achter de voorste bebouwingsgrens (in voorliggend geval tevens voorste perceelgrens) ligt. Hiermee is het onder het huidige bestemmingsplan dus reeds mogelijk dat de achtergevels van woningen op 18 meter uit de voorste perceelgrens kunnen worden opgericht tot een hoogte van 10 meter. De door het nieuwe bestemmingsplan 'Stationsstraat' mogelijk gemaakte appartementen mogen worden opgericht tot maximaal 19 meter achter de voorste perceelgrens tot een maximale bouwhoogte van 11,5 meter. Met het nieuwe bestemmingsplan worden de bouw mogelijkheden dan ook in een beperkte mate uitgebreid.

De voorgestane bouwhoogte komt voort uit de eisen ten aanzien van Welstand en de architectonische uitwerking van het plan. Hierbij wordt aangesloten bij het regime van verspringende goot- en bouwhoogten, welke de Stationsstraat kenmerkt. In het kader van Welstand is geoordeeld dat de hier voorgestane bouwhoogte passend is binnen het straatbeeld van de Stationsstraat.

Ten aanzien van de bezonning van het perceel van reclamant wordt geconstateerd dat voorliggend plangebied is gesitueerd ten zuidoosten van het perceel. Hiermee zal de bezonning uitsluitend in de ochtend en voormiddag potentieel worden beperkt. Wanneer de bouw mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan vergeleken worden met de bouw mogelijkheden van het hier voorgestane bestemmingsplan blijkt dat de bouwhoogte en bebouwingsdiepte met respectievelijk 1,5 meter en 1 meter toeneemt. Doordat er sprake is van een beperkte toename van de maximale bebouwingscontour is ook slechts sprake van een beperkte afname van de bezonning op het perceel van reclamant.

Hoewel het aantal wooneenheden binnen het plangebied toeneemt, neemt de maximale bebouwingscontour voor het hoofdgebouw slechts in beperkte mate toe. Hierdoor is er in ruimtelijk opzicht sprake van een beperkte mate van (potentieel) verlies aan privacy op het perceel van reclamant. De toename van het aantal appartementen leidt evenwel tot (potentieel) meer inkijk op het perceel van reclamant. Deze situatie is inherent aan de voorgestane ontwikkeling van appartementen op een perceel waar voorheen een woning en een café met een bedrijfswoning stonden.

Het voorliggend plan is er op gericht invulling te geven aan het gemeentelijk woningbouwprogramma ten aanzien van middel dure appartementen in het huursegment. Hiermee wordt een belangrijk maatschappelijk belang gediend. Daarnaast is het beleid erop gericht stedelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden binnen het bestaand stedelijk gebied.. De gemeente meent met het voorliggend plan dan ook tegemoet te komen aan de genoemde doelstellingen.

Op basis van het voorgaande stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan leidt.

Inspraak reactie 1.2:

Reclamant geeft aan dat op de gepresenteerde bouwtekeningen een liftschacht is opgenomen die aan de achterzijde sterk uitpuilt, waardoor reclamant vreest voor grote schaduw werking. Reclamant verzoekt de liftschacht binnen het gebouw op te nemen en de mogelijkheden hiertoe te onderzoeken.

Reactie gemeente

Voor zover reclamant bezwaren heeft tegen de voorgenomen bouwplannen dienen deze tijdens de procedure in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (voorheen bouwvergunning) kenbaar gemaakt te worden. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de situering van dergelijke bouwdelen niet relevant. Het bestemmingsplan beschrijft enkel het bouwvlak waarbinnen het hoofdgebouw dient te worden opgericht. Ten aanzien van de bestemmingsplanprocedure dient dan ook gekeken te worden naar de schaduwval van de maximale bebouwingscontour.

De door reclamant aangehaalde liftschacht (trappenhuis) maakt onderdeel uit van het hoofdgebouw en is aldus opgenomen binnen het bouwvlak van het voorliggend bestemmingsplan. Wanneer de bouw mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan vergeleken worden met de bouw mogelijkheden van het hier voorgestane bestemmingsplan, blijkt dat de bouw hoogte en bebouwingsdiepte met respectievelijk 1,5 meter en 1 meter toeneemt. Doordat er sprake is van een beperkte toename van de maximale bebouwingscontour is ook slechts sprake van een beperkte afname van de bezonning op het perceel van reclamant.

Op basis van het voorgaande stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan leidt.

Inspraak reactie 1.3:

Reclamant constateert dat op de locatie sprake is van een heterogeen verontreinigde bodem met plaatselijk een verhoogde concentratie aan PAK's (boven de interventiewaarde). Omdat het volume van deze verontreiniging door PAK's net onder de grenswaarde valt wordt hier geen actie ondernomen om deze verontreiniging te saneren. Reclamant spreekt hier zorgen over uit en is van mening dat het vanzelfsprekend moet zijn dan een sterke verontreiniging met PAK's wordt opgeruimd, en niet, als in het voorliggend geval, onder de bestrating van het parkeerterreintje wordt achtergelaten.

Reactie gemeente

Vastgesteld is dat het geen geval van ernstige bodemverontreiniging betreft en er geen onaanvaardbare risico's aanwezig zijn als gevolg van deze verontreiniging. Dit betekent dat het nemen van sanerende maatregelen vanuit de Wet bodembescherming niet noodzakelijk is.

Op basis van het voorgaande stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan leidt.

Inspraak reactie 1.4:

Reclamant stelt dat de richtafstanden voor geluid en geur worden overschreden en is bang dat door de realisatie van het parkeerterrein voor 11 appartementen de geur- en geluidsoverlast zal toenemen. Reclamant is van mening dat de oplossing hierbij niet gezocht moet worden in het toekennen van hogere grenswaarden voor geur en geluid, maar gezocht moet worden naar een oplossing voor het verminderen van deze toename in geur- en geluidsoverlast. Op deze wijze kan de kwaliteit van wonen voor omwonenden worden verbeterd.

Reactie gemeente

Ten aanzien van het aspect geur wordt geconcludeerd dat op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering (editie 2009)', voor autoparkeerterreinen en parkeergarages wordt uitgegaan van een richtafstand van 10 meter. Dit betreft echter grotere parkeervoorzieningen, waar sprake is van betaald parkeren. In de voorliggende situatie is sprake van een parkeervoorziening ten behoeve de hier geplande 11 appartementen. Normaliter wordt bij reguliere woningen uitgegaan van 6 verkeersbewegingen per etmaal per wooneenheid. Hiermee is sprake van 66 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal verkeersbewegingen is vergelijkbaar met dienstverlening voor kantoren, scholen,

buurthuizen, theaters e.d. waarvoor in de VNG publicatie een afstand van 0 meter wordt aangehouden. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat het in de voorliggende situatie enkel verkeer van personenwagens betreft en geen vrachtverkeer.

Als gevolg van het aantal te verwachten verkeersbewegingen valt dan ook geen geurhinder te verwachten.

Met betrekking tot geluid kan worden gesteld dat, op basis van ervaring, kan worden uitgegaan van een 6-tal voertuigbewegingen per etmaal per wooneenheid. Daarnaast geldt dat hier uitgegaan moet worden van een lage rijsnelheid in verband met het manoeuvreren en parkeren. Geconcludeerd wordt dat deze parkeerplaatsen, met betrekking tot het 'langtijd gemiddelde' beoordelingsniveau, geen onevenredige hinder op de directe omgeving zullen veroorzaken.

Met betrekking tot het maximaal geluidniveau is het dichtslaan van portieren maatgevend. Voor het piekniveau voor het dichtslaan van portieren kan (op basis van ervaring) worden uitgegaan van circa 100 dB(A). De afstand van de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen tot de achtergevel van de woning bedraagt circa 15 meter.

Op basis van de gehanteerde rekenmethode, conform de 'Handleiding meten en rekenen industriellawaai' van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, geldt voor een afstand van 15 meter een geluidverzwakking van circa 35 dB. Ter plaatse van de gevel van de woning komt het maximaal geluidniveau dan op circa 65 dB(A).

Dit geluidsniveau is beoordeeld op basis van het toetsingskader geluid, zoals deze is omschreven in hoofdstuk 5 van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009), waarbij als omgevingstype 'rustige woonwijk' is aangehouden. Geconcludeerd wordt dat deze waarde overeen komt met de richtwaarde voor het maximale geluidniveau in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De gemeente stelt zich dan ook op het standpunt dat de parkeerplaatsen op het achterterrein voldoen aan de normen voor een goede ruimtelijke ordening en uit akoestisch oogpunt aanvaardbaar zijn.

Op basis van het voorgaande stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan leidt.

Inspraak reactie 1.5:

Reclamant wijst erop dat aan de zijkant van de eigen woning openslaande ramen zijn opgenomen en stelt dat conform Burgerlijk Wetboek, boek 5 artikel 50 lid 1, de nieuwbouw op ten minste 2 meter van deze ramen gerealiseerd moet worden. Reclamant verzoekt rekening te houden met deze bepaling en de ontwerptekeningen hierop aan te passen.

Reactie gemeente

Het door reclamant aangehaalde wetsartikel luidt als volgt:

Artikel 50

- 1. Tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, is het niet geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven.*
- 2. De nabuur kan zich niet verzetten tegen de aanwezigheid van zodanige openingen of werken, indien zijn erf een openbare weg of een openbaar water is, indien zich tussen de erven openbare wegen of openbare wateren bevinden of indien het uitzicht niet verder reikt dan tot een binnen twee meter van de opening of het werk zich bevindende muur. Uit dezen hoofde geoorloofde openingen of werken blijven geoorloofd, ook nadat de erven hun openbare bestemming hebben verloren of de muur is gesloopt.*
- 3. De in dit artikel bedoelde afstand wordt gemeten rechthoekig uit de buitenkant van de muur daar, waar de opening is gemaakt, of uit de buitenste naar het naburige erf gekeerde rand van het vooruitspringende werk tot aan de grenslijn der erven of de muur.*
- 4. Wanneer de nabuur als gevolg van verjaring geen wegneming van een opening of werk meer kan vorderen, is hij verplicht binnen een afstand van twee meter daarvan geen gebouwen of werken aan te brengen die de eigenaar van het andere erf onredelijk zouden hinderen,*

behoudens voor zover zulk een gebouw of werk zich daar reeds op het tijdstip van de voltooiing van de verjaring bevond.

5. *Ter zake van een volgens dit artikel ongeoorloofde toestand is slechts vergoeding verschuldigd van schade, ontstaan na het tijdstip waartegen opheffing van die toestand is aangemaand.*

Het door reclamant specifiek benoemde lid 1 betreft het verbod om vensters of andere muuropeningen, op een kortere afstand dan twee meter van de grenslijn van dit erf te realiseren, voor zover deze op het naburige perceel uitzicht bieden, zonder toestemming van de eigenaar van dat perceel.

De interpretatie die reclamant hieraan geeft is dan ook niet correct. De realisatie van een bouwwerk op een afstand van minder dan twee meter van deze woning (bijvoorbeeld op de erfrens) is toegestaan voor zover hier geen vensters of andere muuropeningen in zijn opgenomen, welke zicht bieden op het perceel van reclamant. Het ontwerp heeft in de zijgevel géén muuropeningen of anderszins en is dan ook niet in strijd met artikel 50 lid 1 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek.

De door reclamant aangehaalde regeling is opgenomen in artikel 50 lid 3 en lid 4 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek.

Hoewel het bestemmingsplan bebouwing binnen de zone van twee meter tot de raamopeningen toestaat, zijn de door reclamant aangehaalde voorwaarden onverminderd van toepassing. De gemeente stelt zich op het standpunt dat er voldoende mogelijkheden bestaan om binnen het voorliggend planologisch kader tegemoet te komen aan de door reclamant voorgedragen bezwaren. Voor zover de tekeningen bij de omgevingsvergunning de rechten van reclamant niet voldoende respecteren dient in het kader van de omgevingsvergunning een zienswijze ingediend te worden door reclamant.

Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Inspraak reactie 1.6:

Reclamant stelt dat door het verhogen van het aantal van 3 wooneenheden naar 11 appartementen een onevenredige inbeuk op de privacy plaatsvindt.

Reactie gemeente

Het verhogen van het aantal appartementen leidt op zichzelf niet tot een beperking van de privacy. De situering van de appartementen en inrichting van de verschillende ruimten binnen het gebouw zijn hierbij relevante aspecten. De toename van het aantal appartementen leidt evenwel tot (potentieel) meer inkijk op het perceel van reclamant. Deze situatie is inherent aan de voorgestane ontwikkeling van appartementen op een perceel waar voorheen slechts 3 woningen stonden.

Het voorliggend plan is er op gericht invulling te geven aan het gemeentelijk woningbouwprogramma ten aanzien van middeldure appartementen in het huursegment. Hiermee wordt een belangrijk maatschappelijk belang gediend. Daarnaast is het beleid erop gericht stedelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden binnen het bestaand stedelijk gebied met een intensivering van het ruimtegebruik. Een toename van het aantal appartementen wordt dan ook als gewenst beschouwd

Op basis van het voorgaande stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan leidt.

Inspraak reactie 1.7:

Reclamant merkt op dat, losstaand van het voorontwerpbestemmingsplan, de parkeercapaciteit aan de Stationsstraat onvoldoende is en niet voldoet aan de huidige parkeernormen. Verwezen wordt naar het Parkeerbeleidsplan 2010-2013 van de gemeente Moerdijk, waarin wordt aangegeven dat in de Stationsstraat sprake is van een capaciteitstekort en dat de gemeente zich zal inzetten op het beter faciliteren van parkeren. Reclamant is van mening dat het nu een passend moment is om, gelijktijdig met het voorliggend plan, een oplossing te vinden voor dit probleem.

Reactie gemeente

Deze inspraakreactie richt zich op de parkeerproblematiek buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Hiermee is de ingebrachte reactie dan ook niet relevant in het kader van deze bestemmingsplanprocedure. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan voorziet in voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein waarmee de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied niet verder zal toenemen. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde eisen binnen het gemeentelijk beleid.

Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Resumé

Deze ingekomen inspraakreacties geven geen aanleiding tot het doorvoeren van wijzigingen.

III. Ambtshalve aanpassingen

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

Om de eisen, welke voortvloeien uit het gemeentelijk Hogere Waarden Beleid, voldoende te waarborgen, acht de gemeente het noodzakelijk deze als een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Hiertoe zullen de regels van het bestemmingsplan worden aangepast.

Bijlagen

Vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant, directie ROH;

Het college van burgemeester en
wethouders van Moerdijk
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

VERZONDEN 01 AUG. 2012

Onderwerp

Vooroverlegreactie voorontwerp-bestemmingsplan 'Stationsstraat in Zevenbergen'

Geacht college,

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft u ons om een reactie gevraagd op het voorontwerp-bestemmingsplan 'Stationsstraat in Zevenbergen'.

Wij hebben ons beperkt tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijke beleid relevant zijn. Uw voorontwerp-bestemmingsplan geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving,
namens deze,

P.M.A. van Beek,
bureauhoofd Toezicht Ruimtelijke Ontwikkeling

Datum

31 juli 2012

Ons kenmerk

C2088141/3072817

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

G.A.M. v.d. Broek

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

(073) 681 27 83

Fax

(073) 680 76 45

Bijlage(n)

-

E-mail

gvdbroek@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf
het centraal station bereik-
baar met stadsbus, lijn 61
en 64, halte Provinciehuis
of met de treintaxi.



Vooroverlegreactie Waterschap Brabantse Delta;



Afd.

Gemeente Moerdijk
De heer A. van Dongen
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

- 7 AUG. 2012

Nr:

Uw e-mail van : 30 juli 2012
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : *12UT010197*
Barcode : 
Behandeld door : de heer J. Klaassen
Doorkiesnummer : 076 564 14 54
Datum : 6 augustus 2012
Verzenddatum :

06 AUG. 2012

Onderwerp: wateradvies voorontwerp bestemmingsplan Stationsstraat 35/39 te Zevenbergen

Geachte heer Van Dongen,

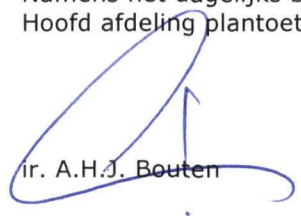
Op 30 juli 2012 heeft u het voorontwerp bestemmingsplan Stationsstraat 35/39 te Zevenbergen toegestuurd met het verzoek om conform de watertoets een advies uit te brengen zoals bedoeld in artikel 3.1.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan hebben wij de volgende op- en aanmerkingen.

De toename van het verhard oppervlak is kleiner dan 2000 m². Dit betekent dat er geen retentievoorziening vereist is.

Ten aanzien van het plan hebben wij geen verdere opmerkingen omtrent de waterhuishoudkundige situatie en wij adviseren daarom positief in het kader van de watertoets.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer J. Klaassen van het waterschap, bereikbaar op telefoonnummer 076 564 14 54.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur
Hoofd afdeling plantoetsing & vergunningen


ir. A.H.J. Bouten

Vooroverlegreactie Brandweer Midden en West Brabant.



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:

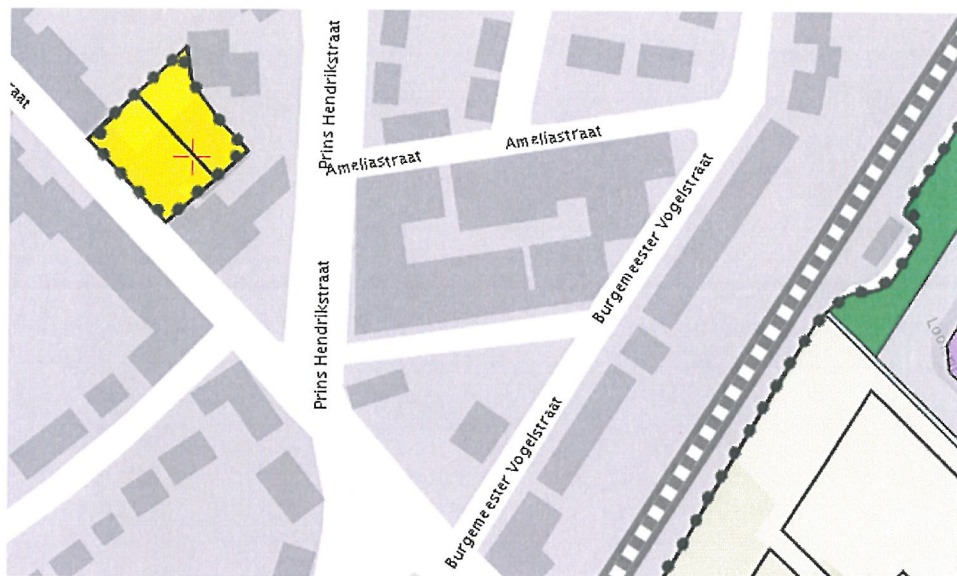
372128

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 te 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

Inspraakreactie bewoners van Stationsstraat 33.

Gemeente Moerdijk
T.a.v. Burgemeester en Wethouders
Postbus 4
4760AA Zevenbergen

Datum : 25 september 2012
Onderwerp : Zienswijze t.a.v. voorontwerp bestemmingsplan Stationsstraat 35/39 in Zevenbergen

Geachte burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,

Als direct betrokkene wonende op stationsstraat 33 hebben wij kennis genomen van het "Voorontwerp bestemmingsplan Stationsstraat 35/39 in Zevenbergen".

Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende opmerkingen t.a.v. het voorontwerp bestemmingsplan.

1. Bouwlagen en bouwhoogte

De wijziging betreft aanpassing van 3 wooneenheden met twee bouwlagen naar 11 appartementen op drie bouwlagen. De maximale bouwhoogte wordt in het nieuwe bestemmingsplan verhoogd naar 11,5 meter. Wij zijn van mening dat in het kader inpassing in het straatbeeld en de schaduwwerking voor betrokken buurpercelen in deze smalle straat een maximale bouwhoogte van 10 meter gehandhaafd kan blijven.

2. Bouwtekening

Op de bouwtekening is een lifschacht te zien die sterk uitpuilt aan de achterzijde waardoor wij te maken hebben met een extra onevenredige schaduwwerking. Wij zouden het erg op prijs stellen als de lifschacht binnen het gebouw wordt geplaatst en mogelijkheden hiervoor serieus worden onderzocht.

3. Milieuverordening

Bodemverontreiniging

Op de bouwlocatie is sprake van een heterogeen vervuilde locatie met plaatselijk een sterk verhoogd PAK gehalte (sterk hoger dan de interventiewaarde). Omdat het volume volgens richtlijnen net beneden de grenswaarde zit wordt geen actie ondernomen deze vervuiling op te ruimen. Wij spreken hier onze zorgen over uit. Wanneer je als burger al een boete kunt krijgen wanneer je een appelklokhuis niet in de vuilnisbak deponeert, lijkt het ons vanzelfsprekend dat een sterke verontreiniging met PAK ook wordt opgeruimd in plaats van onder de mat geveegd. (in dit geval onder de stenen).

Grenswaarden geur en geluid

De richtafstand voor geur en geluid worden overtreden. Wij zijn bang dat door het plaatsen van de 19 parkeerplaatsen de geur en geluidsoverlast extra wordt verhoogd. Wij zijn van mening dat de oplossing niet gezocht moet worden in een verzoek om de een hogere grenswaarde voor geluid en geur vast te stellen, maar gezocht moet worden in het verminderen van de toename geluid- en geur overlast om de kwaliteit van wonen voor omwonenden te verbeteren.

4. Afstandregels voor bouwen

Onze woning heeft openslaande ramen aan de zijkant van onze woning waardoor bij nieuwbouw de afstand tot deze ramen minimaal 2 meter moet zijn volgens BW 5, artikel 50 lid 1. Om deze reden verzoeken wij u rekening te houden met het feit dat de ontwerp tekening niet aan deze regels voldoet.

Wij zijn in onderhandeling met de Brabantse Waard om tot een passende oplossing of compensatie te komen maar tot op heden is er nog geen overeenstemming.

Samenvattend vragen wij aandacht voor:

- Toenemende schaduwwerking door het appartementen complex.
- Door de verhoging van het aantal wooneenheden van 3 naar 11 een onevenredige inbreuk op onze privacy zal ontstaan
- Door het plaatsen van een 19 tal parkeerplaatsen direct gelegen naast onze achtertuin milieuoverlast zal ontstaan door geluids- en geuroverlast van het motorisch verkeer

Wij vinden dat aan deze punten onvoldoende aandacht is besteed en willen graag dat in het nieuwe bestemmingsplan hier rekening mee wordt gehouden.

Tot slot vinden wij het van belang, dat losstaand van het voorontwerp wijziging bestemmingsplan met parkeergelegenheid op eigen terrein, de parkeercapaciteit in de Stationsstraat onvoldoende is en in niet voldoet aan de door u gehanteerde normen.

In uw Parkeerbeleidsplan 2010 – 2013 wordt aangegeven dat er in de Stationsstraat sprake is van een capaciteitstekort en dat de gemeente zal inzetten op het faciliteren van parkeren. Uw plan loopt tot en met 2013 dus lijkt het ons een passend moment tegelijkertijd met de nieuwbouw een oplossing te vinden voor dit, voor de bewoners in deze straat, groot probleem.

In afwachting van uw reactie en met vriendelijke groet,

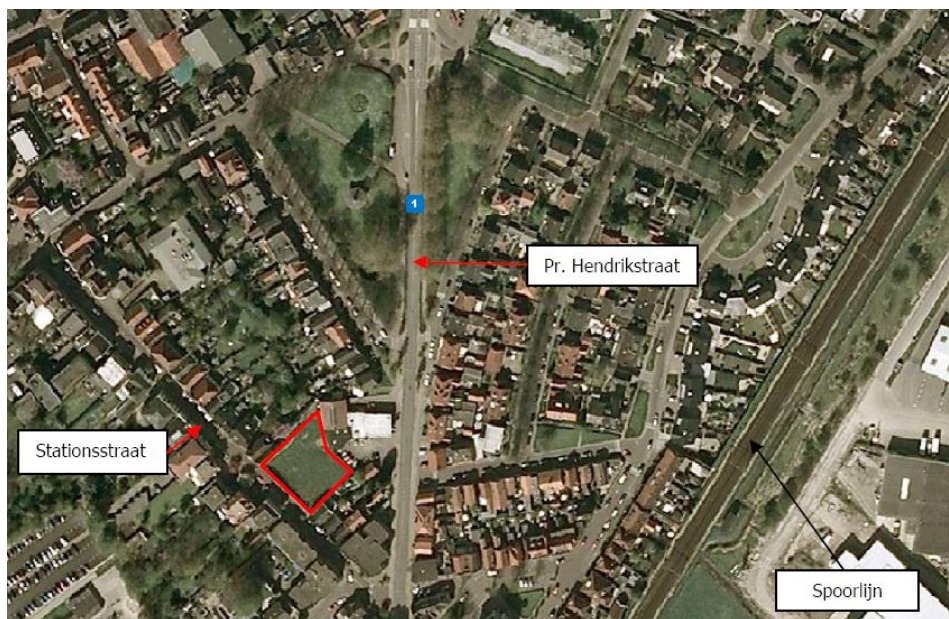
Verantwoording Groepsrisico Bestemmingsplan “Stationsstraat 35/39 Zevenbergen”.

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.

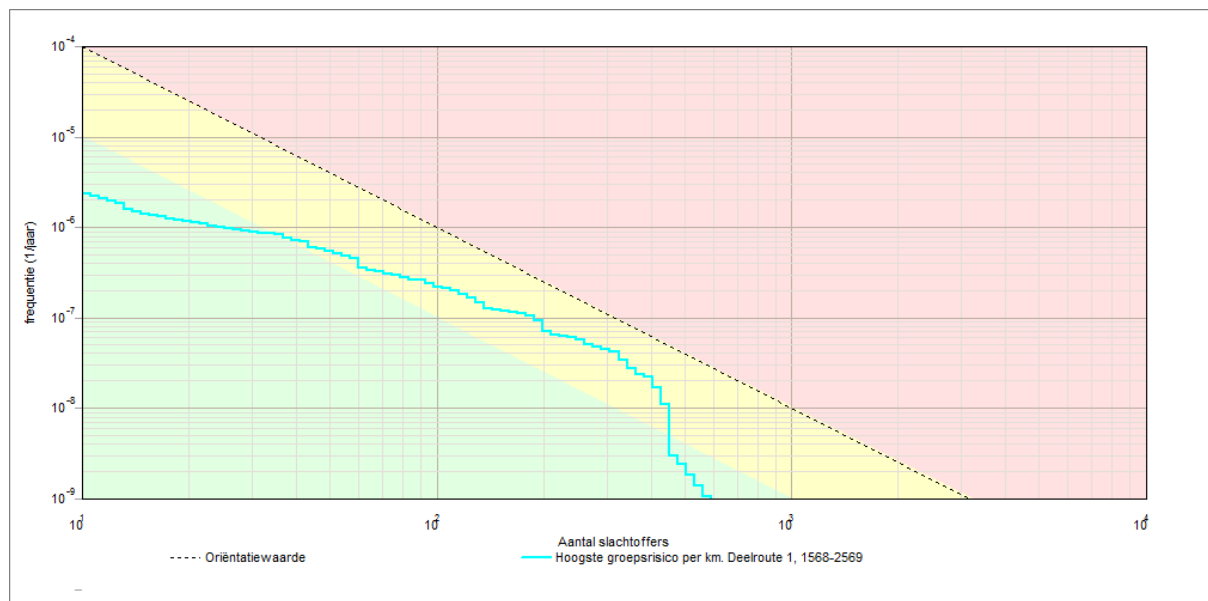
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De spoorketelwagon wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft 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 brandweerafdvisering)

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

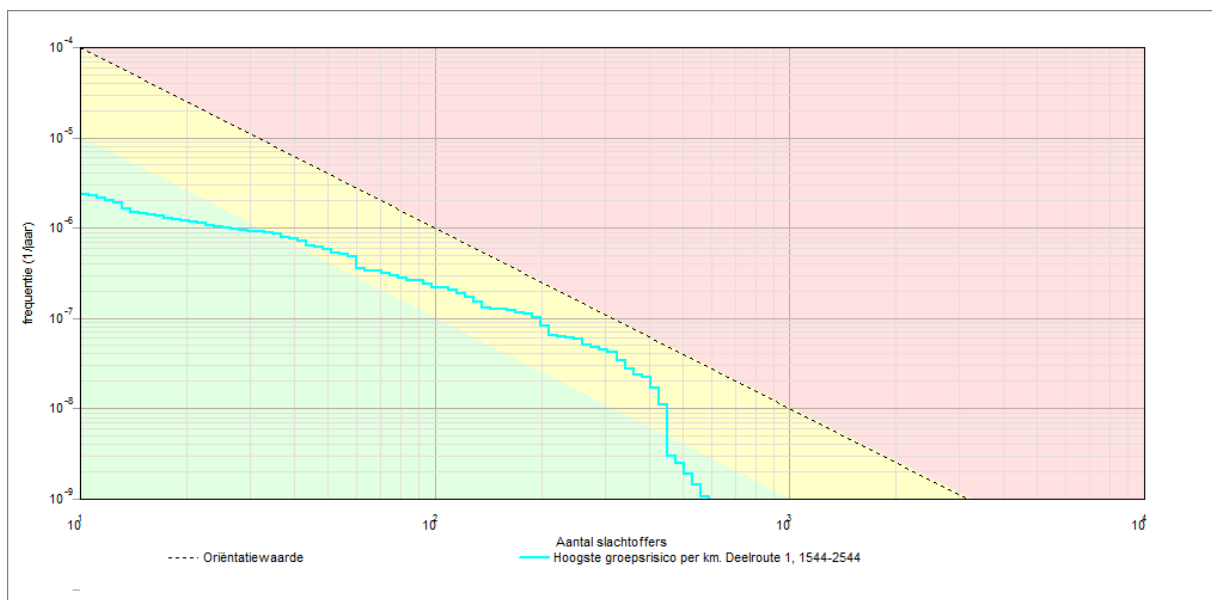
Het beoogde plan voorziet in de nieuwbouw van 11 appartementen (3 bouwlagen) in een kleinschalig appartementencomplex aan de Stationsstraat 35-39 te Zevenbergen. In onderstaande figuur is een schets van de beoogde situatie weergegeven.



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	Ontdekkingstijd	Ontdekkingstijd	Tankwagen scheurt open
T=1			< 1 min uitstroming
T=2			
T=3	Meldtijd	Alarmeringstijd	Uitdamping van de vloeistofplas
T=4	Opkomsttijd / ter plaatse	Ontvluchting directe omgeving	
T=5		Ontvluchting bedrijven-terrein n.a.v. klachten & prikkeling	
T=6			
T=7			
T=8			
T=9			
T=10			
T=11			
T=12			
T=13			
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	
T=22		bestrijden incident	
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

Trammingel 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:

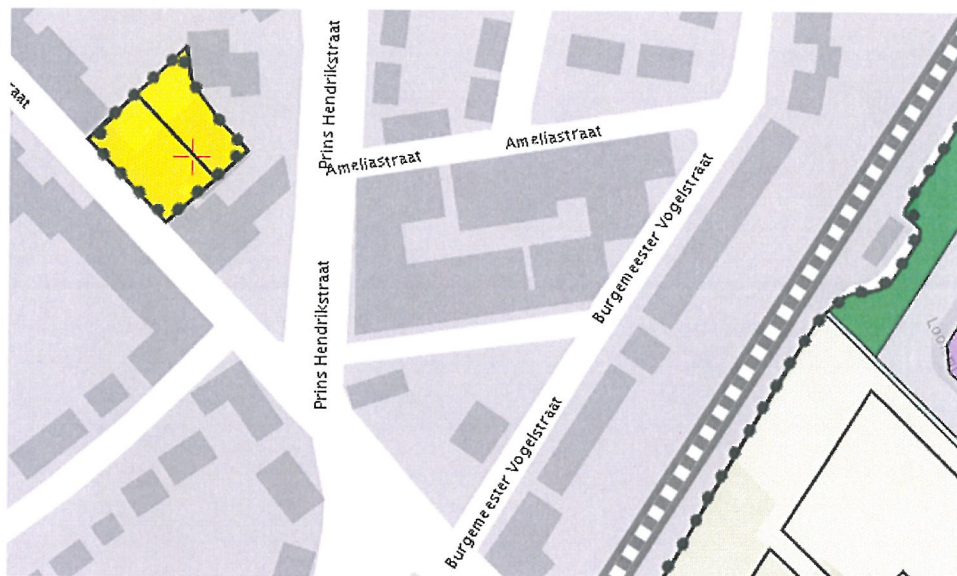
372128

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 tankautospuut 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