

**Bestemmingsplan
Stationsgebied Lage Zwaluwe
en omgeving**

behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

18 APR 2006

Mij bekend,
hoofd bureau

1133874

mr. Th.B.C.M. Berenschot

Behoort bij besluit van de raad van de
gemeente Moerdijk d.d. 22 SEP 2005

mij bekend,
de raadsgriffier,

toelichting

Inhoud van de toelichting

behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

18 APR. 2006

Mij bekend,
hoofd bureau

1133874

blz. 3

1. Inleiding

- 1.1. Aanleiding
- 1.2. Plangebied
- 1.3. Planvorm
- 1.4. Leeswijzer

3
3
3
4

mr. Th.B.C.M. Berenschot

2. De plannen

- 2.1. Inleiding
- 2.2. Uitgangspunten en ontwikkelingen per deelgebied

5
5
5

3. Omgevingsaspecten

- 3.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- 3.2. Milieu
- 3.3. Waterhuishouding
- 3.4. Ecologie

15
15
15
21
22

4. Bestemmingsregeling

25

5. Uitvoerbaarheid

- 5.1. Economische uitvoerbaarheid
- 5.2. Handhaving
- 5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- 5.4. Inspraakreacties

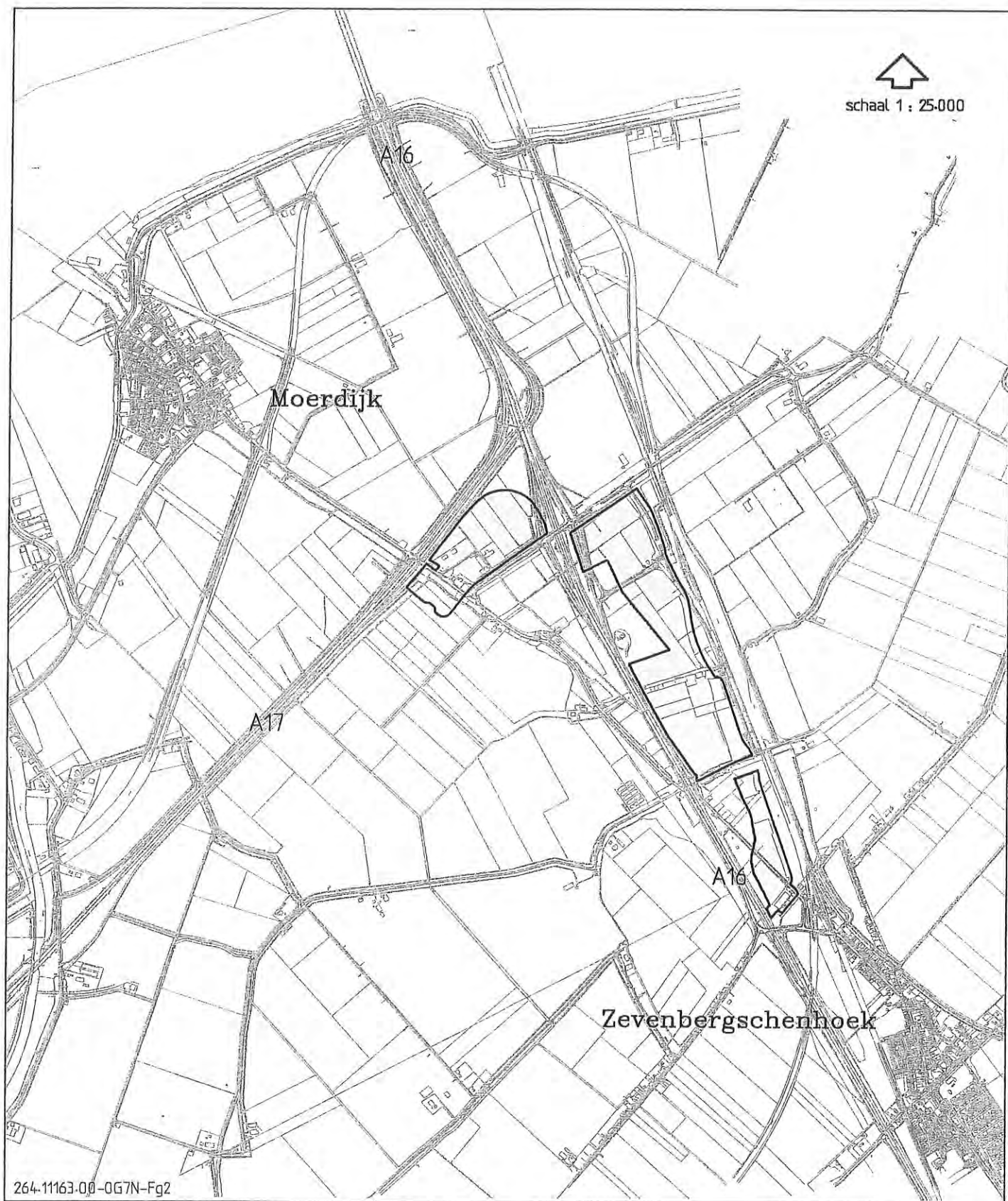
27
27
27
27
28

6. Overleg ex artikel 10 Bro

33

Bijlagen:

- 1. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
- 2. Ecologisch onderzoek Adviesbureau BRO.
- 3. Onderzoek luchtkwaliteit.
- 4. Verslag informatieavond.
- 5. Kopie brieven waterbeheerder.
- 6. Kopie brieven leidingbeheerders.
- 7. Kopie brief Lambregts.
- 8. Kopie brief Rijkswaterstaat.
- 9. Kopie brief Regionale Brandweer Organisatie.



 plangebied

figuur 1
ligging plangebied

1.1. Aanleiding

Voor het buitengebied van Moerdijk is een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Een deel van de gronden nabij de A16-HSL-Zuid is buiten dit plan gelaten. Thans is voor deze gronden, die bekend staan als Stationsgebied en omgeving en die voorheen gedeeltelijk deel uitmaakten van de gemeente Drimmelen, een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding genomen, dat ten doel heeft nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de verouderde regeling te actualiseren.

In het plangebied, gelegen tussen of in de directe nabijheid van de in aanleg zijnde Hoge Snelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) en de verbrede rijksweg A16, zijn verschillende ontwikkelingen voorzien. De vigerende regeling voor de betreffende gronden maakt deze ontwikkelingen niet of onvoldoende mogelijk.

De beoogde ontwikkelingen betreffen:

- de herinrichting en uitbreiding van het restaurant- en hotelcomplex van Kanters Restaurant B.V.;
- het juridisch mogelijk maken van het tijdelijk emplacement van Rijkswaterstaat conform het Tracébesluit HSL-Zuid en het mogelijk maken dat dit emplacement weer als agrarisch gebied in gebruik wordt genomen na beëindiging van de werkzaamheden voor de HSL-Zuid;
- de uitbreiding van het bedrijventerrein ten zuiden van de Omgeleide Hoofdstraat.

Het plangebied is met het oog op deze ontwikkelingen buiten het bestemmingsplan Buitengebied gehouden. Nu de plannen volledig zijn uitgekristalliseerd, is een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld, waarin de ontwikkelingen via toepasselijke bestemmingen worden mogelijk gemaakt.

1.2. Plangebied

Het plangebied bestaat uit drie deelgebieden (zie figuur 1). Deelgebied 1 betreft Kanters Restaurant B.V. en omgeving. Dit deelgebied is gelegen in de oksel van het knooppunt Klaverpolder (knooppunt A16 en A17/A59), ten noordwesten van het NS-station Lage Zwaluwe.

De deelgebieden 2 en 3 zijn gelegen tussen de tracés van de A16 en de HSL-Zuid, ten westen van het NS-station Lage Zwaluwe en de kern Zevenbergschen Hoek.

Deelgebied 2 ligt ten noorden van de Omgeleide Hoofdstraat en betreft een werkemplacement van Rijkswaterstaat. Ter plaatse is nog een woning aanwezig. Het emplacement heeft een tijdelijk karakter en wordt uitsluitend gebruikt gedurende de aanleg van de HSL-Zuid. De woning zal in lijn met het Tracébesluit op het moment dat de HSL in gebruik wordt genomen aan de woonbestemming worden onttrokken.

Deelgebied 3 ligt ten zuiden van de Omgeleide Hoofdstraat en zal in de toekomst ruimte bieden aan bestaande, te verplaatsen bedrijven en nieuwe bedrijven. De bestaande bedrijvigheid aan de Geldersedijk, waaronder het metaalbewerkingsbedrijf van Van de Klundert B.V., blijft gehandhaafd. Ook is hier ingevolge het Tracébesluit HSL-Zuid een trafostation geprojecteerd.

1.3. Planvorm

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gekozen voor een ontwikkelingsgerichte bestemmingsregeling, waarin de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een helder juridisch-planologisch kader een plaats krijgen.

Het plangebied maakt in ruimtelijke zin deel uit van het buitengebied van de gemeente Moerdijk. Met het oog hierop is bij de opzet van de bestemmingsregeling zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij de juridisch-planologische regeling in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Moerdijk.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen beschreven, waarvoor dit bestemmingsplan het juridisch-planologisch kader biedt. Hoofdstuk 3 gaat in op de omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 4 de bestemmingsregeling aan de orde komt. Tot slot komen de uitvoerbaarheid (hoofdstuk 5) en het overleg ingevolge artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) (hoofdstuk 6) aan bod.

2. De plannen

5

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden per deelgebied de huidige situatie en de beoogde ontwikkelingen beschreven. In het verlengde daarvan wordt een doorkijk gegeven naar de gewenste regeling in het bestemmingsplan.

2.2. Uitgangspunten en ontwikkelingen per deelgebied

Deelgebied 1: Locatie Kanters

Huidige situatie

Het deelgebied Kanters ligt in de zuidwestelijke oksel van de A16 en de A17/A59 (knooppunt Klaverpolder) nabij de op- en afritten van de A17/A59 en de A16. Aan de zuidoostzijde van het deelgebied ligt de Binnenmoerdijksebaan. Het gebied wordt doorkruist door de Steenweg.

Het gebied werd tot voor kort ontsloten vanaf de Steenweg, die ter plaatse overging in de Binnenmoerdijksebaan. In samenhang met de verbreding van de A16 en de reconstructie van het knooppunt Klaverpolder is de Steenweg in westelijke richting verlegd en is er een nieuwe ontsluiting van het deelgebied op de Steenweg/Binnenmoerdijksebaan gerealiseerd. Vanaf deze nieuwe ontsluitingsweg worden enerzijds een nieuw te realiseren carpoolplaats ontsloten en anderzijds de functies ten oosten van de oorspronkelijke Steenweg. De Verlegde Steenweg geeft een rechtstreekse aansluiting op de A17/A59 en via het knooppunt Klaverpolder op de A16 in beide richtingen.

Het deelgebied is hoofdzakelijk in gebruik voor horecadoeleinden in de vorm van het café-restaurant Kanters met bedrijfswoning en een hotel. Op het parkeerterrein bij restaurant Kanters is een brandstofverkoop punt aanwezig ten behoeve van vrachtwagens.

Andere functies in het gebied zijn een onderhoudswerf van Rijkswaterstaat, een carpoolstrook en een seksinrichting, Club A16. Deze laatste is echter opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Moerdijk.

Beoogde ontwikkeling

Café-restaurant en hotel

Voor de beoogde ontwikkelingsplannen die Kanters heeft ontwikkeld in samenhang met de verbreding van en de gewijzigde aansluiting op de A16 en de A17/A59, is door het gemeentebestuur van Drimmelen (waartoe de locatie voorheen behoorde) reeds een bouwvergunning verleend. De geplande en vergunde ontwikkelingen worden in dit plan voorzien van een passende en actuele regeling.

De plannen van Kanters zijn gericht op het versterken en verbreden van de horecafunctie in combinatie met uitbreiding van voorzieningen voor de weggebruiker. De situering van het bouwblok van het restaurant is gewijzigd. Het café-restaurant krijgt aan de oostzijde een nieuwe vleugel terwijl aan de noordzijde een deel van de bestaande bebouwing wordt gesloopt. Ook de vergunde uitbreiding van het hotel met 48 kamers en de daarmee samenhangende ruimte ten behoeve van het parkeren, zijn meegenomen in dit bestemmingsplan. Naast deze ontwikkelingen is er sprake van een uitbreiding van de reeds bestaande vergaderaccommodatie met 1.000 m². Dit betreft een nieuwe ontwikkeling die in dit plan wordt verankerd.

Uitbreiding van de bestaande vergaderaccommodatie is aanvaardbaar omdat de locatie voor zowel openbaar vervoer, voor autoverkeer als voor fietsers goed ontsloten is. Van concurrentie met nabijgelegen horecabedrijven is geen sprake omdat deze zich op andere doelgroepen richten en bovendien geen vergaderfaciliteiten aanbieden.

Door uitruil van gronden in de noordoosthoek van het deelgebied, ontstaat ruimte voor deze uitbreiding, ook in relatie tot de "vrijwaringszones" langs de snelwegen.

Uitbreiding van de brandstofverkoop ten behoeve van personenauto's en een nieuwe wasstraat voor vrachtwagens maken ook deel uit van de plannen.

De beoogde ontwikkelingen passen binnen het ruimtelijk beleid voor het buitengebied van de gemeente Moerdijk. Dat beleid biedt geen ruimte voor nieuwe horecabedrijven in het buitengebied, maar staat uitbreiding van bestaande horecavestigingen met het oog op de continuering van een economisch verantwoorde en doelmatige bedrijfsvoering wel toe.

Daarnaast heeft een groot deel van de betrokken gronden in het vigerende bestemmingsplan nu al de bestemming Horecadooelende.

De uitbreiding van de brandstofverkoop en de realisering van een vrachtwagenwasstraat passen binnen het totaalpakket van voorzieningen dat ter plaatse wordt aangeboden en de doelgroepen voor wie deze voorzieningen zijn bedoeld.

In belangrijke mate kunnen de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan rechtstreeks worden mogelijk gemaakt. Voor één onderdeel wenst de gemeente Moerdijk echter eerst een nadere afweging te maken. Het betreft de uitbreiding van de vergaderaccommodatie. Voordat medewerking kan worden verleend aan de uitbreiding van de vergaderaccommodatie dient, naar het oordeel van de gemeente, in voldoende mate te worden zeker gesteld dat de ontsluiting van het hotel via de Sebastiaansweg op de Verlegde Steenweg op aanvaardbare wijze is geregeld. Een directe ontsluiting op de Binnenmoerdijksebaan is niet mogelijk in verband met de verkeersveiligheid en de verhoogde ligging van deze weg. Een ontsluiting via het parkeerterrein van café-restaurant Kanters is ook ongewenst om reden van verkeersveiligheid. Voor deze ontwikkeling is een passende wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen.

Bedrijfswoning

Met de gewenste realisering van een nieuwe bedrijfswoning ten behoeve van het hotel is in dit plan vooralsnog geen rekening gehouden. De ligging in de nabijheid van zware infrastructuur (A17/A59 en A16) betekent niet alleen dat de akoestische situatie van belang is voor de bouw van de bedrijfswoning (een milieugevoelige functie), maar ook dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar de luchtkwaliteit.

Uit een eerste verkenning blijkt dat de locatie op zowel het onderdeel akoestiek als het onderdeel luchtkwaliteit niet aan de gestelde eisen voldoet. Om die reden is de gewenste bedrijfswoning in dit bestemmingsplan vooralsnog niet mogelijk gemaakt. Indien alsnog beoogd wordt ter plaatse een bedrijfswoning te bouwen, zal nader moeten worden onderzocht onder welke voorwaarden en met welke aanvullende maatregelen deze woning gerealiseerd kan worden.

Overige gronden

De inrichting van het deelgebied Kanters blijft overigens in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie. De onderhoudswerf van Rijkswaterstaat blijft gehandhaafd. Dit terrein wordt gebruikt voor onder andere opslag van strooizout en onderhoudsmateriaal.

Op de carpoolplaats is een antennemast voor de mobiele telecommunicatie voorzien, ter vervanging van de antennemast aan de Binnenmoerdijksebaan.

In het kader van het groenplan/landschappelijk inpassingsplan voor de A16, zullen de gronden die direct aan het wegtracé grenzen worden ingericht als groengebied. Dat geldt ook voor de gronden ten westen van de "oude" Steenweg.

Deelgebied 2: Noordelijk deel werkemplacement HSL/A16

Huidige situatie

Deelgebied 2 ligt ten noordwesten van de kern Zevenbergschen Hoek en betreft de gronden die zijn gelegen ten zuiden van de Binnenmoerdijksebaan en ten noorden van de Omgeleide Hoofdstraat, die een directe aansluiting geeft op de A16. Het deelgebied wordt aan de westzijde begrensd door de A16 en aan de oostzijde door de HSL-Zuid. Een recent gerealiseerd benzineservicestation aan de oostzijde van de A16 maakt deel uit van het bestemmingsplan Buitengebied.

Het deelgebied biedt thans, op grond van het Tracébesluit HSL-Zuid (1998) waarin het gebied is aangeduid als Bouwzone, ruimte aan een werkdepot van Rijkswaterstaat. Het depot heeft een tijdelijk karakter en wordt uitsluitend gebruikt voor opslag van materiaal, de stalling van bouwketens en als depot voor grond, slib, etc. gedurende de aanleg van de HSL-Zuid en de

verbreding van de A16. Als de werkzaamheden voor de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A16 eind 2007 zijn afgerond, is het werkdepot niet meer nodig.

Met het oog op de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A16 zijn de oorspronkelijk in het deelgebied aanwezige functies opgeheven en zijn woningen en andere gebouwen gesloopt. De enige woning die in het gebied nog aanwezig is, zal aan de woonbestemming worden onttrokken, voordat de HSL in gebruik wordt genomen.

Het deelgebied wordt ontsloten door een nieuwe verbindingsweg die de Binnenmoerdijksebaan aan de westzijde van het HSL-tracé verbindt met de Omgeleide Hoofdstraat.

Beoogde ontwikkeling

Gegeven de omsluiting door zware infrastructuur in de vorm van de HSL-Zuid en de A16 zijn gevoelige functies, zoals wonen, in dit deelgebied uitgesloten. Gezien het feit dat dit terrein de komende jaren nog in gebruik is als HSL-werkdepot, is er in dit bestemmingsplan voor gekozen om aansluiting te zoeken bij de vigerende bestemmingen. Enerzijds, op basis van het Tracébesluit HSL, de (tijdelijke) bestemming als HSL-bouwemplacement, anderzijds een agrarische bestemming aansluitend op de vigerende regelgeving. Op de langere termijn is voor dit gebied wellicht een andere bestemming aan de orde, daarvoor zal echter allereerst door de gemeente een visie worden opgesteld. Een visie die onder andere ook afhankelijk is van toekomstige ontwikkelingen in de omgeving. Met de nu gekozen bestemming (tijdelijke bestemming op basis van het Tracébesluit HSL én voortzetten van de vigerende bestemming) wordt recht gedaan aan de bovenstaande situatie. In het Streekplan Brabant in Balans worden deze gronden ook geschikt geacht voor grondgebonden landbouw, zoals veehouderij of akkerbouw. Nieuwe ontwikkelingen zijn nu niet aan de orde.

Deelgebied 3: Toekomstig bedrijventerrein

Huidige situatie

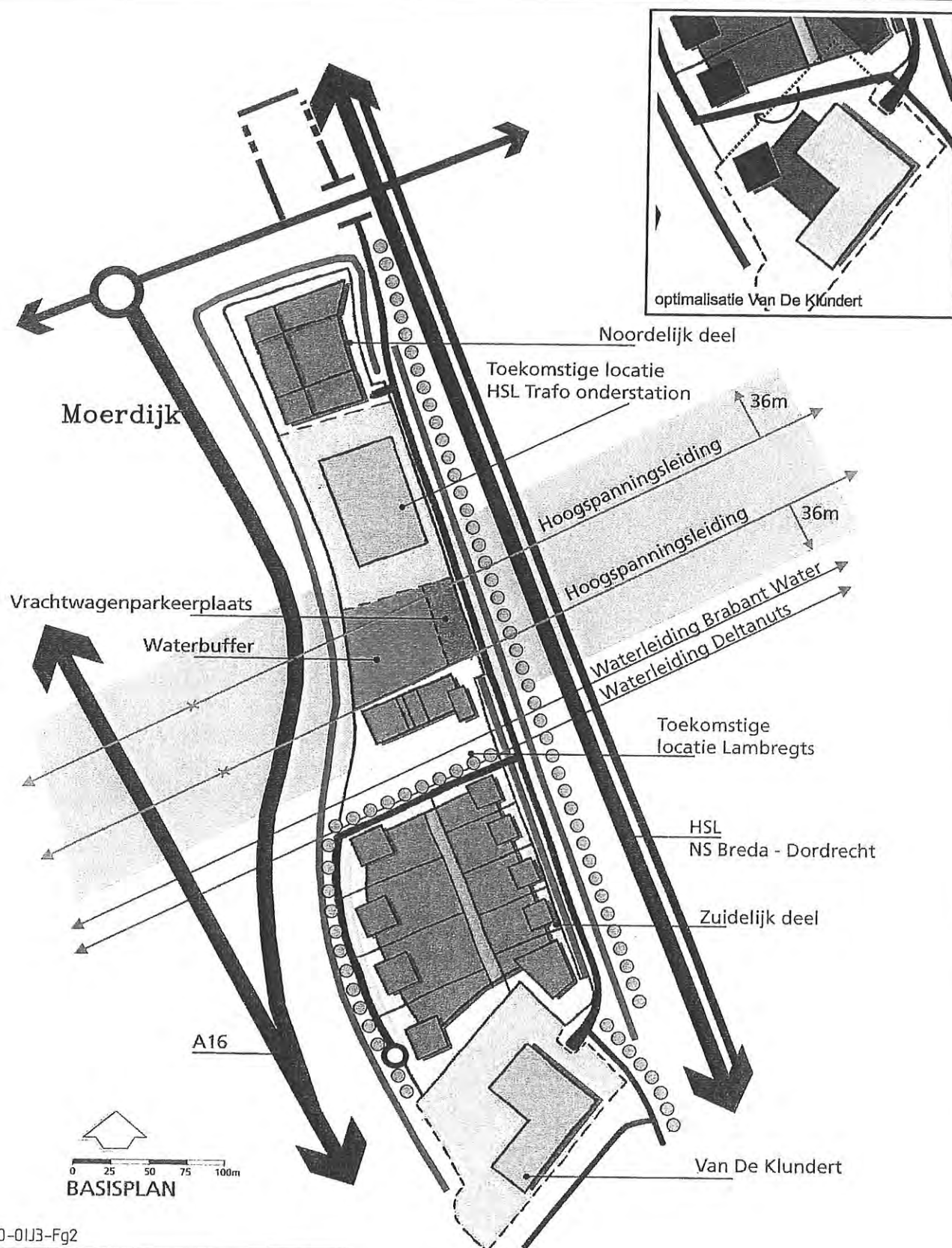
Deelgebied 3 ligt ten noordwesten van de kern Zevenbergschen Hoek, ten zuiden van de Omgeleide Hoofdstraat. Het deelgebied wordt aan de westzijde begrensd door de A16 en de aansluiting van de Omgeleide Hoofdstraat op de A16 en aan de oostzijde door de HSL-Zuid. Aan de zuidzijde vormt de Geldersedijk de grens van het deelgebied.

Twee bovengrondse hoogspanningsverbindingen doorkruisen het gebied van west naar oost. Daarnaast kruisen twee watertransportleidingen op grote diepte het deelgebied. Ten behoeve van de stroomvoorziening van de HSL-Zuid wordt in dit deelgebied een trafo-onderstation gerealiseerd.

Vóór de realisatie van het HSL-Zuid/A16-project was dit gebied deels in gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden en deels in gebruik als bedrijventerrein (Van de Klundert en enkele kleinschalige bedrijven aan de Geldersedijk). Het gebied werd doorsneden door de Oude Moerdijkseweg. Door de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van de A16 heeft het gebied een volledige metamorfose ondergaan. Bestaande agrarische functies zijn beëindigd, gebouwen zijn gesloopt en een deel van de gronden is aangewend voor de infrastructuur van de HSL-Zuid en de A16 (waaronder de toe- en afritten van de A16 op de Omgeleide Hoofdstraat). Door deze ontwikkelingen is de totale oppervlakte te benutten grond aanzienlijk kleiner geworden: het resterende gebied is vrij smal en langgerekt.

Aan de zuidzijde van dit deelgebied en ontsloten vanaf de Geldersedijk liggen de bedrijfshal en het kantoor van het bedrijf Van de Klundert B.V. Dit bedrijf heeft recent geïnvesteerd in een uitbreiding en modernisering van de bedrijfsgebouwen. Daarnaast bevinden zich hier een agrarisch loonbedrijf (Heijkoop; opslag en stalling van landbouwmaterialen en beperkte reparatie) en een opslagloods voor elektrische apparaten (Van Beek). De totale oppervlakte van de reeds aanwezige bedrijven in het deelgebied is 1,3 ha.

Het deelgebied wordt ontsloten door een nieuwe verbindingsweg die de Omgeleide Hoofdstraat verbindt met de Geldersedijk. De route naar Zevenbergschen Hoek bestaat voor het grootste deel uit een vrijliggend fietspad. Op de centrale interne ontsluitingsweg worden fietssuggestiestroken aangebracht. In zuidelijke richting loopt een calamiteiten- en onderhoudsweg, die parallel met de HSL in zuidelijke richting loopt.



bron: BR0
 Ontwerpvoorstel afbouw
 bedrijventerrein Zevenbergse Hoek
 30-01-2004

figuur 2
 situatieschets

Deze weg komt uit bij de Markweg (onder de brug over de Mark). Deze weg heeft primair een functie voor de HSL. In geval van nood zal het bedrijventerrein ook via deze route ontsloten kunnen worden.

In samenhang hiermee is het deelgebied goed bereikbaar voor zowel langzaam verkeer van en naar de kern van Zevenbergschen Hoek als het openbaar vervoer. Het NS-station Lage Zwaluwe is op korte afstand gelegen.

Beoogde ontwikkelingen

Voor agrarisch gebruik is het deelgebied economisch niet meer aantrekkelijk. Het is een relatief klein perceel en de afstand tot de huiskavels van huidige of toekomstige eigenaren is toegenomen, ondermeer door de barrièrewerking van de HSL-Zuid. Gevoelige functies zijn hier, net als in deelgebied 2, als gevolg van de omsluiting door zware infrastructuur uitgesloten.

In aansluiting op het hier reeds aanwezige bedrijventerrein, wordt het deelgebied wel geschikt geacht om lokale bedrijven te huisvesten. Daarmee wordt enerzijds in de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen voorzien en wordt anderzijds voorkomen dat dit deelgebied devalueert tot een rommelzone. De onderstaande overwegingen hebben geleid tot een plan om in aansluiting op het bestaande bedrijventerrein een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen.

Bestaand bedrijventerrein

Allereerst is het deelgebied reeds deels in gebruik als bedrijventerrein door onder andere het bedrijf van Van de Klundert. Bovendien wordt het bedrijfsmatige karakter van het gebied versterkt door de aanleg van de HSL.

Trafo-onderstation

In het kader van het HSL-project is in dit deelgebied een trafo-onderstation geprojecteerd ten behoeve van de stroomvoorziening van de HSL. Het onderstation zal een aansluiting krijgen op het hoogspanningsnet. Daartoe zal een aftakking worden aangebracht tussen de aanwezige hoogspanningsleidingen en het onderstation. Ter plaatse worden twee jukken aangebracht, waarop de aftakkingen komen te rusten.

Deze jukken bestaan elk uit twee staanders, die ongeveer 15 m uit elkaar staan. Aan de bovenzijde worden deze staanders verbonden met een 15 m lange dwarsligger.

Lambregts

In de kern Zevenbergschen Hoek, aan de Hoofdstraat, is het transportbedrijf Lambregts gevestigd. De werknemers van het bedrijf zijn grotendeels afkomstig uit de kern Zevenbergschen Hoek zelf. Daarmee is het bedrijf nadrukkelijk gebonden aan en van wezenlijk belang voor Zevenbergschen Hoek. Tegelijkertijd is er sprake van de nodige hinder in de kern (vervoersbewegingen, maar ook bijvoorbeeld geluidsoverlast).

Ten behoeve van de aanleg van de HSL heeft het transportbedrijf Lambregts een belangrijk deel van het bedrijfsperceel moeten afstaan. De gronden zijn op minnelijke wijze door Rijkswaterstaat aangekocht. Voor continuering van de bedrijfsvoering is verplaatsing naar een nieuwe locatie een must, waarbij, gezien de directe gebondenheid aan de kern Zevenbergschen Hoek, een locatie in de directe omgeving van Zevenbergschen Hoek gevonden moet worden.

Verplaatsing van het bedrijf naar het bedrijventerrein direct ten noorden van Zevenbergschen Hoek heeft vele voordelen:

- In de eerste plaats zal de bestaande milieuhinder als gevolg van de huidige vestiging van het bedrijf in de kern Zevenbergschen Hoek verdwijnen. Bijkomend voordeel is het, op termijn, ontstaan van een nieuwe inbreidingslocatie voor woningbouw. Deze ontwikkeling sluit volledig aan op het streven dat is verwoord in de structuurvisie voor Zevenbergschen Hoek. Daarin is de vrijkomende bedrijfslocatie aangemerkt als verblijfsgebied met een nadrukkelijke woonfunctie.
- Daarnaast heeft dit transportbedrijf ongeveer 1.500 m² van een perceel aan de Bloemendaalse Zeedijk in de kern van Zevenbergschen Hoek in gebruik. Ook dit leidt in de huidige situatie tot extra ongewenste (vracht-)vervoersbewegingen door de kern Zevenbergschen Hoek. Bij verplaatsing van dit transportbedrijf wordt het gebruik van het perceel aan de Bloemendaalse Zeedijk (en de bijbehorende ongewenste vervoersbewegingen) beëindigd.
- De gronden op het bedrijventerrein zijn (na het doorlopen van de planologische procedures), direct beschikbaar als hervestigingslocatie. Dit maakt een spoedige verplaatsing mo-

gelijk, en daarmee een snelle uitvoering van de resterende HSL-werkzaamheden. Daarnaast voorkomt de beoogde verplaatsing dat de continuering van de bedrijfsvoering van Lambregts in gevaar wordt gebracht.

- Het bedrijf blijft in de nabijheid van Zevenbergschen Hoek gevestigd. Dit is vanuit sociaal-economisch oogpunt van belang, omdat een groot deel van de werknemers afkomstig is uit de kern Zevenbergschen Hoek.
- Het bedrijventerrein in deelgebied 3 is, gezien de ligging direct aan de snelweg, bij uitstek geschikt voor vestiging van een transportbedrijf. De locatie is goed ontsloten op het rijks-wegennetwerk en kent daarnaast een goede ontsluiting voor langzaam verkeer (werknemers) naar de kern Zevenbergschen Hoek.
- Op het huidige bedrijventerrein is reeds sprake van bedrijvigheid op grotere percelen.

In totaal heeft het transportbedrijf in de huidige situatie ongeveer 8.000 m² in gebruik. Voor het bedrijf is het bij verplaatsing van wezenlijk belang dat het gevestigd blijft nabij de kern Zevenbergschen Hoek.

De oppervlakte van het gereserveerde terrein is afgestemd op hetgeen het transportbedrijf in gebruik heeft. Het voor bebouwing te benutten terrein bedraagt ongeveer 2.000 m². Deze maat is afgestemd op de behoefte van Lambregts. De overige gronden zullen hoofdzakelijk in gebruik zijn voor parkeervoorzieningen.

Vrachtwagenparkeerterrein

Als gevolg van de verbreding van de A16 is het vrachtwagenterrein aan de Achterdijk in de kern Zevenbergschen Hoek komen te vervallen. De gemeente kent echter een parkeerverbod voor vrachtwagens in de kernen en een vrachtwagenparkeerterrein is derhalve wenselijk en noodzakelijk om het zogeheten wildparkeren in de bebouwde kom tegen te kunnen gaan. Ter vervanging van de vrachtwagenparkeerplaats in Zevenbergschen Hoek ligt een nieuwe vrachtwagenparkeerplaats binnen het deelgebied voor het bedrijventerrein voor de hand: het deelgebied leent zich voor een dergelijke functie (zeker in combinatie met een transportbedrijf) en de gemeente is in staat de gronden te verwerven.

Toetsing beleidskader

In het gemeentelijk spoor zijn de Structuurvisie Plus en met name de in aanvulling daarop in 2002 vastgestelde Visie Industrie van belang. In de Structuurvisie Plus is aangegeven dat in het plangebied stedelijke functies afweegbaar zijn. In de Visie Industrie wordt geconcludeerd dat er in Moerdijk een grote behoefte is aan bedrijfsterrein voor lokaal gebonden bedrijven (reeds gevestigde bedrijven, starters en elders gevestigde bedrijven met een sterke binding met Moerdijk). Het herstructureren van bestaande bedrijventerreinen (streven naar intensief grondgebruik) en het in aanvulling daarop ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen om in deze behoefte te voorzien, wordt urgent geacht. In het verlengde daarvan worden aanbevelingen gedaan voor de ontwikkeling van nieuwe lokale bedrijventerreinen nabij Zevenbergen en Dintmond in aansluiting op de hier reeds aanwezige en te herstructureren bedrijventerreinen. De overige reeds bestaande lokale bedrijventerreinen worden niet uitgebreid.

Ter zake van de gewenste uitplaatsing van het transportbedrijf Lambregts wordt in de visie een uitzondering gemaakt en wordt aangegeven dat het gewenst is dit bedrijf te verplaatsen naar de locatie Van de Klundert.

In aansluiting op de Visie Industrie is de gemeente van oordeel dat een verdere ontwikkeling van de locatie Van de Klundert als bedrijventerrein in de rede ligt en gewenst is.

De locatie is gelegen binnen de stedelijke invloedssfeer van de kern Zevenbergschen Hoek en is reeds deels in gebruik als bedrijventerrein. In het gebied wordt een trafo-onderstation gerealiseerd en het gebied biedt een oplossing voor knelpunten inzake het bedrijf Lambregts en het vrachtwagenparkeerterrein.

Deze visie sluit aan op het regionaal uitwerkingsplan van het Streekplan voor de landelijke regio Moerdijk e.o. waarin dit gebied enerzijds als bestaand bedrijventerrein is opgenomen en anderzijds als transformatieruimte.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wil de gemeente zoveel mogelijk aansluiten op het beleid dat gevolgd wordt in de landelijke uitwerkingen van het streekplan Brabant in balans, waarin voor kavelgrootten op dergelijke bedrijventerreinen ruimte wordt gegeven van 5.000 m².

De gemeente streeft naar de vestiging van lokale, kleinschalige bedrijven, maar ook naar intensief ruimtegebruik. Dit kan door het ontwikkelen van een bedrijfsverzamelgebouw, maar ook door het daarnaast ontwikkelen van iets grotere kavels, wat mogelijkheden biedt voor zaken als parkeren op eigen terrein en een passende ontsluiting. Daarbij komt dat er in de gemeente ook behoefte is aan kavels van 3.000 m² tot 3.500 m².

Gegeven de ligging van het bedrijventerrein is het terrein niet bestemd voor arbeidsintensieve bedrijven, bedrijven met een publieke baliefunctie, bezoekersintensieve bedrijven, zelfstandige kantoren en detailhandel.

De gemeente is van oordeel dat op deze wijze het gebied een volwaardige invulling krijgt en voorkomen wordt dat het gebied dreigt te verworden tot een rommelzone.

Stedenbouwkundig plan

Voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein nabij Zevenbergschen Hoek, is in opdracht van VOF Moerdijkbrug een stedenbouwkundig plan opgesteld (zie figuur 2). In dit plan worden de uitgangspunten en mogelijkheden beschreven voor de inrichting van dit deelgebied als toekomstig bedrijventerrein ten behoeve van lokaal gebonden bedrijven uit de categorie 2 en 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. Uit onderzoek van de Kamer van Koophandel blijkt dat in Moerdijk in de komende tijd vraag bestaat naar zowel kleinere kavels (tot 2.000 m²) bijvoorbeeld in bedrijfsverzamelgebouwen naast iets grotere kavels tot circa 3.500 m² (zie de nota "Bedrijventerreinen in de 21^e eeuw") als naar iets grotere kavels tot 3.500 m² (zie registratie gemeentelijk bedrijvenloket). Met deze gegevens is in het stedenbouwkundig plan rekening gehouden.

In het plan wordt gestreefd naar een hoog ambitieniveau voor wat betreft compact en duurzaam bouwen en beheren, ruimtelijke zonering, bereikbaarheid, duurzaam waterbeheer, zorgvuldig ruimtegebruik en landschappelijke inpassing. Eén van de uitgangspunten van dit plan is dat lokale bedrijven voorrang krijgen bij vestiging in dit gebied.

Zonering

Door de aanwezigheid van twee bovengrondse hoogspanningsleidingen en twee ondergrondse waterleidingen zijn in het stedenbouwkundig plan drie deelgebieden onderscheiden: een noordelijk, een midden- en een zuidelijk deel (zie figuur 2).

Het **noordelijk deel** ligt verdiept ten opzichte van de Omgeleide Hoofdstraat en de rotonde met de op- en afrit van de A16. Het hoogteverschil bedraagt circa 9 m. Het deelgebied ligt op een zichtlocatie aan de A16 en wordt ontsloten vanaf de ontsluitingsweg ten oosten hiervan. In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw met een hoogte van 20 m¹⁾, dat voor het verkeer uit noordelijke richting over de A16 als blikvanger dient. In het bedrijfsverzamelgebouw kunnen kleinschalige, lokale bedrijven worden gestapeld.

Voor het **middendeel**, ten zuiden van het toekomstige trafo-onderstation en onder de hoogspanningsleidingen, is op advies van het waterschap Land van Nassau ruimte gereserveerd voor de aanleg van een waterbuffer van circa 3.500 m². Daarnaast is hier het vrachtwagenparkeerterrein geprojecteerd (circa 1.000 m²), dat ter vervanging dient van de vervallen locatie in de kern Zevenbergschen Hoek.

In dit middendeel is na overleg en met instemming van de betrokken leidingbeheerders (Tennet, Essent, Brabantwater én Deltanuts), binnen de zakelijk rechtstroken van enerzijds de hoogspanningsleidingen en anderzijds de waterleidingen, een terrein van 8.000 m² gereserveerd voor het transportbedrijf Lambregts, een transportbedrijf dat momenteel elders in Zevenbergschen Hoek gevestigd is. Omdat Lambregts op de huidige locatie grond moet afstaan ten behoeve van de aanleg van de HSL-Zuid, komt de bedrijfsvoering aldaar in de problemen. Bovendien veroorzaakt het bedrijf momenteel veel milieuhinder binnen de bebouwde kom en zijn ook de vele vervoersbewegingen die het bedrijf met zich meebrengt een probleem binnen de kern. De oppervlakte van het gereserveerde terrein is afgestemd op hetgeen het transportbedrijf nu feitelijk in gebruik heeft. Dit deelgebied wordt ontsloten vanaf de oostelijke verbindingsweg.

¹⁾ Lager dan 20 m zou in relatie met het bestaande hoogteverschil van 9 m onverstandig zijn en leiden tot een rommelig beeld op het dak van het gebouw.

Binnen de bestaande zakelijk rechtstrook heeft het bedrijf ZEBRA een nieuwe gasleiding geprojecteerd, die deel uitmaakt van een nieuwe hogedrukgastransportleiding van Moerdijk naar Geertruidenberg. Voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein levert de aanleg en de exploitatie van deze gasleiding geen belemmeringen op.

Hoewel er in dit plangebied geen belemmeringen zijn, is er naar het oordeel van de gemeente nog onvoldoende zekerheid of de aanleg van de leiding in het landelijk gebied van Moerdijk gegarandeerd is. In het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk is de leiding niet opgenomen.

Om die reden heeft de gemeente ervoor gekozen om de gasleiding via een afzonderlijke ruimtelijke procedure mogelijk te maken.

Het **zuidelijke deel** is gelegen ten zuiden van de locatie Lambregts. Deze locatie biedt nu reeds plaats aan het bedrijf Van de Klundert en enkele andere bedrijven aan de Geldersedijk. Het tussen Lambregts en Van de Klundert gelegen gebied biedt door de vorm en omvang van het terrein ruimte aan meerdere bedrijven/bedrijfsgebouwen die aan elkaar gekoppeld worden in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw. Aan meerdere zijden ontsloten heeft dit deelgebied zowel een representatieve zijde aan de kant van de A16 als aan de zijde van het HSL-Zuid-tracé. Aan de zijde van de HSL wordt gedacht aan de vestiging van kleine, lokale bedrijven op bredere, ondiepe kavels, aan de zijde van de A16 aan grotere bedrijven op grotere, diepere kavels.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

In het stedenbouwkundig plan wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik met als doel:

- de ruimte zo intensief/efficiënt mogelijk te benutten, zodat zo min mogelijk beslag wordt gelegd op de schaarse ruimte;
- de ruimte in kwalitatief opzicht beter te benutten, waardoor de schaarse ruimte voor eenieder een herkenbare en gewaardeerde functie krijgt.

In het plan is aangegeven, dat op een aantal wijzen aan deze doelstelling invulling zal worden gegeven:

- het maximaliseren van het bebouwd oppervlak door middel van bijvoorbeeld het schakelen van gebouwen of het stapelen van meerdere functies boven elkaar, al dan niet ook (half)ondergronds;
- "indirecte intensivering" door het samenvoegen van soortgelijke of elkaar aanvullende bedrijven en/of vergelijkbare activiteiten.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een bebouwingspercentage van maximaal 90%, waarbij het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit kan in een (gedeeltelijke) (half)verdiepte laag onder de bedrijfspanden of op het dak van de bedrijfspanden (tweede maaiveld). Voor de locatie Lambregts is een bouwvlak opgenomen dat volledig bebouwd mag worden.

Door de ligging van het bedrijventerrein op een zichtlocatie zal veel aandacht worden besteed aan een representatieve uitstraling van de bebouwing. Voor het noordelijk en zuidelijk deelgebied wordt uitgegaan van een maximale bebouwingshoogte van 20 m waarbij hoogteaccenten ruimte kunnen bieden aan een kantoorfunctie, die uitsluitend als ondergeschikt deel van de bedrijfsvoering toegestaan wordt. Met het oog hierop worden de kantoorruimten aan de voorzijde van de bedrijfscomplexen geprojecteerd. Met name in het zuidelijk plandeel is er op die wijze sprake van een alzijdige presentatie, dus niet alleen richting A16 en HSL, maar ook richting Van de Klundert en Lambregts.

Met het oog op de nagestreefde representativiteit zal buitenopslag bij de bedrijven worden beperkt en zoveel mogelijk plaatsvinden aan de achterzijde van de bebouwing of in ieder geval uit het zicht van de openbare weg.

De bebouwing wordt omsloten met groen ten behoeve van een landschappelijke inpassing en natuurcompensatie. Ook in de driehoek A16-Geldersedijk-HSL, net buiten het plangebied, is een zone gereserveerd voor natuurcompensatie. De ontwikkelaar werkt thans aan een uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor het bedrijventerrein. Daarin wordt aandacht besteed

aan landschap en architectuur. Daarbij is het van belang dat het bedrijventerrein aan drie zijden wordt begrensd door grote infrastructurele werken als de HSL en de A16.

- ii

3.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

De ruimtelijke verschijningsvorm van de verschillende delen van het plangebied is in de laatste decennia ingrijpend veranderd. Van oudsher maakte het plangebied deel uit van het polderlandschap, dat gekenmerkt werd door hooggelegen polderdijken die polders van uiteenlopende omvang begrepen (Bredasche Polder, Blokpolder, Oude Moerdijkse Polder). In de afgelopen decennia is het gebied doorsneden door zware infrastructuur in de vorm van rijkswegen en (hogesnelheids)spoorlijn. Hier en daar zijn nog delen van verschillende polderdijken aanwezig, maar van samenhang en herkenbaarheid van de oorspronkelijke dijkstructuur is weinig bewaard gebleven. Er is derhalve geen sprake van bijzondere landschappelijke kwaliteiten in en in de directe omgeving van het plangebied.

Cultuurhistorie en archeologie

In 1998 is door het rijk het Verdrag van Malta ondertekend, waarin de bescherming en het behoud van archeologische waarden wordt nagestreefd. Aantasting en vernietiging van archeologische waarden kunnen op basis van het Verdrag van Malta reden zijn tot het onthouden van goedkeuring voor een ruimtelijk plan. Het criterium voor weigering van goedkeuring houdt mede een beoordeling en afweging in van alle bij een goede ruimtelijke ordening spelende belangen, waarbij het belang van het archeologisch erfgoed duidelijk meetelt.

Het behoud en de bescherming van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en elementen is eveneens een speerpunt in het ruimtelijk beleid van rijk en provincie.

Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart (2000) van de provincie Noord-Brabant zijn er in het plangebied geen belangrijke monumenten aanwezig of andere objecten die cultuurhistorisch of archeologisch van belang zijn.

3.2. Milieu

Bedrijven

Algemeen

Om milieuhinder als gevolg van de bedrijfsactiviteiten reeds in ruimtelijk spoor te voorkomen, worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten. Uitgaande van de afstand van de bedrijfsterreinen tot milieugevoelige functies (woningen), wordt in de voorschriften bepaald welke bedrijfsactiviteiten worden toegelaten (milieuzonering). In de planvoorschriften wordt voor dit doel gebruikgemaakt van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. Als belangrijkste bron bij het opstellen van deze Staat is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001. In deze lijst worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen worden afgeweken van deze richtafstanden. Voor een nadere toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten en de uitgangspunten van milieuzonering wordt verwezen naar bijlage 1.

Gevoelige bestemmingen en gebiedstypen

Voor de milieuzonering dient rekening te worden gehouden met eventuele woningen en clusters van woningen binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan. Ten aanzien van het in dit plan mogelijk gemaakte bedrijventerrein is rekening gehouden met de woningen in de kern Zevenbergschen Hoek. Deze woningen zijn gelegen op een afstand van circa 250 m. Voor deze woningen zijn de richtafstanden van de VNG strikt gehanteerd.

Uitwerking milieuzonering

Op grond van deze uitgangspunten is de milieuzonering nader uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in een toelaatbaarheid van bedrijven behorende tot categorie 2 en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor het gehele in dit plan mogelijk gemaakte bedrijventerrein.

Aanwezige/toekomstige bedrijven

In de bestaande situatie zijn diverse bedrijfsmatige activiteiten in het plangebied aanwezig. In deelgebied 2 en 3 bevindt zich het werkemplacement van Rijkswaterstaat en – aan de zuidkant van deelgebied 3 – het bedrijf Van de Klundert B.V. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Tevens zijn hier een agrarisch loonbedrijf (Heijkoop; opslag en stalling van landbouwmaterialen en beperkte reparatie) en een opslagloods voor elektrische apparaten (Van Beek) aanwezig. Deze zijn beide ingedeeld in categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In deelgebied 1 is een benzineverkooppunt (zonder LPG) aanwezig.

Het is de bedoeling dat het transportbedrijf Lambregts een plek krijgt in deelgebied 3, als onderdeel van het bedrijventerrein. Dit bedrijf is momenteel gevestigd in de kern Zevenbergschen Hoek. Het transportbedrijf heeft een bedrijfsoppervlakte van circa 8.000 m² en valt daarmee in categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Met het oog op de aanwezigheid van bovengrondse hoogspanningsleidingen is stalling van vrachtwagens met koelinstallaties uitgesloten.

Het trafo-onderstation ten behoeve van de HSL heeft een toekomstig opgesteld inschakelbaar vermogen van maximaal 102 MVA. In de ruimtereservering voor dit trafostation is al rekening gehouden met een zonering rondom het feitelijke trafostation.

Op het toekomstig bedrijventerrein is, ter hoogte van de bovengrondse hoogspanningsleidingen, een oppervlakte van circa 1.000 m² gereserveerd voor een vrachtwagenparkeerterrein. Dit terrein is bedoeld om het aantal verkeersbewegingen en het wildparkeren in de omliggende kernen tegen te gaan. Ook hier is de stalling van vrachtwagens met koelinstallaties uitgesloten.

Vrijstelling

Het bovenstaande betekent niet dat de uitoefening van activiteiten uit een hogere categorie dan toegestaan in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan daarvan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze, minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk bedrijf voor de desbetreffende activiteit een vrijstelling worden verleend. Dit geldt alleen voor bedrijven uit maximaal één categorie hoger dan de algemene toelaatbaarheid.

Horeca

Ter plaatse van het deelgebied van Kanters zijn een café-restaurant en een hotel (met vergaderaccommodatie) aanwezig. De reeds vóór de gemeentelijke herindeling vergunde uitbreiding van het hotel met 48 kamers, wordt nu via een passende juridische regeling in het bestemmingsplan vastgelegd. Daarnaast zal 1.000 m² extra vergaderaccommodatie mogelijk worden gemaakt.

De locatie Kanters is gelegen binnen de directe invloedssfeer van rijkswegen en, uitgezonderd een bestaande bedrijfswoning, zijn er geen woningen of andere gevoelige functies in de directe omgeving aanwezig.

Kabels en leidingen

In deelgebied 1 liggen ten zuiden van het restaurant Kanters enkele kabels en leidingen. Deze kabels en leidingen zijn niet planologisch relevant. Bij de beoogde ontwikkelingen dient wel rekening te worden gehouden met de belangen van deze kabels en leidingen. In de zuidelijke hoek van dit deelgebied is een rioolgemaal aanwezig.

Over deelgebied 3 lopen twee bovengrondse hoogspanningsverbindingen met voltages van 380 kV en 150 kV, in eigendom van Tennet en Essent. Ter plaatse van deze hoogspanningsverbindingen geldt een zakelijk rechtstrook van respectievelijk 25 m en 36 m aan weerszijden van de verbinding. Binnen deze zakelijk rechtstrook geldt een maximale bouwhoogte van 8 m. Het bedrijf Lambregts wordt deels gerealiseerd in deze zone. Door de betrokken leidingbeheerder is reeds schriftelijk aangegeven dat er geen bezwaren zijn tegen het voorgenomen ontwikkeling, indien voldaan wordt aan de genoemde voorwaarden.

Op 55 m ten zuiden van de as van de meest zuidelijke hoogspanningsverbinding ligt parallel hieraan een ondergrondse waterleiding (in eigendom bij Brabant Water), op circa 21 m diepte. Ten zuiden daarvan, op 68 m ten zuiden van de as van de meest zuidelijke hoogspanningsverbinding ligt een tweede ondergrondse waterleiding (in eigendom bij Deltanuts) op zo'n 21 m diepte. Voor deze leidingen is aan weerszijden een zone van 11 m opgenomen, waarbinnen restricties gelden voor het bouwen van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Binnen de bestaande zakelijk rechtstrook heeft het bedrijf ZEBRA een nieuwe gasleiding geprojecteerd (onderdeel van de hogedrukgastransportleiding Moerdijk-Geertruidenberg). Omdat nog onvoldoende zekerheid bestaat over de daadwerkelijke aanleg van deze gasleiding, is hiermee in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden.

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkelingen in het plangebied dienen te worden getoetst aan het milieuaspect externe veiligheid. Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren voor de directe omgeving (zowel binnen als buiten de inrichting c.q. bedrijfsperceel) bij een ongeval, bij de opslag, de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven. In de normgeving ten aanzien van externe veiligheid worden twee begrippen onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich op het moment van het ongeval permanent (dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de inrichting. Maximaal toegestaan is een kans van één op de miljoen (gelijk aan de 10^{-6} -risicocontour). Dit geldt voor nieuwe situaties.

Het GR is de kans per jaar dat in een keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de personen die zich rond de inrichting bevinden. Dus, hoe meer mensen, hoe hoger het GR. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Hieruit blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken (bij grenswaarde kan dit in het geval van bijzondere omstandigheden op basis van een integrale belangenafweging).

Verkeerswegen

Het plangebied ligt in de nabijheid van de A16 en de A17. Over deze wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Volgens de Risicoatlas wegtransport vervoer gevaarlijke stoffen (AVIV, 2003) ligt de 10^{-6} -PR-contour van de A17 tussen knooppunt Klaverpolder en Moerdijk op 80 m. De 10^{-8} -PR-contour tussen knooppunt Klaverpolder en Moerdijk ligt op 700 m.

Uit een risicobeschoouwing van de RMD over de nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied (Risicobeschoouwing vervoer gevaarlijke stoffen stationsgebied Lage Zwaluwe, RMD, 21 april 2005) blijkt dat voor de A16 de PR-contour van 10^{-6} /jaar op 17 m uit de weg ligt.

De beoogde ontwikkeling zal op meer dan 80 m van de A17 plaatsvinden, zodat voldaan wordt aan de grenswaarde van de 10^{-6} -PR-contour van de A17. Gegeven de afstand van de beoogde nieuwe ontwikkelingen tot de A16, wordt ook voldaan aan de grenswaarde van de 10^{-6} -PR-contour van de A16.

Zonder verdere toetsing kan worden geconcludeerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A17 en de A16 geen gevolgen heeft voor de beoogde ontwikkeling.

Uit de risicobeschouwing blijkt voorts dat de bijdrage die de nieuwe ontwikkeling aan de hoogte van het groepsrisico levert, verwaarloosbaar is. Ook wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico ter plaatse bij lange na niet overschreden (de hoogte van het groepsrisico bedraagt minder dan 1% van de oriënterende waarde).

Uit de bovenstaande informatie blijkt dat de nieuwe ontwikkelingen niet worden beperkt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16 en A17.

Spoorwegen

Ook over de spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Uit de eerdergenoemde risicobeschouwing van de RMD over de nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied (Risicobeschouwing vervoer gevaarlijke stoffen stationsgebied Lage Zwaluwe, RMD, 21 april 2005) blijkt dat voor het spoor de PR-contour van 10^{-6} /jaar op 12 m uit het spoor ligt. Het bedrijventerrein en de nieuwe functies bevinden zich buiten deze contour. Uit de risicobeschouwing blijkt daarnaast dat de bijdrage die de nieuwe ontwikkeling aan de hoogte van het groepsrisico levert, verwaarloosbaar is. Ook wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico ter plaatse als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn bij lange na niet overschreden (de hoogte van het groepsrisico bedraagt circa 1% van de oriënterende waarde).

De nieuwe ontwikkelingen worden niet beperkt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Emplacement Moerdijk

Uit de vigerende milieuvergunning van het emplacement van Moerdijk blijkt dat een behandeling van wagons met gevaarlijke stoffen op de grens van de inrichting niet mag leiden tot een overschrijding van het getal 10^{-6} /jaar voor het PR op de grens van de inrichting. Ter plaatse wordt tevens voldaan aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Uit telefonisch overleg met Prorail (d.d. 25 april 2005) blijkt dat de beoogde ontwikkelingen¹⁾ geen negatieve invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico.

De brandweer heeft ingestemd met het opgestelde rapport van de Regionale Milieu Dienst (RMD) over externe veiligheid met betrekking tot de in het bestemmingsplan voorgenomen ontwikkeling van het bedrijventerrein (Notitie Risicobeschouwing vervoer gevaarlijke stoffen, Stationsgebied Lage Zwaluwe, RMD, april 2005).

Ook de Regionale Brandweer Organisatie heeft positief geadviseerd over de ontwikkeling van het bedrijventerrein (zie bijlage 9 "Kopie brief Regionale Brandweer Organisatie").

Bodemkwaliteit

Op basis van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient ingeval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen onderzoek plaats te vinden naar de kwaliteit van de bodem.

Locatie Kanters

Op één locatie in deelgebied 1 is in het verleden een ondergrondse asbestverontreiniging vastgesteld. De betreffende grond is inmiddels gesaneerd.

Noordelijk deel werkemplacement

Deelgebied 2 was tot voor de aanleg van de HSL en de verbreding van de A16 in gebruik voor agrarische doeleinden. Na beëindiging van de werkzaamheden in het kader van de HSL en de A16 zal het terrein weer zijn oude functie krijgen. Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over de oplevering van de grond. Daarin is onder andere vastgelegd dat eventuele verontreinigde grond zal worden gesaneerd.

Bedrijventerrein

Een verkennend bodemonderzoek voor deelgebied 3 (bron: memo gemeente van 6 oktober 2003) heeft aangetoond dat de bodemkwaliteit van dit gebied geen belemmering vormt voor

¹⁾ Die op een behoorlijke afstand vanaf het emplacement zijn gelegen, namelijk het bedrijventerrein op circa 500 en circa 750 m vanaf het emplacement en de vergaderaccommodatie op circa 850 m.

de functie van bedrijventerrein. Er zijn bij dit onderzoek geen overschrijdingen van de streefwaarden geconstateerd.

Uit een Verkennend bodemonderzoek (Verkennd bodemonderzoek Plangebied Oude Moerdijkseweg Zevenbergschen Hoek, Moerdijk Bodemsaneringen B.V., 14 november 2003) blijkt eveneens dat de locatie geschikt wordt bevonden voor multifunctioneel gebruik. Ook in een derde onderzoek door de Projectorganisatie Hogesnelheidslijn-Zuid-A16 wordt geconcludeerd in de grond geen verontreinigingen zijn aangetroffen.

Wegverkeerslawaaï

De verschillende deelgebieden liggen in de geluidszones van de A16, de A17/A59, de HSL-Zuid en de spoorlijn Dordrecht-Breda-/Roosendaal. In het kader van het project A16/HSL-Zuid heeft in de omgeving een sanering van geluidsgevoelige bestemmingen plaatsgevonden. Binnen een straal van 250 m zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen meer aanwezig.

Het café-restaurant en het hotel zijn bestaande (niet-gevoelige) functies. Het bedrijventerrein betreft deels een bestaand en deels een nieuwe functie, maar deze is niet als gevoelige functie aan te merken. De enige in het plangebied nog aanwezige woning heeft een tijdelijke bestemming gekregen en wordt – aangezien deze op termijn aan de woonbestemming wordt onttrokken – niet als gevoelige bestemming beschouwd. In het plangebied is derhalve geen sprake van nieuwe geluidsgevoelige functies. Met het oog hierop is akoestisch onderzoek achterwege gebleven.

Vrijwaringszones rijkswegen

Het vrijwaringsbeleid van Rijkswaterstaat is erop gericht om ruimte te behouden voor het oplossen van toekomstige knelpunten, mogelijkheden te scheppen voor een goede inpassing van infrastructuur, de mogelijkheid open te houden voor bundeling van infrastructuur met andere functies, het verminderen en/of voorkomen van conflicterende situaties vanuit milieuopectiek (geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit) en bij te dragen aan de veiligheid.

Langs rijkswegen moet in ieder geval een zone met een breedte van 50 m van de kant van de verharding in acht worden genomen, waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht (vrijwaringszone).

In de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen is met deze vrijwaringszones rekening gehouden.

Daarnaast is in het nieuwe streekplan een zone van 75 m aan weerszijden van grote infrastructuur opgenomen, waarin een restrictief bouwbeleid geldt.

Voor wat de horecalocatie betreft, valt alle bebouwing in dit deelgebied buiten deze contour. Daarmee wordt voldaan aan de eisen. Het bedrijventerrein wordt op circa 80 m van de A16 gebouwd, zodat daarmee ook wordt voldaan aan de eisen.

Luchtkwaliteit

Algemeen: beleidskader en wet- en regelgeving

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben. Als gevolg van strengere Europese regelgeving is op 19 juli 2001 het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Op grond hiervan dienen bij besluiten die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals bestemmingsplannen waarin nieuwe ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking mogelijk wordt gemaakt) de grenswaarden uit het besluit in acht moeten worden genomen.

Onderzoek luchtkwaliteit

In het plangebied wordt een bedrijventerrein van beperkte omvang mogelijk gemaakt. Bij deze activiteiten is sprake van een verkeersaantrekkende werking. Dit kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit ter plaatse.

Met het CARII-programma is berekend of het realiseren van deze ontwikkeling (negatieve) gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit langs bestaande wegen in verband met de verkeersaantrekkende werking van deze functies. Daarnaast is, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de beoogde ontwikkeling. In bijlage 3 zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen.

Conclusie en afweging

De bijdrage van de beoogde bedrijventerreinontwikkeling aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof is verwaarloosbaar. De beoogde ontwikkeling zorgt op zichzelf niet voor een overschrijding van één van de grenswaarden of voor een toename van deze overschrijding.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe bedrijven getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Uit onderzoek blijkt dat ter plaatse voldaan wordt aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit, behalve aan de grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof. Ter plaatse van de bedrijven is in 2010 en 2015 sprake van een beperkte overschrijding van de grenswaarde voor het aantal maal dat de 24-uurgemiddeldewaarde voor fijn stof mag worden overschreden. Deze beperkte overschrijding acht de gemeente aanvaardbaar, omdat:

- de ontwikkeling een functie betreft die in het algemeen als minder gevoelig wordt beschouwd¹⁾ en die bovendien beperkt van omvang zal zijn;
- de beoogde ontwikkeling en de daarbijbehorende verkeersaantrekkende werking op zichzelf geen negatief effect hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse;
- de beoogde ontwikkeling, gezien in een groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt; met name het rijk dient, mede in het kader van het reeds opgestelde Nationaal Luchtkwaliteitsplan (en de aanvulling hierop die het kabinet heeft toegezegd voor 2005), maatregelen te nemen om de fijn stofconcentratie langs autosnelwegen zoals de A16 en A17 terug te dringen; de luchtkwaliteit ter plaatse van het de nieuwe ontwikkelingen zal door deze maatregelen ook positief worden beïnvloed;
- de beoogde ontwikkeling is gesitueerd op een locatie waar zich niet de grootste knelpunten in de omgeving bevinden; de grootste knelpunten bevinden zich namelijk in de oksel van autosnelwegen/ter plaatse van de samenkomst van verschillende autosnelwegen (zoals de A16 en de A59);
- door de verplaatsing van het transportbedrijf Lambregts vanuit de kern Zevenbergsche Hoek naar het beoogde bedrijventerrein, de luchtkwaliteit in de bestaande kern waarschijnlijk (marginaal/in lichte mate) verbetert (minder vrachtverkeer door de kern).

Verkeer en parkeren

Verkeersontsluiting en openbaar vervoer

Het plangebied ligt in de directe invloedssfeer van diverse drukke verkeersaders. Deelgebied 1 ligt in de oksel van de A17 en de A16. Deelgebied 2 en 3 worden aan de westzijde begrensd door de A16 en aan de oostzijde door de HSL-Zuid en de spoorlijn Dordrecht-Breda/Roosendaal. Alle deelgebieden zijn gelegen nabij een aansluiting op de rijkswegen.

De horecalocatie in deelgebied 1 is op vrij korte afstand van het station (circa 700 m) gelegen en kent een volwaardige fietsverbinding met dit station. De horecalocatie is daarnaast ook gelegen aan een door de ANWB aangeduide fietsroute.

Deelgebied 2 en 3 worden ontsloten door een weg die is verbonden met de Omgeleide Hoofdstraat en daarmee de A16. Daarnaast is het bedrijventerrein op korte afstand van het station gelegen (500 m) en met de fiets vanaf het station zeer goed bereikbaar. De route naar Zevenbergschen Hoek bestaat voor het grootste deel uit een vrijliggend fietspad, dat parallel is gelegen aan de Omgeleide Hoofdweg. Op de centrale interne ontsluitingsweg worden fietssuggestiestroken aangebracht.

Via het NS-station Lage Zwaluwe wordt het plangebied per spoor ontsloten in de richtingen Dordrecht, Breda en Roosendaal. Ter hoogte van het NS-station kan worden opgestapt op streekbusvervoer.

Het station en de bijbehorende voorzieningen zijn gerealiseerd in het kader van het HSL-project. Bij de realisatie van dit station (en bijbehorende voorzieningen) is reeds rekening gehouden met een toekomstige groei van het aantal reizigers. De capaciteit van de fietsenstalling van het station is daarmee ook geschikt om de extra reizigers als gevolg van de plannen bij de horecagelegenheid én de ontwikkeling van het bedrijventerrein op te vangen.

¹⁾ Overigens moet op de werkplek in het kader van de Arbo-wetgeving reeds maatregelen worden genomen in verband met luchtkwaliteit en geur.

Bij calamiteiten is deelgebied 3 tevens te ontsluiten via een calamiteitenweg die parallel aan de HSL in zuidelijke richting loopt. Deze weg komt uit bij de Markweg (onder de brug over de Mark).

Parkeren

Om te voorzien in de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding van de horecafunctie op de locatie Kanters, dient er extra parkeergelegenheid worden aangelegd. Daarvoor is voldoende ruimte beschikbaar.

De bedrijven in deelgebied 3 dienen in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien. De gemeente hanteert daarbij de volgende parkeernormen:

- 1,4 pp/100 m² bvo voor een bedrijfsverzamelgebouw;
- 0,7 pp/100 m² bvo voor opslagbedrijven;
- 1,6 pp/100 m² bvo voor transportbedrijven, groothandel, industrie en ambachtelijke bedrijven.

Voor kantoren zonder baliefunctie als onderdeel van een bedrijf geldt een parkeernorm van 0,25 pp/100 m² bvo plus 0,5 pp per arbeidsplaats. Realisering van deze parkeerplaatsen kan in een (gedeeltelijke) (half)verdiepte laag onder de bedrijfspanden of op het dak van de bedrijfspanden (tweede maaiveld).

3.3. Waterhuishouding

Watertoets en beleid

Het waterbeheer in het plangebied is in handen van waterschap de Brabantse Delta (voorheen waterschap Land van Nassau en het Hoogheemraadschap van West Brabant). Conform de verplichte watertoets is met de waterbeheerders meerdere keren gesproken over de waterinbreng in dit plan. Voor de ontwikkelingen van deelgebied 3 is reeds langere tijd overeenstemming over de te realiseren waterbuffer. Op 7 april 2004 is op basis van een conceptwaterparagraaf met het waterschap Brabantse Delta gesproken over de waterinbreng voor dit plan. Op 19 mei 2004 heeft de waterbeheerder schriftelijk op de conceptparagraaf gereageerd. Deze opmerkingen zijn door de gemeente overgenomen en in dit plan verwerkt.

Bij de afstemming tussen planvorming en waterbeheer is voorzover relevant rekening gehouden met het vigerende waterbeleid (4^e Nota Waterhuishouding; Waterbeheer 21^e eeuw; Nationaal Bestuursakkoord Water, Provinciaal Waterhuishoudingsplan (inclusief partiele herziening); Deelstroomgebiedvisie West-Brabant; Intergraal Waterbeheersplan West-Brabant).

Onderstaand wordt per deelgebied beschreven hoe in de planvorming met het aspect water is omgegaan.

Deelgebied 1

Deze locatie in de oksel van de A16 en de A17 is omringd met water, daarnaast wordt het gebied doorsneden door een zuid-noordlopende watergang. Het huidige bouwvlak is grotendeels verhard met bebouwing en bestrating. De beoogde ontwikkeling (uitbreiding café-restaurant, hotel, parkeervoorzieningen, brandstofverkooppunt en vrachtwagenwasstraat) vindt plaats binnen het huidige bouwvlak. Het totale aandeel aan verharding neemt daarmee niet toe. Daarmee is ook niet te verwachten dat de afvoer uit het gebied boven de 1,67 l/s/ha komt.

Uitgangspunt is dat de schone dakoppervlakken niet op de riolering wordt aangesloten. Hemelwater van daken wordt direct naar het oppervlaktewater afgevoerd. De overige verharding wordt aangesloten op een aan te leggen verbeterd geschieden rioolstelsel. Om verontreiniging van hemelwater zoveel mogelijk te voorkomen, worden geen uitlopende bouwmaterialen toegepast. Afvalwater van het hotel/restaurant wordt via het vuilwaterriool naar de zuivering afgevoerd. Het brandstofverkooppunt en de vrachtwagenwasstraat zullen conform de geldende milieuwetgeving zorgdragen voor een goede opvang en verwerking van afvalwater.

Het heeft de voorkeur oevers natuurvriendelijk in te richten. Dat houdt onder meer in: flauwe oevers (nooit steiler dan 2:3) en geen oeverbeschoeiing. Indien steilere oevers worden aangelegd, dan dient tevens te worden voorzien in schouwstroken met een breedte van ten minste

4 m. De in dit gebied aanwezige watergangen maken deel uit van het waterhuishoudingsplan dat, in overleg met de waterbeheerders, is opgesteld in het kader van het HSL/A16 project.

Deelgebied 2

Deze locatie is nu in gebruik als tijdelijke werkdepot van Rijkswaterstaat. Na afronding van de werkzaamheden aan de A16/HSL wordt het werkdepot opgeheven en krijgt het gebied weer een agrarische functie. De locatie is begrensd met water. Deze waterstructuur is een goede basis voor de toekomstige ontwatering van het gebied. Bij de verdere invulling van het gebied ten behoeve van de landbouw zal de detailontwatering worden gerealiseerd. Ook de watergangen in dit gebied zijn gerealiseerd in het kader van het HSL/A16 waterhuishoudingsplan.

Deelgebied 3

Het toekomstige bedrijventerrein is conform het waterhuishoudingsplan HSL/A16 omsloten met onderling verbonden watergangen met uitzondering van de zuidgrens. Deze watergangen hebben een afvoerfunctie voor zowel de A16/HSL als het terrein. De locatie was grotendeels in agrarisch gebruik, het aandeel verhard oppervlak was beperkt. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein neemt de verharding en daarmee de piekafvoer bij neerslag toe. Voor de opvang van hemelwater wordt ter compensatie van de verharding een waterbuffer gerealiseerd onder de hoogspanningsleidingen. Met de waterbeheerder is overeengekomen dat een buffer met een oppervlak van circa 3.500 m² (op zomerpeil 0,9 m -NAP) volstaat. Deze buffer is met de overige waterlopen verbonden, maar wordt afzonderlijk aangelegd, zodat met een maximale afvoer van 1,67 l/s/ha geloosd wordt op het waterloopstelsel.

Vanwege de bouw van de jukken in het waterbergingsbassin, komt een klein deel van de eerder geprojecteerde waterbuffer te vervallen. Hiervoor is aanvullend compensatie gevonden in de verruiming van de waterbuffer naar én de westzijde (door een aanvullende grondtransactie met de Dienst der Domeinen is het mogelijk de waterbuffer op een restperceel richting afrit A16 uit te breiden) én de noordzijde (in aansluiting op het HSL-trafostation). De functie "water" wordt daarvoor toegevoegd aan de doeleindenomschrijving van de bestemming Spoorwegdoeleinden (trafostation).

Het bedrijventerrein wordt voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Om de riolering niet te belasten met schoon hemelwater, worden schone verharde oppervlakken (waaronder daken) niet op de riolering aangesloten. Hemelwater van deze verharding wordt naar het oppervlaktewater afgevoerd. Om verontreiniging van het hemelwater te voorkomen, worden alleen duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen gebruikt.

De afvoer van schoon hemelwater naar oppervlaktewater leidt tot een betere watercirculatie in de watergangen. Dit heeft een positief effect op de waterkwaliteit. Het zelfreinigende vermogen van het watersysteem kan worden vergroot door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Ook voor dit gebied geldt dat de watergangen zijn aangesloten op het netwerk van watergangen die zijn gerealiseerd in het kader van het HSL/A16 waterhuishoudingsplan.

Voor alle deelgebieden geldt dat bij het opstellen van de inrichtingsplannen van deze gebieden een waterhuishoudingsplan dient te worden opgesteld conform de beleidsnota hydraulische randvoorwaarden van het waterschap Brabantse Delta.

3.4. Ecologie

Ingevolge de Flora- en faunawet dienen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te worden beoordeeld op hun gevolgen voor de in en rond het plangebied mogelijk aanwezige, ecologische waarden. Het onderzoek dient te worden gebaseerd op de beschrijving van eventueel aanwezige, speciale beschermingszones of natuur- of groengebieden met een beschermde status en de mogelijk in het onderzoeksgebied aanwezige dier- (en plant)soorten die een beschermde status genieten ingevolge de Flora- en faunawet.

In de Tracébesluiten van de A16 en de HSL-Zuid is in het kader van de integrale belangenafweging, uitgebreid aandacht besteed aan de gevolgen van de verbreding van de A16 en de aanleg van de HSL-Zuid voor de aanwezige landschaps- en ecologische waarden. Ten behoeve van beide plannen zijn in het kader van landschappelijke inpassingsplannen maatregelen

voorzien gericht op een zorgvuldige, landschappelijke inpassing. In het bestemmingsplan wordt voorzover noodzakelijk met de uitvoering van deze landschapsplannen rekening gehouden. In de Tracébesluiten wordt ook aangegeven hoe de nadelige effecten op de natuur gemitigeerd dan wel gecompenseerd worden. De plannen voorzien in de aanleg van droge en natte duikers, van plas-draszones langs watergangen en de realisering van nieuwe gebieden voor weidevogels en kenmerkende flora en fauna.

In aanvulling hierop wordt voor de onderscheiden deelgebieden nog het volgende opgemerkt.

Locatie Kanters

De locatie Kanters ligt in de directe invloedssfeer van zware infrastructuur. In het kader van de wegverbreding van de A16 en de nieuwe verbindingsboog met de A17 worden hier werkzaamheden uitgevoerd. In het kader van het Tracébesluit A16 heeft reeds een afweging van belangen voor het thema flora en fauna plaatsgevonden.

De horecalocatie is grotendeels verhard en wordt aan de noordwestkant omzoomd door populieren. De ontwikkelingen op de locatie Kanters zijn binnen de bestaande bouwvlakken gepland, op terrein waar nu al sprake is van verharding. In het kader van de verbreding van de A16 is ter plaatse voorzien in de aanleg van beplantingselementen en het uitvoeren van mitigerende maatregelen in de vorm van de aanleg van droge duikers onder de A16 en de Binnenmoerdijksebaan.

Noordelijk deel werkemplacement

In het kader van het Tracébesluit HSL-Zuid zijn met het oog op de hier aanwezige natuurwaarden, mitigerende maatregelen voorzien. Het betreft de aanleg van een droge duiker ter hoogte van de Binnenmoerdijksebaan, die in combinatie met een soortgelijke duiker onder de A16, gebieden ten westen en ten oosten van de A16/HSL-Zuid met elkaar verbindt.

Ook nabij de nieuwe aansluiting op de A16 wordt een droge duiker aangelegd voor amfibieën en kleine zoogdieren die de dijken als leefgebied hebben.

Na afronding van de werkzaamheden komt dit deelgebied weer beschikbaar voor agrarische doeleinden. Naar verwachting zal in samenhang hiermee de ecologische betekenis van dit deelgebied toenemen.

In het gebied worden in de nabije toekomst geen bouwactiviteiten voorzien.

Bedrijventerrein

Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein in deelgebied 3 heeft BRO een Natuuronderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor het realiseren van het bedrijventerrein geen ontheffing nodig is van de Flora- en faunawet, omdat in het gebied geen wettelijk beschermde planten- en diersoorten voorkomen. Mochten in de komende tijd dieren met een beschermde status wordenesignaleerd, dan kan het alleen gaan om zwerfende exemplaren, omdat het gebied zelf vooralsnog ongeschikt is voor het herbergen van duurzame populaties.

4. Bestemmingsregeling

25

De juridische regeling in kaart en voorschriften van de in het plangebied aanwezige en te ontwikkelen functies, is afgestemd op de bestemmingsregeling van het vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Moerdijk. Daarmee wordt een optimale afstemming bereikt tussen het plangebied en het omringende buitengebied.

Horecadoeleinden (H)

De gronden waarop het café-restaurant en het hotel zijn gelegen, zijn bestemd voor Horecadoeleinden (artikel 2) in combinatie met specifieke subbestemmingen. Daar waar bebouwing aanwezig of geprojecteerd is, is een bouwvlak ingetekend. Binnen dit bouwvlak mag met inachtneming van de bouwvoorschriften worden gebouwd.

Binnen de bestemming Horecadoeleinden zijn de onbebouwde en niet te bebouwen gronden bestemd conform hun toekomstige functie en voorzien van de nadere aanwijzing "zonder gebouwen" (z). De locatie van de bestaande bedrijfswoning is voorzien van de nadere aanwijzing "bedrijfswoning" (w). De op het terrein aanwezige garage heeft een nadere aanwijzing (g).

Op gronden met de bestemming Horecadoeleinden zijn bijbehorende voorzieningen zoals ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, groen en water toegestaan.

Voor de beoogde uitbreiding van het hotel met een vergaderaccommodatie is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Van deze wijzigingsbevoegdheid mag alleen gebruikgemaakt worden indien in voldoende mate is zeker gesteld dat ten behoeve van de ontsluiting van het hotel een nieuwe ontsluitingsweg zal worden gerealiseerd.

Bedrijfsdoeleinden (B)

Aan de toekomstige bedrijventerreinen en de aanwezige bedrijven is de bestemming Bedrijfsdoeleinden toegekend (artikel 3). Ter plaatse zijn bedrijven uit categorie 2 en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Om de ontwikkelingsmogelijkheden zo ruim mogelijk te houden, zijn de voorschriften beperkt tot de maximale goot- of bouwhoogten, maximale bebouwingspercentages en bepalingen over waar parkeren en opslag al dan niet zijn toegestaan.

De gronden ter plaatse van nutsvoorzieningen van enige omvang zijn door middel van de subbestemming Bn uitsluitend bestemd voor nutsvoorzieningen.

Het werkterrein voor het wegenonderhoud in het deelgebied 1 is van de subbestemming Bww voorzien. Deze gronden kunnen ter plaatse uitsluitend ten behoeve van wegenonderhoud en opslag (van bijvoorbeeld strooizout) worden gebruikt.

Het benzineservicestation is voorzien van de gelijknamige subbestemming Bbs.

Het metaalbewerkingsbedrijf van Van de Klundert is voorzien van de subbestemming Bmb.

Met het oog op de bijzondere positie van het transportbedrijf van Lambregts, zijn de gronden van dit bedrijf bestemd voor Bedrijfsdoeleinden met subbestemming transportbedrijf Btr. Voor dit bedrijf is een bedrijfskavel van 8.000 m² gereserveerd, afgestemd op hetgeen het transportbedrijf in de huidige situatie globaal in gebruik heeft. Binnen het bestemmingsvlak is een bouwvlak van circa 2.000 m² opgenomen ten behoeve van de op te richten bedrijfsbebouwing. Voor een op te richten pompeiland is een afzonderlijk bouwvlak Btrb opgenomen.

Werkterrein en depot

Voor de duur van werkzaamheden in het kader van de aanleg van de HSL-Zuid en de verbreding van rijksweg A16, zijn de gronden van het werkemplacement voorzien van de tijdelijke bestemming Werkterrein en depot (Artikel 4). Op deze gronden zijn bijvoorbeeld tijdelijke opslag van bouw- en afbraakmaterialen, de vorming van tijdelijke grond-, zand- en slibdepots, de tijdelijke plaatsing van bouwwerken, waaronder begrepen gebouwen, de tijdelijke aanleg van verharding, andere infrastructurele werken, energievoorzieningen en afrasteringen toegestaan. Tevens is de werkingsduur van deze tijdelijke bestemming ex artikel 12 WRO vastgelegd. Deze loopt van de vaststelling van het bestemmingsplan tot de afronding van de werkzaamheden in het kader van de verbreding van de A16 en de aanleg van de HSL-Zuid, doch uiterlijk tot 1 januari 2008. Na deze datum gaat de bestemming van de gronden over in de bestemming Agrarische doeleinden.

Woondoeleinden

De enige burgerwoning in het plangebied zal conform het onherroepelijke Tracébesluit HSL op basis van de akoestische belasting die optreedt bij de formele ingebruikname van de HSL, aan de woonbestemming worden onttrokken, voordat de HSL-Zuid in gebruik wordt genomen. De akoestische noodzaak daartoe blijkt uit het "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid en A16, Gemeente Zevenbergen en Made".

Met het oog hierop wordt aan de woning en de bijbehorende gronden een tijdelijke bestemming Woondoeleinden toegekend. Na verloop van deze bestemming gaat de bestemming uiterlijk per 1 april 2007 over in Agrarische doeleinden.

Agrarische doeleinden (A)

Gronden in het deelgebied 2 die geen deel uitmaken van het depot van Rijkswaterstaat krijgen de bestemming Agrarische doeleinden. Ter plaatse zijn grondgebonden agrarische activiteiten toegestaan, zoals veehouderij en akkerbouw.

Verkeersdoeleinden (V) en Spoorwegdoeleinden (S)

De openbare wegen zijn voorzien van de bestemming Verkeersdoeleinden. Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden zijn antenne-installaties ten behoeve van (mobiele) telecommunicatie toegestaan.

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden zijn drie locaties aangeduid met de subbestemming parkeerterrein (Vp): de carpoolplaats, een parkeerterrein bij het café-restaurant en het vrachtwagenparkeerterrein. Het vrachtwagenparkeerterrein is niet bedoeld voor vrachtwagens met koelinstallaties in verband met de ligging onder de hoogspanningsleidingen. Aan de in het plangebied aanwezige locatie voor het trafo-onderstation ten behoeve van de stroomvoorziening van de HSL, is de bestemming Spoorwegdoeleinden toegekend.

Groenvoorzieningen (GR) en Water (WA)

Groenelementen, zoals de gronden die deel uitmaken van het landschappelijk inpassingsplan en bermstroken, zijn voorzien van de bestemming Groenvoorzieningen.

Alle watergangen in het plangebied, alsook de beoogde locatie voor waterberging, zijn bestemd als Water. Overigens wordt water, evenals groen ook mogelijk gemaakt in de bestemmingen Horecadoeleinden, Bedrijfsdoeleinden, Agrarische doeleinden en Verkeersdoeleinden.

Leidingen

De in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen zijn voorzien van de medebestemming Leidingen.

In de doeleindenomschrijving van het artikel zijn de zakelijk rechtstroken opgenomen. Binnen de zone van de zakelijk rechtstrook aan weerszijden van de leidingen zijn de gronden aangewezen van "leidingen". Ter plekke zijn restricties verbonden aan de bouw van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden. De voorgenoemde vestiging van enerzijds een transportbedrijf en anderzijds een vrachtwagenparkeerplaats en een waterbuffer in deze strook is reeds kortgesloten en akkoord bevonden door de leidingbeheerders.

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Binnen het plangebied dienen zich geen situaties of ontwikkelingen aan die in opdracht en/of ten laste van de gemeente zullen worden uitgevoerd. Daarnaast is binnen het bestemmingsplangebied, in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen, geen sprake van een planschaderisico.

De ontwikkelingen in deelgebied 1 zijn zeer beperkt en worden ondernomen door de eigenaar van het gehele terrein.

In deelgebied 2 zijn geen nieuwe ontwikkelingen gepland die afwijken van hetgeen reeds via eerdere besluitvorming formele rechtskracht heeft (wegbestemmen van de woning en vestigen van bouwemplacement op basis van het Tracébesluit HSL/A16 en vervolgens het terugbestemmen naar de vigerende bestemming).

Voor ontwikkeling van deelgebied 3 is minnelijk grond verworven van het bedrijf dat aansluit op de voorgestane ontwikkeling, waarmee ook de basis voor een succesvol in te dienen planschadeclaim vervalt. Daarnaast heeft als gevolg van het project HSL/A16 een "kaalslag" plaatsgevonden in de directe omgeving van het gebied en zijn er geen ("planschadegevoelige") functies meer aanwezig.

De voor de geplande ontwikkeling benodigde infrastructuur is reeds aangelegd in het kader van het HSL/A16 project.

De Vof Moerdijkbrug, bestaande uit Rasenberg uit Breda en BVR-Groep uit Roosendaal, is voornemens deelgebied 3 in eigen beheer te ontwikkelen en te realiseren tot een bedrijventerrein zoals overeengekomen met de gemeente Moerdijk en vastgelegd is in de bij behorende locatieontwikkelingsovereenkomst.

Voor de gemeente zijn geen verdere financiële inspanningen ten behoeve van de geplande ontwikkelingen voorzien.

5.2. Handhaving

Het gemeentebestuur van Moerdijk zal ter zake van het voorliggende bestemmingsplan Stationsgebied en Omgeving een actief handhavingsbeleid voeren, conform het Handhavingsprogramma Moerdijk 2003-2006 "Correct en consequent".

5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en Omgeving d.d. 7 juni 2004 met ingang van 24 juni 2004 gedurende een periode van 4 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden zijn in deze periode in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken.

Op 7 juli 2004 is een informatie-/inspraakavond gehouden in de Zevensprong in Zevenbergschen Hoek, waarbij het voorontwerpbestemmingsplan is toegelicht.

Het verslag van de inspraakavond is opgenomen als bijlage 4.

De samenvatting en beantwoording van ontvangen inspraakreacties is hieronder opgenomen.

5.4. Inspraakreacties

Dhr. Lambregts

Reactie

Inspreker is op hoofdlijnen akkoord met het plan. Hij zal zijn opmerkingen met betrekking tot de toekomstige kavel voor zijn bedrijf schriftelijk indienen.

Overweging

Van het standpunt van Dhr. Lambregts wordt kennis genomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Snels

Reactie

Inspreker vraagt of de geplande activiteiten van de firma Kanters "eigen" (reeds bestaande) activiteiten zijn.

Overweging

De geplande activiteiten zijn een aanvulling op het reeds bestaande voorzieningenpakket.

Reactie

Inspreker vraagt of alle kavels op het bedrijventerrein al verkocht zijn.

Overweging

De verkoop van kavels is nog niet gestart. De kavels worden allereerst aangeboden aan lokale bedrijven. Pas bij onvoldoende vraag wordt de verkoop ook opengesteld voor andere bedrijven. Dit is overigens niet de verwachting gezien de gegevens van zowel het gemeentelijke bedrijfsloket als de REWIN.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Lormann

Reactie

Inspreker vraagt of de mogelijkheid voor een transferium in het stationsgebied, zoals dat in het verleden is gepresenteerd, nu van de baan is.

Overweging

Het "stationsgebied" zal de komende jaren (in ieder geval tot 2008) worden gebruikt als (tijdelijk) bouwemplacement voor de aanleg van de HSL. Daarnaast maakt dit gebied ook deel uit van het zoekgebied voor de "Moerdijkse Hoek".

De gemeente kiest er nu voor, voor dit gebied het huidige gebruik als bouwemplacement via een tijdelijke bestemming vast te leggen en de gronden aansluitend (na afronding van de werkzaamheden in het kader van de HSL) de bestemming Agrarische doeleinden te geven (cf. de vigerende bestemming voor het project HSL/A16).

Voor een toekomstig ander gebruik van dit gebied dient eerst een gemeentelijke visie te worden opgesteld. Gezien de beschikbaarheid van de gronden (pas vanaf 2008 beschikbaar en gronden niet in gemeentelijke handen), is er voldoende tijd aanwezig om, in relatie tot ontwikkelingen in de omgeving, te komen tot een afgewogen toekomstige invulling voor dit gebied. Indien gewenst kan deze invulling later, via een andere procedure, gerealiseerd worden. Het nu opnemen van een andere bestemming kan problemen opleveren bij de toetsing en goedkeuring van het plan door de provincie. Het risico is aanwezig dat de urgente ontwikkeling van het geplande bedrijventerrein (en de verplaatsing van het transportbedrijf Lambregts) daardoor ernstig vertraging oploopt.

Het destijds gepresenteerde plan voor een transferium was gekoppeld aan de mogelijkheid dat de shuttle trein zou stoppen op het station Lage-Zwaluwe. Door het rijk is daar uiteindelijk niet voor gekozen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Vermeulen

Sociale Veiligheid

Inspreker juicht de ontwikkeling van het bedrijventerrein, en de mogelijkheden voor lokale bedrijvigheid toe. Wel vraagt hij aandacht voor de inrichting in relatie tot de sociale veiligheid.

Overweging

Het terrein ligt inderdaad op enige afstand van de kern Zevenbergschen Hoek. In aansluiting op het bestemmingsplan, zullen op inrichtingsniveau maatregelen worden genomen om de sociale veiligheid te waarborgen.

Ecologische zones

Inspreker vraagt of de realisatie van de ecologische zones in het kader van het HSL-project ook in dit bestemmingsplan is meegenomen.

Overweging

Door middel van de bestemming Groenvoorzieningen zijn de betrokken zones, voorzover deel uitmakend van het plangebied, opgenomen in het bestemmingsplan. Binnen deze bestemming is de aanleg van ecologische verbindingen mogelijk.

Toekomstige invulling stationsgebied

Inspreker onderschrijft en benadrukt het belang om voor de toekomstige invulling van het stationsgebied en omgeving ook een gemeentelijke visie te ontwikkelen.

Overweging

Verwezen wordt naar het antwoord bij inspreker Lohrmann.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Cornel

Verplaatsing Den Hartog

Inspreker vraagt of er ook gedacht is aan de verplaatsing van transportfirma Den Hartog uit Zevenbergschen Hoek naar dit bedrijventerrein. Juist ook de transportbewegingen van en naar dit bedrijf leveren voor het dorp de nodige hinder op.

Overweging

Met Den Hartog is niet actief gesproken over eventuele verplaatsing. Wel is met de ontwikkelaar afgesproken dat hij allereerst probeert de beschikbare kavels te verkopen aan lokale bedrijven (bedrijven reeds gevestigd in Zevenbergschen Hoek, maar bijvoorbeeld ook bedrijven die geregistreerd staan bij het gemeentelijk bedrijvenloket). Mocht firma Den Hartog geïnteresseerd zijn in een verplaatsing, dan is daar (los van financiële en andere aspecten) in ieder geval fysiek de ruimte voor. Één van de voordelen van de ontwikkeling van dit lokaal gebonden bedrijventerrein is de mogelijkheid om "milieuhinderlijke" bedrijven uit de kern Zevenbergschen Hoek uit te kunnen plaatsen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk

Reactie

Hoewel groot voorstander van het behoud van het agrarisch en open karakter van de gemeente, stelt inspreker dat een agrarische bestemming voor deelgebied 2 niet in de rede ligt. Doordat het aanzicht volledig bepaald wordt door de zware infrastructuur en het gebied volledig geïsoleerd is gelegen ten opzichte van de omliggende agrarische gebieden, is het weer agrarisch maken gekunsteld. Inspreker stelt voor een meer bij de omgevingskarakteristiek passende functie mogelijk te maken. Inspreker vindt het deelgebied door de uitstekende ontsluiting via spoor en rijkswegennet uitermate geschikt om te worden ingevuld als bedrijventerrein.

Inspreker stelt ook vast dat er geen strijd bestaat met provinciaal en gemeentelijk beleid, daarbij onder meer verwijzende naar het feit dat de locatie in het provinciaal beleid onderdeel uitmaakt van het zoekgebied voor industrieterrein Moerdijkse Hoek.

Door dit gebied te bestemmen voor bedrijventerrein, kan dit gebied dienen als alternatief voor een de Moerdijkse Hoek en eventueel ook voor de ontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen.

Overweging

Moerdijkse Hoek

Het stationsgebied maakt volledig deel uit van het zoekgebied Moerdijkse Hoek (inmiddels is van de zijde van de provincie een aanvullende notitie op de startnotitie gekomen met als insteek een nog verdere uitbreiding van het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek in westelijke richting). Met het toekennen van een bedrijfsbestemming voor dit perceel wordt dan ook niet zozeer een alternatief geboden voor de Moerdijkse Hoek (een alternatief dat de nut en noodzaak van de Moerdijkse Hoek in de geplande omvang ter discussie zou stellen), maar wordt een bestemming gevestigd in lijn met de ontwikkeling van de Moerdijkse Hoek. Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot de ontwikkeling van de Moerdijkse Hoek is genoegzaam bekend.

Beschikbaarheid gronden en bestemmingswijziging

Het stationsgebied zal de komende jaren (in ieder geval tot 2008) worden gebruikt als (tijdelijk) bouw- en onderhoudsemplacement voor de realisatie van de HSL. Op basis van dit gegeven kiest de gemeente ervoor om voor dit gebied enkel de huidige bestemming(en) te handhaven. De door inspreker omschreven kwaliteiten van het gebied worden echter ook door de gemeente onderkend. Voordat eventueel wordt overgegaan tot een bestemmingswijziging, zal voor de invulling van dit gebied een gemeentelijke visie worden opgesteld (waarin de door inspreker aangedragen argumenten zullen worden meegenomen). Gezien de termijn waarop deze gronden voor eventuele andere ontwikkelingen beschikbaar komen en het feit dat er nu geen noodzaak is tot het verder vergroten van de capaciteit voor bedrijvigheid, is een eventuele bedrijfsmatige ontwikkeling van dit gebied nu niet urgent. Het belang van dit bestemmingsplan ligt primair bij de ontwikkeling van deelgebied 3 waarmee een oplossing wordt geboden voor een te verplaatsen transportbedrijf én de invulling van een restgebied, waarbij capaciteit wordt geboden voor de opvang van lokale bedrijvigheid. Via dit bestemmingsplan wordt voor deelgebied 2 de vigerende bestemmingsregeling enkel geactualiseerd en wordt niet ingespeeld op eventuele toekomstige ontwikkelingen (overigens hoeft dit in de toekomst niet persé een bedrijfsmatige ontwikkeling te zijn).

Visie Industrie en Noordrand Zevenbergen:

De voorgestelde ontwikkeling als bedrijventerrein van het stationsgebied is wel degelijk in strijd met de Visie industrie. In deze visie is aangegeven, dat aan bedrijven ruimte moet worden geboden in 2 concentratiegebieden, Dintmond en Zevenbergen (waaronder de "Noordrand"). Voor een klein gebied (deelgebied 3 in dit plan met een extra bedrijfsoppervlak van globaal 4,5 ha bruto) is, in combinatie met de uitplaatsing van een transportbedrijf uit de kern Zevenbergen, de realisatie van de HSL en bijbehorende voorzieningen én de reeds bestaande kleinschalige bedrijvigheid, een uitzondering gemaakt (ook specifiek gericht op lokale bedrijvigheid). De ontwikkeling van het stationsgebied voor bedrijven is, gezien ook de omvang (bruto +/- 30 ha), in strijd met de Visie industrie. Voor de ontwikkeling van de Noordrand zijn de plannen reeds in een vergevorderd stadium. Het toekennen van een bedrijfsbestemming aan het stationsgebied is dan ook niet zozeer "een alternatief voor", maar eerder "een aanvulling op". Een aanvulling van ongeveer 30 ha waar nu, in de gemeentelijke visie, geen behoefte aan bestaat.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Ros, namens Dhr. Levy*Reactie*

Inspreker maakt bezwaar tegen het wegbestemmen van de woonfunctie van de woning van de familie Levy.

Overweging

Het wegbestemmen van deze woning is reeds vastgelegd in het onherroepelijk zijnde Tracébesluit HSL. Door middel van dit bestemmingsplan wordt door de gemeente dit onherroepelijke besluit vertaald in een bestemmingsplanregeling. Het Tracebesluit heeft reeds formele rechtskracht en tegen dit besluit kan derhalve geen bezwaar meer worden gemaakt.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Dhr. Ros, namens Dhr. Lambregts*Bouwplan*

Onder verwijzing naar het bijgevoegde bouwplan, verzoekt inspreker om ontheffing voor het mogen realiseren van een loods op 2 m van de zijdelingse perceelgrens. Het betreft hier het gedeelte grenzend aan het waterbassin. Ook verzoekt inspreker om de locatie van de oprit aan te passen. Inspreker meldt dat de locatie van het pompeiland nu concreet bepaald is.

Overweging

Bij nader inzien zijn er geen ruimtelijke bezwaren om voor het bedrijfsperceel van het bedrijf Lambregts uit te gaan van een kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens. Daartoe zal een bepaling worden opgenomen in de voorschriften.

Ook de locatie van het pompeiland wordt in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Reclamezuil en GSM-mast

Inspreker spreekt de wens uit om op eigen perceel én een reclamezuil én een GSM-mast (13 m. hoog) te realiseren.

*Overweging***a. Reclamezuil**

Binnen deelgebied 3 zal maximaal 1 reclamemast worden toegestaan, enkel en alleen ten behoeve van de op dit gebied in de toekomst gevestigde bedrijven. Tussen de ontwikkelaar van dit deelgebied en de gemeente zijn reeds afspraken gemaakt over de realisatie én de locatie van die mast. Inspreker kan, als onderdeel van de gemaakte afspraken, via het privaatrechtelijke spoor van deze mast gebruikmaken.

b. GSM-mast

Gegeven het gemeentelijke GSM-beleid (paraplunota GSM-masten met als insteek "clustering") is een nieuwe mast ter plaatse niet mogelijk. In de directe nabijheid van de beoogde locatie zijn reeds verscheidene masten aanwezig. Een nieuwe mast is met het oog op de dekingsgraad niet noodzakelijk.

Welstandseisen

Tot slot verzoekt inspreker om inzage in de eisen van welstand.

Overweging

Welstandscriteria ("gebiedscriteria") worden niet opgenomen in het bestemmingsplan maar worden separaat door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente vastgesteld.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing van de plankaart en de voorschriften

6. Overleg ex artikel 10 Bro

33

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en omgeving d.d. 7 juni 2004 toegezonden aan de volgende personen en instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie;
2. Nederlandse Spoorwegen;
3. Gemeente Drimmelen;
4. Prorail;
5. Ministerie van Defensie, DGW&T Directie Zuid;
6. Ministerie van Economische zaken, regio Zuid;
7. VROM-Inspectie Regio Zuid;
8. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit;
9. Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
10. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek Regio Zuid;
11. Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant;
12. De Brabantse Delta;
13. Kamer van Koophandel West-Brabant;
14. Sociaal-Economisch Overlegorgaan Brabant;
15. Railinfrabeheer, Beheer en Instandhouding Regio Zuid;
16. Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie.

De instanties onder 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12 en 13 hebben een overlegreactie ingezonden. Deze reacties worden hieronder weergegeven en voorzien van commentaar.

1. **Provinciale Planologische Commissie (advies directie ROH d.d. 16 februari 2005, brief PPC d.d. 31 maart 2005)**

Brief d.d. 31 maart 2005-05-12

Aanhouden plan

De PPC geeft in overweging het bestemmingsplan aan te houden totdat meer zekerheid is verkregen over de ontwikkeling van de Moerdijkse Hoek.

Overweging

Gegeven het belang van het te verplaatsen bedrijf Lambregts en de andere in het plangebied beoogde ontwikkelingen, is de gemeente van oordeel dat het gewenst en verantwoord is het plan verder in procedure te brengen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Verplaatsing transportbedrijf Lambregts

De PPC verzoekt om een goede ruimtelijke onderbouwing van het voor Lambregts gereserveerde terreingedeelte

Overweging

Verwezen wordt naar de reactie op dit punt uit de brief van 16 februari 2005.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Brief d.d. 16 februari 2005

Toegestane uitbreiding locatie Kanters

De PPC verzoekt om aan te geven van hoeveel procent uitbreiding aan horecadoeleinden, bovenop de reeds vergunde uitbreiding (incl. ruimte vrachtwagenparkeerplaats én wasstraat), sprake is in het plan. Ingevolge het streekplan kunnen niet-agrarische bedrijven in het buitengebied tot ten hoogste 15% uitbreiden. De PPC verzoekt om het bestemmingsvlak in overeen-

stemming met het provinciale beleid af te stemmen op die 15% en indien de uitbreiding meer bedraagt, te motiveren waarom deze afwijkende maatvoering gerechtvaardigd is. In dat laatste geval dient ook de relatie met de Gouden Leeuw te worden betrokken.

Overweging

Ten aanzien van de uitbreiding is nagegaan van hoeveel uitbreiding er daadwerkelijk sprake is. De bouwvlakken voor zowel het hotel-restaurant als het café-restaurant zijn ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan niet zozeer proportioneel vergroot, maar enkel wat anders gesitueerd om rekening te kunnen houden met de "vrijwaringszones" langs snelwegen. Daarnaast wordt het bestaande voorzieningenpakket vergroot. Enkel de vergaderaccommodatie betreft een substantiële uitbreiding van een overigens bestaande voorziening. Gegeven de aard van het gebruik, is de gemeente met de betrokken ondernemer van oordeel dat hier beter gesproken kan worden over vergaderfaciliteiten.

Conclusie

De toelichting wordt in beperkte mate aangepast.

Conferentieruimte

Conferentieruimten zijn voorzieningen die ingevolge de Beleidsbrief ontwikkeld kunnen worden binnen stedelijk gebied. Gelet op het karakter van het plangebied (buitengebied) is nieuwvestiging van een conferentieruimte ter plaatse ingevolge het streekplan en de Beleidsbrief in beginsel niet mogelijk. Een conferentieruimte is een grootschalige voorziening die thuishoort in de stedelijke regio, met name vanwege de sterke publieks- en verkeersaantrekkende werking. Bovendien is de beoogde locatie slecht ontsloten voor openbaar vervoer. De PPC adviseert derhalve om de conferentieruimte niet mogelijk te maken.

Overweging

Op basis van het vigerende bestemmingsplan bestaat reeds de mogelijkheid tot het oprichten van een vergaderaccommodatie. Het hotel-restaurant heeft thans concreet 2 vergaderruimten, die beiden ook zeer frequent worden gebruikt. In dit plan is uitsluitend sprake van een juridische actualisatie van de oude bestemmingsplanregeling én een uitbreiding van een reeds vergunde én bestaande vergaderaccommodatie. Van een nieuwe voorziening is dan ook geen sprake.

In tegenstelling tot wat de PPC stelt, is er naar het oordeel van de gemeente wel degelijk sprake van een goede OV-verbinding. Het station Lage Zwaluwe, dat deel uitmaakt van het "Brabantspoor", is op vrij korte afstand (ca. 700 m) gelegen en kent een goede fietsverbinding met dit hotel en restaurant. De horecalocatie is überhaupt goed per fiets bereikbaar, want is gelegen aan een door de ANWB aangeduide fietsroute. Ook de ligging van de locatie direct aan zowel de A16 als de A17 (inclusief de status als snelweggebonden voorziening met een aanduiding op de borden) én de ruime parkeergelegenheden, zijn overwegingen om de uitbreiding van de vergaderfaciliteiten toe te staan.

De aanwezigheid van de Gouden Leeuw is voor de uitbreiding van de vergaderfaciliteiten niet relevant. De Gouden Leeuw richt zich op namelijk op een andere doelgroep (met name trucks) en biedt geen vergaderfaciliteiten aan.

Conclusie

In de plantoelichting zal de aanvaardbaarheid van de uitbreiding van de vergaderfaciliteiten worden aangegeven.

Deelgebied 3

Een bedrijfsmatige ontwikkeling van deelgebied 3 is volgens de PPC op basis van het programma van het uitwerkingsplan aanvaardbaar. Wel dienen bedrijven behorende tot categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten uitgesloten te worden.

Overweging

Met de opmerking van de PPC wordt ingestemd en bedrijven uit categorie 1 zullen worden uitgesloten.

Conclusie

De betreffende passages in de toelichting en de bepalingen in de voorschriften worden aangepast.

Fasering

In de Beleidsbrief is aangegeven, dat bedrijventerreinen waar mogelijk gefaseerd ontwikkeld moeten worden. De PPC doelt daarbij op een aanvulling van de voorschriften met een wijzigingsbevoegdheid, waarin de omvang van de eerste fase wordt bepaald door de mate waarin de vraag aannemelijk is gemaakt.

Overweging

Gegeven de omvang van de beoogde ontwikkeling en de wijze waarop aan de plannen is inhoud gegeven, ligt een gefaseerde ontwikkeling niet direct voor de hand. Vanzelfsprekend wordt er echter wel rekening gehouden met de aanwezige vraag. Daarover kan het volgende worden opgemerkt.

Bedrijven die geïnteresseerd zijn in een kavel op het bedrijventerrein in het plangebied kunnen zich bij het bedrijvenloket van de gemeente Moerdijk melden. Het gemeentelijke beleid geeft in de toewijzing van bedrijfskavels voorrang aan lokale bedrijven. Pas wanneer aan de vraag van deze lokale bedrijven is voldaan, komen ook bedrijven uit de regio of daarbuiten in aanmerking voor een kavel.

Uit gegevens van het bedrijvenloket en REWIN blijkt dat er thans 13 bedrijven interesse tonen voor vestiging op het nieuwe bedrijventerrein. In totaal hebben deze bedrijven behoefte aan circa 9 ha. De helft van deze geïnteresseerden behoort tot de lokale bedrijven.

Conclusie

De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van deze reactie op onderdelen aangevuld.

Lambregts

De PPC wenst enige verduidelijking over de gestelde omvang van het transportbedrijf Lambregts. Conform de nieuwe beleidsbrief is het namelijk mogelijk om bedrijven met een grotere omvang dan 5.000 m² toe te laten, maar dit moet goed gemotiveerd worden met behulp van een afwegingskader.

Overweging

Verplaatsing van het bedrijf Lambregts naar dit bedrijventerrein is naar het oordeel van de gemeente zeer wel noodzakelijk en levert bovendien belangrijke ruimtelijke voordelen op. De volgende overwegingen zijn hierbij van belang:

- In de eerste plaats zal de bestaande milieuhinder als gevolg van de huidige vestiging van het bedrijf in de kern Zevenbergschen Hoek verdwijnen. Bijkomend voordeel is het, op termijn, ontstaan van een nieuwe inbreidingslocatie voor woningbouw. Deze ontwikkeling sluit volledig aan op het streven dat is verwoord in de structuurvisie voor Zevenbergschen Hoek. Daarin is het gebied aangemerkt als verblijfsgebied met een nadrukkelijke woonfunctie.
- De gronden op het bedrijventerrein zijn (na het doorlopen van de planologische procedures), direct beschikbaar als hervestigingslocatie. Dit maakt een spoedige verplaatsing mogelijk, en daarmee een snelle uitvoering van de resterende HSL-werkzaamheden. Daarnaast voorkomt de beoogde verplaatsing dat de continuering van de bedrijfsvoering van Lambregts in gevaar wordt gebracht.
- Het bedrijf blijft in de nabijheid van Zevenbergschen Hoek gevestigd. Dit is vanuit sociaal-economisch oogpunt van belang, omdat een groot deel van de werknemers afkomstig is uit de kern Zevenbergschen Hoek.
- Het bedrijventerrein in deelgebied 3 is, gezien de ligging direct aan de snelweg, bij uitstek geschikt voor vestiging van een transportbedrijf. De locatie is goed ontsloten op het rijks-wegennetwerk en kent daarnaast een goede ontsluiting voor langzaam verkeer (werknemers) naar de kern Zevenbergschen Hoek.
- Op het huidige bedrijventerrein is reeds sprake van bedrijvigheid op grotere percelen.
- Het huidige bedrijfsoppervlak van dit transportbedrijf is al aanzienlijk groter dan de gestelde 5.000 m². Door Rijkswaterstaat is ongeveer 7.800 m² aangekocht, waarvan het overgrote deel in gebruik is voor het transportbedrijf. Daarnaast heeft dit transportbedrijf

tevens ongeveer 1.500 m² van een perceel aan de Bloemendaalse Zeedijk in de kern van Zevenbergschen Hoek in gebruik. Ook dit leidt in de huidige situatie tot extra ongewenste (vracht-)vervoersbewegingen door de kern Zevenbergschen Hoek. In totaal heeft het transportbedrijf in de huidige situatie ongeveer 8.000 m² in gebruik. Bij verplaatsing van dit transportbedrijf wordt het gebruik van het perceel aan de Bloemendaalse Zeedijk (en de bijbehorende ongewenste vervoersbewegingen) beëindigd. Dit als onderbouwing voor de ruimte vraag groter dan 5.000 m².

Van doorslaggevend belang is geweest dat het hele bedrijfsterrein van Lambregts op minnelijke basis is aangekocht door Rijkswaterstaat ten behoeve van de realisatie van de HSL-inpassingszones. Voor Lambregts is het van belang om ook op langere termijn de continuïteit van de bedrijfsvoering te kunnen waarborgen. In dit kader wordt ook verwezen naar de brief van Rijkswaterstaat, projectbureau HSL-A16 in Breda van 31 maart 2005 (kenmerk CdG/brf/05/005) en de brief van transportbedrijf Lambregts d.d. 21 maart 2005 (kenmerk gemeente 05/3563).

Conclusie

De plantoelichting is naar aanleiding van deze reactie op onderdelen aangepast.

Intensief ruimtegebruik trafostation

De PPC verzoekt om te verduidelijken of intensivering van de bebouwing van het perceel van het trafostation mogelijk is.

Overweging

Door het, in aansluiting op het Tracébesluit, laten vervallen van het maximaal toegestane bebouwingspercentage, is in principe meer bebouwing mogelijk. Daarmee wordt voldaan aan de wens van de provincie. Overigens is het de vraag in hoeverre sprake kan en zal zijn van een meer intensieve bebouwing, gelet op de functie van het terrein, de belangen die ter plaatse aan de orde zijn als gevolg van de hoogspanningsverbindingen én de inmiddels vergunde bouw van het trafostation.

Conclusie

Het bebouwingspercentage komt te vervallen. De plankaart en de voorschriften zijn in deze zin aangepast.

Landschappelijke inpassing

De PPC adviseert om ter plaatse van het bedrijventerrein ook aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing of groencompensatie.

Overweging

De ontwikkelaar werkt thans aan een uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor het bedrijventerrein. Daarin wordt aandacht besteed aan landschap en architectuur. Daarbij is het van belang dat het bedrijventerrein aan drie zijden wordt begrensd door grote infrastructurele werken als de HSL en de A16.

In de toelichting wordt het bovenstaande in een korte passage opgenomen.

Conclusie

De reactie leidt tot een beperkte aanpassing van het bestemmingsplan.

Ontsluiting

De PPC verzoekt om meer inzicht in de projectie van de nieuwe ontsluitingsweg in relatie tot het eventueel mogelijk maken van een conferentieruimte op de locatie Kanters. De PPC vraagt zich af of het hier niet gaat om reconstructie van bestaande wegen. Daarnaast vraagt de PPC hoe de fietsverbinding vanaf de horecabedrijven en het bedrijventerrein tot het station Lage Zwaluwe is geregeld en of er voldoende parkeergelegenheid is in de fietsenstalling aldaar aanwezig is.

Overweging

a. De nieuwe ontsluiting van het hotel-restaurant:
De gehele horecalocatie wordt via de Sebastiaanweg ontsloten op de Verlegde Steenweg. Ten behoeve van de ontsluiting van het hotel zal hierop aansluitend een nieuwe ontsluitingsweg

over het terrein van Kanters worden aangelegd, zodat het bestemmingsverkeer voor het hotel geen gebruik meer hoeft te maken van de huidige weg over het parkeerterrein. Er is geen sprake van een reconstructie van het bestaande wegennet, maar van een nieuwe volwaardige ontsluiting op eigen terrein met een volwaardige aansluiting op het openbare wegennet.

b. Verbinding met het station Lage Zwaluwe:

De horecalocatie is op vrij korte afstand van het station (ca. 700 m) gelegen en kent een volwaardige fietsverbinding met dit station. De horecalocatie is daarnaast ook gelegen aan een door de ANWB aangeduide fietsroute. Ook het bedrijventerrein is gelegen op korte afstand van het station (500 m) en is met de fiets vanaf het station zeer goed bereikbaar. Het station en de bijbehorende voorzieningen zijn gerealiseerd in het kader van het HSL-project. Bij de realisatie van dit station (en bijbehorende voorzieningen) is reeds rekening gehouden met een toekomstige groei van het aantal reizigers. De capaciteit van de fietsenstalling van het station is daarmee ook geschikt om de extra reizigers als gevolg van de plannen bij de horecagelegenheid én de afbouw van het bedrijventerrein op te vangen.

Conclusie

De toelichting wordt op onderdelen aangepast.

Reactie waterschap

De PPC verzoekt om de schriftelijke reactie van het waterschap als bijlage op te nemen in het plan.

Overweging

Met het verzoek wordt ingestemd.

Conclusie

Een kopie van deze brief wordt aan het plan toegevoegd.

Externe veiligheid

De PPC verzoekt om de recente circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de planvoorschriften te verwerken. De PPC meldt dat de geprojecteerde bebouwing buiten de contouren voor het plaatsgebonden risico van de rijkswegen zijn gelegen. Er dient wel nog aandacht te worden besteed aan het groepsrisico.

Overweging

Het onderzoek inzake externe veiligheid is aangepast en uitgebreid. De betreffende paragraaf is geactualiseerd. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

Brieven toestemming leidingbeheerders

De PPC verzoekt om de brieven waaruit blijkt dat de leidingbeheerders toestemming hebben gegeven voor het bouwen in de zakelijk rechtstrook van de hoogspanningsleidingen, als bijlage bij het plan op te nemen. De PPC verzoekt tevens om in de voorschriften op te nemen dat in het bedrijfsgebouw van Lambregts uitsluitend arbeidsextensieve delen van het bedrijf mogen worden gehuisvest, zoals opslag zonder bewerking.

Overweging

Met het verzoek wordt ingestemd.

Conclusie

Een kopie van deze brieven wordt bij het plan gevoegd.

Economische haalbaarheid

De PPC verzoekt om in te gaan op de economische haalbaarheid in relatie tot eventuele plan-schadeclaims. Hoewel er sprake is van een particulier initiatief, komt eventuele planschade voor rekening van de gemeente.

Overweging

Voor een deel betreft dit plan een juridische regeling voor gronden die deel uitmaken van het Tracébesluit HSL/A16. Ontwikkelingen in het kader van het inmiddels onherroepelijk zijnde HSL/A16 hebben het besluitvormingsproces reeds doorlopen. Eventuele planschadeverzoeken dienen in dat kader te worden ingediend bij het (rijks-)Schadeschap HSL/A16 en hebben geen invloed op de exploitatie (en economische haalbaarheid) van dit plan. Zoals reeds in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven, is het risico op planschade voor de overige ontwikkelingen vrijwel "nul", gezien de fysieke omgeving en bijvoorbeeld het ontbreken van omwonenden. Daarnaast is de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein (deelgebied 3) mogelijk gemaakt door een grondtransactie met het in dit gebied aanwezige bedrijf zodat daarmee, voor dit bedrijf, op basis van actieve risicoaanvaarding, het eventuele recht op planschade is ondervangen. Met het bovenstaande is naar de mening van de gemeente (in combinatie met hetgeen is aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan) de economische uitvoerbaarheid in relatie tot eventuele planschadeverzoeken voldoende aangetoond.

Conclusie

De toelichting wordt op onderdelen aangevuld.

Luchtkwaliteit

De PPC adviseert voor de vergaderaccommodatie het aspect luchtkwaliteit mee te nemen.

Overweging

In dit plan is uitsluitend sprake van een juridische actualisatie van de oude bestemmingsplanregeling én een uitbreiding van een reeds vergunde én bestaande vergaderaccommodatie. Van een nieuwe voorziening is dan ook geen sprake. Voorzover het om echt nieuwe ontwikkelingen gaat, zoals het bedrijventerrein, is luchtkwaliteit onderzocht. Daaruit blijkt dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkelingen.

Conclusie

De toelichting is voor het onderdeel luchtkwaliteit aangepast.

2. Nederlandse Spoorwegen (brief d.d. 10 augustus 2004)**Reactie**

Het voorontwerp geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Gemeente Drimmelen (brief d.d. 28 juni 2004)**Reactie**

Het voorontwerp geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Wel verzoekt de gemeente om in het reguliere bestuurlijk overleg tussen de gemeenten op onderdelen overleg te voeren over de voorgestane ontwikkelingen.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij het reguliere overleg zullen de voorgenomen ontwikkelingen op de agenda worden geplaatst.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Prorail (brief d.d. 14 juli 2004)

Wijze van meten

Prorail geeft aan dat, in relatie tot het bepaalde in artikel 13 over de wijze van meten, de bouwhoogte van spoorbouwwerken gemeten dient te worden vanaf bovenkant spoorstaven en verzoekt derhalve om aanpassing van artikel 13.

Overweging

In het plangebied is geen sprake van spoorstaven en het verzoek is derhalve niet relevant.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Geluid

Naar de mening van Prorail ontbreekt in het plan het aspect railverkeerslawaaï voor geluidsgevoelige objecten binnen de op basis van het Besluit geluidhinder spoorwegen (1987) BGS gedefinieerde zone rond de spoorlijn. Voor wat betreft het railverkeerslawaaï is het BGS van toepassing.

Overweging

In het plangebied c.q. binnen de door de BGS 1987 gedefinieerde zone worden geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt. De enige bestaande gevoelige functies in het plangebied betreffen de bedrijfswoning bij het café en hotel-restaurant van Kanters en de nog overgebleven woning in deelgebied 2. De eerste woning was reeds aanwezig ten tijde van de voorbereiding van dit bestemmingsplan en de tweede woning wordt, gelet op de geluidssituatie na de in bedrijf name van de HSL, aan de woonbestemming onttrokken.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Externe veiligheid

Prorail constateert dat de gegevens met betrekking tot externe veiligheid (de risicocontour uit de risicoatlas) niet actueel zijn. Prorail verzoekt derhalve om alsnog correct onderzoek te doen naar externe veiligheid. De actuele gegevens zijn op te vragen bij Dhr. J. Lafeber (postbus 2025, 3500 HA Utrecht, 030-2356277). In verband hiermee verzoekt Prorail om het emplacement Lage Zwaluwe in dit plan ook mee te nemen als expliciete risicobron.

Overweging

Op basis van actuele gegevens (waaronder de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen) zal de paragraaf over externe veiligheid worden aangepast.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

10. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek Regio Zuid (brief d.d. 15 september 2004)

Reactie

De Rijksdienst ziet geen aanleiding tot nadere opmerkingen.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11. Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant (brieven d.d. 22 juni en 27 augustus 2004)**Ondergrond**

Rijkswaterstaat merkt op dat de plankaart niet is gebaseerd op geactualiseerde kadastrale ondergronden. Om een goede beoordeling te kunnen maken, adviseert Rijkswaterstaat gebruik te maken van actuele ondergronden.

Overweging

Voor het plangebied is wel degelijk gebruikgemaakt van actuele kadastrale ondergronden en is gebruikgemaakt van een digitale GBKN-ondergrond (Grootschalige BasisKaart Nederland). Hoewel de meest recente versie hiervan is gebruikt, is het mogelijk dat niet alle feitelijk aanwezige bebouwing en gerealiseerde infrastructuur op deze ondergrond is aangegeven. Daarnaast is het mogelijk dat reeds geamoveerde bebouwing nog wel op de ondergrond staat aangegeven. In beide gevallen geldt dat dit geen gevolgen heeft voor de omvang of inhoud van gebouwen, die volgens de aan het perceel gegeven bestemming, mogen worden gebouwd. De feitelijke situatie op het moment van beoordeling van aanvragen voor bouwvergunning is steeds bepalend. Indien voor de vaststelling van het bestemmingsplan een meer recente versie van de digitale GBKN-ondergrond beschikbaar komt, zal deze ten behoeve van het bestemmingsplan worden gebruikt.

Voor het deel van de plankaart dat is gelegen buiten het plangebied, is de kadastrale ondergrond niet geactualiseerd. Dit deel van de plankaart is in dit kader echter planologisch niet relevant (behoort niet tot het plangebied en valt dus ook niet onder de vigeur van dit bestemmingsplan). De plankaart zal op dit onderdeel niet worden aangepast.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ontsluiting

Rijkswaterstaat stelt dat een andere, gewijzigde ontsluiting van restaurant Kanters pas kan plaatsvinden nadat de overdracht van de in het kader van de HSL-A16 gewijzigde Steenweg-/Binnenmoerdijksebaan aan de gemeente heeft plaatsgevonden.

Overweging

De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid (zie artikel 2, lid 4 en 5) bepaald dat het hotel-restaurant pas mag worden uitgebreid indien is voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg. Dat in dit opzicht ook sprake is van het in eigendom krijgen van gronden die voor de noodzakelijke ontsluiting van belang zijn, doet niet ter zake. Koop en verkoop lopen hier via een privaatrechtelijk spoor.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Deelgebied 2

Rijkswaterstaat vindt de tekst over deelgebied 2 in de toelichting weinig overtuigend en onvoldoende onderbouwd. Waarom niet is gekozen voor een functie als bedrijventerrein, wordt onvoldoende beschreven en het lijkt om nieuw gemeentelijk beleid te gaan. Over een relatie met Moerdijkse Hoek wordt niet gesproken. Hoe de gemeente een agrarisch gebruik denkt te kunnen realiseren is niet duidelijk.

Overweging

Het stationsgebied zal de komende jaren (in ieder geval tot 2008) worden gebruikt als (tijdelijk) bouw- en onderhoudsemplacement voor de realisatie van de HSL. Hoewel het gebied zeker potenties heeft voor een andere, meer bedrijfsmatige invulling, heeft de gemeente er voorts nog voor gekozen voor dit gebied enkel de huidige bestemming(en) te handhaven. Voor de invulling van dit gebied zal te zijner tijd allereerst een gemeentelijke visie worden opgesteld voordat eventueel zal worden overgegaan tot een bestemmingswijziging. Gezien de termijn waarop deze gronden voor eventuele andere ontwikkelingen beschikbaar komen en het feit dat er nu geen noodzaak is tot het verder vergroten van de capaciteit aan bedrijvigheid, is een eventuele bedrijfsmatige ontwikkeling van dit gebied nu niet aan de orde. Het belang van dit be-

stemmingsplan ligt primair bij de ontwikkeling van deelgebied 3, waarmee een oplossing wordt geboden voor een te verplaatsen transportbedrijf én de invulling van een restgebied waarbij capaciteit wordt geboden voor de opvang van lokale bedrijvigheid. Via dit bestemmingsplan wordt voor deelgebied 2 de vigerende bestemmingsregeling enkel geactualiseerd en wordt nu niet ingespeeld op eventuele potentiële toekomstige ontwikkelingen (overigens hoeft dit in de toekomst niet persé een bedrijfsmatige ontwikkeling te zijn).

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Woning deelgebied 2

Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de nog aanwezige woning in het plangebied. Rijkswaterstaat vindt de tekst in paragraaf 1.2 van de toelichting in relatie tot de tijdelijke bestemming onduidelijk en vindt een nadere toelichting gewenst.

Overweging

De enige nog aanwezige burgerwoning in het plangebied (deelgebied 2) zal conform het Tracébesluit HSL, Tracédeel 6, paragraaf 2.9 "Maatregelen met betrekking tot woningen en overige bebouwing" (blz. 21 en 22), op basis van de akoestische belasting die optreedt bij de formele ingebruikname van de HSL, aan de woonbestemming worden onttrokken. De akoestische noodzaak daartoe blijkt uit het "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid en A16, Gemeente Zevenbergen en Made", tabel 1.2 "Verspreid liggende woningen" (d.d. 10-03-'98). Nieuwe geluidsgevoelige functies worden in dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. In de desbetreffende paragraaf van de plantoelichting zal een en ander wat worden gespecificeerd.

Conclusie

De toelichting wordt op onderdelen aangepast.

Geluid

Rijkswaterstaat verzoekt de tekst van de toelichting voor wat betreft wegverkeerslawaaï aan te passen.

Overweging

Aan het verzoek wordt tegemoetgekomen. In de betreffende tekst wordt een zin toegevoegd over de nog aanwezige woning in deelgebied 2.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

Trafostation

De bestemmingsregeling dient niet beperkend te zijn ten opzichte van de Tracébesluiten voor de HSL en de A16. Volgens Rijkswaterstaat lijkt het gereserveerde oppervlak voor het trafostation, met de bestemming Spoorwegdoeleinden, kleiner dan in het Tracébesluit is aangegeven. In het verlengde hiervan dient het bestemmingsvlak te worden aangepast. Verder is er een bebouwingspercentage opgenomen. Dit percentage dient te vervallen.

Overweging

De plankaart is vergeleken met de kaart uit het Tracébesluit HSL (april 1998). Hieruit blijkt dat de maten in het bestemmingsplan overeenkomen met de oppervlakte van het terrein voor het trafostation in het Tracébesluit. Aanpassing van de plankaart in dat opzicht is dan ook niet noodzakelijk.

Gegeven het Tracébesluit is besloten om het bebouwingspercentage dat thans nog op de plankaart is opgenomen, te laten vervallen.

Conclusie

De plankaart en de voorschriften worden aangepast.

Ontsluiting deelgebied 3 voor langzaam verkeer

De beschrijving van de bereikbaarheid van deelgebied 3 met de fiets van en naar Zevenbergschen Hoek is onduidelijk.

Overweging

De tekst wordt op dit punt aangevuld.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

Calamiteitenontsluiting

De zinsnede over het gebruik van de calamiteitenweg is onduidelijk. Zowel de calamiteitenwegen als de onderhoudswegen zijn primair bedoeld voor de HSL.

Overweging

De calamiteiten- en onderhoudsweg in zuidelijke richting heeft inderdaad primair een functie voor de HSL, maar in geval van nood zal het bedrijventerrein ook via deze route ontsloten kunnen worden.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

Lambregts

Rijkswaterstaat ziet geen aanleiding tot nadere opmerkingen ten aanzien van de herhuisvesting van Lambregts.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

12. Waterschap Brabantse Delta (brief d.d. 23 september 2004)**Reactie**

Het Waterschap constateert dat de opmerkingen over de conceptwaterparagraaf zijn overgenomen en ziet derhalve geen aanleiding tot nadere opmerkingen.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

13. Kamer van Koophandel West-Brabant (brief d.d. 9 augustus 2004)**Uitbreiding Kanters**

De Kamer van Koophandel heeft geen opmerkingen over de vernieuwing en uitbreiding van het café en hotel-restaurant van Kanters.

Overweging

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Bedrijfsverzamelgebouw

De Kamer adviseert om de behoefte aan een bedrijfsverzamelgebouw nader te onderzoeken en om hier in de toelichting nader op in te gaan. Onduidelijk is of de marktbehoefte inderdaad conform de aanbevelingen van de Kamer van Koophandel onderzocht is.

Overweging

In beginsel kunnen bedrijven zich bij het bedrijvenloket van de gemeente Moerdijk melden, in geval dat zij geïnteresseerd zijn in een kavel op het bedrijventerrein in het plangebied. Het gemeentelijk beleid geeft voorrang aan lokale bedrijven. Pas wanneer aan de vraag van deze lokale bedrijven is voldaan, komen ook bedrijven uit de regio of daarbuiten in aanmerking voor een kavel. Uit gegevens van het bedrijvenloket en REWIN blijkt dat er thans circa 13 bedrijven interesse tonen in grond op het nieuwe bedrijventerrein. In totaal hebben deze bedrijven behoefte aan circa 9 ha. De helft van deze geïnteresseerden behoort tot de lokale bedrijven.

Conclusie

De toelichting wordt aangepast.

Categorisering

In overeenstemming met het provinciale beleid inzake zuinig ruimtegebruik, adviseert de Kamer om bedrijven uit categorie 1 uit te sluiten op het bedrijventerrein. Deze bedrijven zijn prima inpasbaar elders in de bebouwde kom.

Overweging

Conform de reactie zullen de betreffende passages in de toelichting en de bepalingen in de voorschriften worden aangepast, zodat bedrijven uit categorie 1 worden uitgesloten.

Conclusie

De voorschriften worden aangepast.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze bijlage geeft in algemene zin inzicht in doel, achtergronden en algemene beleidslijnen voor de toepassing hiervan. De specifieke toepassing in het onderhavige plan wordt toegelicht in de hoofdtekst van deze plantoelichting.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor dorpskernen, oude woongebieden, bebouwingslinten en landelijke gebieden waar vooral relatief kleinschalige bedrijvigheid naast andere functies voorkomt (en dus in mindere mate voor bedrijventerreinen). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de Lijst van bedrijfstypen van de VNG (hierna: VNG-lijst) op de volgende punten nader verfijnd en aangevuld:

- De VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.
- In de VNG-lijst zijn de 10 richtafstanden ondergebracht in 6 categorieën. Met het oog op de praktische toepassing voor bestemmingsplannen waarin alleen kleinschalige bedrijvigheid wordt toegelaten, zijn in deze Staat van Bedrijfsactiviteiten de categorieën 4, 5 en 6 uit de VNG-lijst samengevoegd in de categorie 4+.
- De VNG-lijst gaat in het algemeen uit van relatief grote bedrijven en houdt daardoor weinig rekening met de specifieke situatie van kleinere en daardoor veelal minder hinderlijke bedrijven die veelvuldig op lokale bedrijventerreinen, in dorpskernen en dergelijke voorkomen. De praktijk leert dat deze kleinere bedrijven, uitgaande van de Lijst van bedrijfstypen, zonder milieuredenen zouden worden uitgesloten van de vestiging op dergelijke locaties; of dat ten behoeve van de vestiging onnodige vrijstellingsprocedures zouden moeten worden doorlopen.

- Voor de meest voorkomende bedrijfstypen is daarom in deze Staat, op basis van andere literatuurbronnen en praktijkervaringen, een nadere differentiatie naar bedrijfsgrootte toegepast¹⁾.
- Incidenteel komt ook het tegenovergestelde voor, namelijk dat de feitelijke hinder/richtafstand bij specifieke activiteiten groter is dan de Lijst van bedrijfstypen aangeeft. Voor de betreffende bedrijven is de categorie-indeling op grond van veelvuldige praktijkervaringen²⁾ aangepast.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke milieuaspecten (mede) maatgevend zijn voor de categorie-indeling.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De VNG-lijst deelt de bedrijfsactiviteiten in 6 categorieën in. Met het oog op de praktische toepassing voor bestemmingsplannen waarin alleen kleinschalige bedrijvigheid wordt toegelaten, zijn de categorieën 4, 5 en 6 uit de VNG-lijst in deze Staat samengevoegd in de categorie 4+. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 4+ op relatief hinderlijke en zware industrie.

De richtafstanden en de indices voor de verkeersaantrekkende werking uit de VNG-lijst kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- | | |
|---------------|---|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m. |
| categorie 3: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen (afstandsindicatie 50 tot 100 m). |
| categorie 4+: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn (afstandsindicatie 200 tot 1.500 m). |

Opzet van de Staat

De hier gebruikte Staat kent twee verschillende soorten categorie-indelingen (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

De indeling van hoofdstuk I is de belangrijkste. Hiervoor is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

¹⁾ Het gaat daarbij vooral om kleinere aannemingsbedrijven, timmer- en constructiewerkplaatsen, transportbedrijven en handelsbedrijven. Voor de aangepaste inschaling zijn de volgende bronnen gebruikt: Publicaties van het Ministerie van VROM over geluidsproductie en richtafstanden van bedrijven en installaties, AmvB's op basis van de Wet milieubeheer, planologische kengetallen, Inspectiewijzer Milieuhygiëne. In alle gevallen waarbij de VNG-lijst is verwijnd of bewerkt, is de ruimtelijk relevante hinder als doorslaggevende factor gehanteerd.

²⁾ Zo heeft de praktijk bijvoorbeeld geleerd dat transportbedrijven waar vrachtauto's met draaiende koelinstallaties worden gestald (aanzienlijk) meer hinder kunnen veroorzaken dan de VNG-lijst vermeldt. Hetzelfde geldt voor grootschalige loonbedrijven.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft vooral kleinere bedrijven die op grond van hun oppervlak of capaciteit apart zijn ingedeeld. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

De indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd gekoppeld aan de indeling volgens hoofdstuk I en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om inrichtingen die vanwege een zeer groot vermogen onder de "geluidshinderlijke inrichtingen" vallen (opgenomen in categorie 4+) en om bedrijfsactiviteiten die in de indeling volgens hoofdstuk I de aanduiding * hebben gekregen. De laatstgenoemde aanduiding is gebruikt bij bedrijven waar vaak kleinere, weinig hinderlijke activiteiten voorkomen die op deze wijze rechtstreeks in een lagere categorie kunnen worden ingeschaald. Bij deze activiteiten is het aspect geluid bepalend en daarom geeft het elektromotorisch vermogen een betere maat voor de hinderlijkheid dan bijvoorbeeld het bedrijfsoppervlak.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)¹⁾. Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich primair te richten op de in de Staat aangegeven maatgevende milieuaspecten. De aanduiding van maatgevende milieuaspecten is hierop afgestemd.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

¹⁾ Volgens vaste jurisprudentie is het opnemen van een dergelijke vrijstellingsbevoegdheid zelfs verplicht.

Bijlage 2. Ecologisch onderzoek Adviesbureau BRO



adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Advies : Natuuronderzoek bedrijventerrein
Zevenbergschen Hoek (gemeente
Moerdijk)

Datum : 26 januari 2004

Opdrachtgever : BVR

Ter attentie van : de heer ing. L. Paantjens

Projectnummer : 127x00737.10513

Opgesteld door : Lucie van de Laar

i.a.a. : de heer ing. E. Alderliesten

Doel van het natuuronderzoek

In de Flora- en faunawet die per 1 april 2002 in werking is getreden, zijn regels gegeven over bescherming van de in het wild levende planten- en diersoorten, mede ter uitvoering van Europese Richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). Uit veel ruimtelijke plannen vloeien vaak onvermijdelijke handelingen voort die volgens de Flora- en faunawet verboden zijn als ze wettelijk beschermde planten en dieren betreffen. Om toch een ruimtelijk plan tot uitvoering te kunnen brengen is een ontheffing nodig van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor het verkrijgen van ontheffing moet aangetoond worden dat de voorgenomen ruimtelijke ingreep geen afbreuk zal doen aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten die in het plangebied zijn aangetroffen. Dit betekent dat een soort moet kunnen blijven voortbestaan in of in de directe omgeving. Het natuurlijke verspreidingspatroon mag namelijk niet worden beïnvloed.

Als er in het plangebied een soort voorkomt die genoemd is in bijlage IV van de Habitatrichtlijn moet eerst op andere criteria getoetst worden: of er een alternatief is voor de gewenste ontwikkeling; zo niet dan moet het maatschappelijke belang van de gewenste ontwikkeling worden aangetoond. Voor beschermde inheemse vogelsoorten is het maatschappelijke belang nooit een reden op basis waarvan ontheffing verleend kan worden. De Vogelrichtlijn staat dit niet toe. Als dus beschermde vogelsoorten voorkomen moeten activiteiten die leiden tot het verstoren van nesten en eieren en het verontrusten van de dieren buiten het broedseizoen gebeuren; daarbij blijft het criterium van de instandhouding van de soort gelden.

Het onderhavige natuuronderzoek is uitgevoerd in het kader van het stedenbouwkundige plan 'Ontwerpvoorstel afbouw bedrijventerrein Zevenbergschen Hoek'. In het hoofdrapport worden doel van het plan en ligging en omvang van het plangebied beschreven.

Beschrijving van de bestaande situatie

Het plangebied is 3,8 hectare groot. Een deel daarvan wordt in beslag genomen door een bestaand bedrijf (Van de Klundert) en door de noord-zuid verlopende ontsluitingsweg evenwijdig aan het tracé van de HSL (die in aanleg is). Aan drie zijden van het plangebied liggen afwateringssloten. Deze zijn aangelegd in samenhang met de verschillende infrastructurele werken die nabij het plangebied in uitvoering zijn.

De afwateringssloten langs de ontsluitingsweg zijn van recente datum. Delen van het talud aan de kant van de HSL zijn nog onbegroeid. De afwateringssloot langs de noord- en westzijde van het plangebied bestaat al langer. Hier is zich een rietvegetatie aan het ontwikkelen. Dwars door het plangebied ten noorden van de hoogspanningsleiding ligt een greppel die geheel is dichtgegroeid en niet zichtbaar water voert.

De noordelijke punt van het plangebied is een akker, ongeveer 0,7 hectare. De rest van het plangebied bestaat uit verwilderd grasland, voor zover niet in gebruik door het bedrijf (bedrijfsgebouwen, parkeerterrein, groenaanleg) of voor het werkverkeer (tijdelijke ruimte om te manoeuvreren, materialen op te slaan e.d.). Opgaande begroeiing ontbreekt.

Ecologische structuur

Het plangebied is aan drie zijden omsloten door wegen en spoorwegen, aan de zuidzijde door het al eerder genoemde bedrijf. Dit betekent dat het gebied in ecologisch opzicht volledig geïsoleerd ligt. De dieren en planten die er (nog) voorkomen, kunnen geen duurzame relatie onderhouden met populaties buiten het plangebied.

(Potentieel) leefgebied van beschermde soorten planten en dieren

Op 23 januari 2004 is het plangebied bezocht en het volgende geconstateerd.

Beschermde planten

Het plangebied is geen leefgebied van beschermde soorten planten. Voor zover vegetatie aanwezig is, bestaat deze uit ruderaal soorten, omdat hier in de afgelopen tijd allerlei grondwerkzaamheden zijn uitgevoerd. De afwateringssloten zullen op den duur geschikt leefgebied kunnen worden voor bijvoorbeeld de Gewone dotterbloem. Dat vergt echter de nodige ontwikkelingstijd en bovendien een goede waterkwaliteit.

Beschermde dieren

Het plangebied is evenmin een leefgebied van beschermde soorten dieren. De plaatsen waar beschermde dieren zouden kunnen voorkomen – de afwateringssloten – zijn nog maar recent ontstaan. De aanwezigheid van amfibieën is niet waarschijnlijk, zeker gelet op de geïsoleerde ligging van de sloten. In het verwilderde grasland zijn geen sporen (bijvoorbeeld molshopen) gezien van dieren die er zouden kunnen voorkomen zoals de Mol. Ook de aanwezigheid van vogels is niet geconstateerd.

De voortdurende verstoring in en rondom het plangebied door allerlei activiteiten (veel werkverkeer), het ontbreken van schuilgelegenheden en opgaande beplanting maken het plangebied onaantrekkelijk en ongeschikt als leefgebied.

Conclusies

1. In het plangebied komen geen wettelijk beschermde soorten planten en dieren voor.
2. Mochten in de komende tijd dieren met een beschermde status worden gesignaleerd, dan kan het alleen gaan om zwerfende exemplaren, omdat het gebied zelf vooralsnog ongeschikt is voor het herbergen van duurzame populaties.
3. Voor het aanleggen van het bedrijventerrein is geen ontheffing nodig ex artikel 75 lid 4 en 5 van de Flora- en faunawet.

Bijlage 3. Onderzoek luchtkwaliteit

Wetgeving: Besluit luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben. Op basis van Europese regelgeving is op 19 juli 2001 het Besluit luchtkwaliteit (Blk) in werking getreden. Overheden zijn verplicht bij besluiten die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, de grenswaarden uit het Blk in acht te nemen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in de eerste plaats te worden nagegaan of de luchtkwaliteit door de extra verkeersstromen of door wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur negatief wordt beïnvloed en daardoor grenswaarden worden overschreden. Daarnaast dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij ontwikkelingen die leiden tot een toename van de blootstelling van mensen te worden gekeken naar het aspect luchtkwaliteit.

Maatgevende stoffen met bijbehorende grenswaarden

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde in het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uurgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentratie in grote delen van Nederland overschreden. Andere stoffen uit het Blk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten: ook zonder berekeningen kan geconcludeerd worden dat aan de grenswaarden voor deze stoffen wordt voldaan. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof staan in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof

NO ₂ vanaf 2010 (jaargemiddelde in µg/m ³)	NO ₂ vanaf 2010 (uur- gemiddelde concen- tratie, max. aantal overschrijdingen van 200 µg/m ³ per jaar)	fijn stof (PM ₁₀) vanaf 2005 (jaargemid- delde in µg/m ³)	fijn stof vanaf 2005 (24- uurgemiddelde, maxi- mum aantal overschrij- dingen van 50 µg/m ³)
40	18 keer	40	35

Blootstelling van mensen: gevoelige en minder gevoelige functies

Bij de uitvoering van de Europese richtlijn die ten grondslag ligt aan het Besluit luchtkwaliteit, ligt het primaat bij de bescherming van de gezondheid van de mens. Hierbij gaat de eerste zorg hierbij uit naar locaties waar de volksgezondheid het meest in het geding is. Dit zijn situaties waarin sprake is van:

- de waarschijnlijkheid dat mensen daar gedurende lange tijd verblijven (zoals woningen);
- de aanwezigheid van voor luchtkwaliteit gevoelige groepen (zoals ziekenhuizen, kinderopvang);
- de waarschijnlijkheid dat mensen zich daar meer dan gemiddeld inspannen (zoals sportterreinen)¹⁾.

Functies als kantoren en bedrijven worden in het algemeen als minder gevoelig beschouwd²⁾. Bedrijven kunnen beschouwd worden als functies waar mensen niet gedurende lange tijd in de buitenlucht verblijven. Bovendien moeten op de werkplek in het kader van Arbo-wet reeds maatregelen worden genomen in verband met luchtkwaliteit en geur. Overigens sluit het Besluit luchtkwaliteit werkplekken (arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet) uit van het Besluit.

¹⁾ Afwegingskader Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening provincie Zuid-Holland (2004).

²⁾ (Onder andere Afwegingskader Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening provincie Zuid-Holland (2004), informatie Infomil).

Onderzoeksoepzet

In het plangebied wordt een bedrijventerrein van ca 5 ha mogelijk gemaakt. Volgens het Besluit luchtkwaliteit dienen de gevolgen voor de luchtkwaliteit van deze ontwikkeling in beeld te worden gebracht (ter plaatse van de nabij gelegen wegen). Er zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd ter plaatse van de Omgeleide Hoofdstraat en de A16. Hierbij is tevens rekening gehouden met de cumulatie van beide wegen.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde woningbouw als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CARII-programma¹⁾ (versie 4.0). Dit programma is opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Directoraat-Generaal Milieubeheer, Directie Lucht en Energie. Het CARII-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CARII-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immisiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de weg van minimaal 5 en maximaal 30 m (en zeer indicatief bij autosnelwegen tot 300 m²). De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden. Dit rekenprogramma gaat uit van het nieuwe NEC-scenario (National Emission Ceilings).

Langs wegen wordt de luchtkwaliteit voornamelijk bepaald door de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor fijn stof treedt vanaf 2005 de grenswaarde voor het jaargemiddelde en het 24-uurgemiddelde in werking. Met het CAR II-programma is derhalve de concentratie fijn stof voor 2004 in beeld gebracht. (Het CAR-programma heeft geen functie om de luchtkwaliteit voor het jaar 2005 te berekenen). Uit telefonisch overleg met Infomil blijkt dat de situatie voor 2004 als representatief en maatgevend kan worden beschouwd voor de situatie in 2005). Daarnaast is de luchtkwaliteit in 2010 onderzocht (dan wordt de grenswaarde voor stikstofdioxide van kracht). Vanwege de planperiode van 10 jaar, is ook de luchtkwaliteit in 2015 in beeld gebracht.

Uitgangspunten

De realisatie van het 5 ha grote bedrijventerrein en de verplaatsing van het transportbedrijf Lambregts³⁾ naar dit bedrijventerrein levert in totaal naar schatting circa 820 extra motorvoertuigen per dag op. Dit verkeer zal zich vanaf het bedrijventerrein in de omgeving verspreiden.

De belangrijkste toekomstige verkeersstroom in het gebied als gevolg van de realisatie van het bedrijventerrein betreft de verkeersafwikkeling vanaf het bedrijventerrein via de Omgeleide Hoofdstraat op de A16. Aangenomen wordt dat circa 75% van de extra verkeersproductie op deze manier wordt afgewikkeld (620 mvt/etmaal). Vanaf de A16 verspreidt het verkeer zich verder twee kanten op (richting A17 en A59). Omdat mag worden verwacht dat het verkeer van/naar het bedrijventerrein zich evenredig in beide richtingen van de A16 zal afwikkelen, betekent dit een toename van de verkeersintensiteit op de A16 van 310 mvt/etmaal.

De overige 25% van het verkeer vanaf het bedrijventerrein (200 mvt/etmaal) zal zich op de lokale wegen verspreiden richting Zevenbergsche Hoek en andere kernen in de omgeving. Hierbij kan zonder berekeningen worden aangenomen dat, indien de 75% extra verkeersproductie op de Omgeleide Hoofdstraat geen significante negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit ter plaatse, de 25% toename op de andere wegen dit ook niet heeft.

Bij de berekeningen is gerekend ter plaatse van de locatie waar mensen worden blootgesteld (langs de rand van de weg) en ter plaatse van het nieuw te realiseren bedrijventerrein. Berekeningen zijn uitgevoerd langs de Omgeleide Hoofdstraat en langs de A16. Hierbij is tevens rekening gehouden met cumulatie. Voor de berekeningen zijn de onderstaande invoergegevens in het CAR-programma ingevoerd.

¹⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 4.0, maart 2005.

²⁾ In dit bestemmingsplan is in de nabijheid van de A16 toch gerekend met het CAR-programma. Vanwege de beperkte toename van de verkeersproductie op deze weg, zeker in vergelijking met de reeds aanwezige verkeersintensiteit (310 mvt in beide richtingen, terwijl de verkeersintensiteit 93.925 mvt/etmaal in 2005 bedraagt, zie tabel B4.2) kan reeds zonder berekeningen worden geconcludeerd dat dit geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit langs de rand van deze weg. Voor de zekerheid zijn echter indicatieve berekeningen met het CAR-programma gemaakt, die dit beeld bevestigen.

³⁾ Net als in de huidige situatie zullen de 18 vrachtauto's van transportbedrijf Lambregts in de regel 's ochtends vertrekken en pas 's avonds weer terugkeren.

Tabel 2 Invoergegevens ten behoeve van luchtkwaliteitsberekeningen

weg	geschatte verkeersintensiteit (in mvt/etm)				
	2005	2010 (excl. ontwikkeling)	2010 (incl. ontwikkeling)	2015 (excl. ontwikkeling)	2015 (incl. ontwikkeling)
Omgeleide Hoofdstraat	3.548	3.729	4.349	3.919	4.539
A16	93.925	103.701	104.011	114.494	114.804

In het CAR II-programma wordt daarnaast nog een aantal basisgegevens ingevoerd, zoals de voertuigverdeling, de gemiddelde snelheid en het wegprofiel (wel/niet veel bomen en/of gebouwen). Voor de Omgeleide Hoofdstraat en de A16 is een verdeling van 95%-3%-2% respectievelijk 78,8%-11,4% en 9,9% voor lichte, middelzware en zware voertuigen aangehouden. Verder is voor de Omgeleide Hoofdstraat snelheidstype wegtype 2 en snelheidstype buitenweg aangehouden, voor de A16 snelheidstype 1 en wegtype snelweg.

Onderzoek verkeerseffecten

Voor het berekenen van de bijdrage van de ontwikkeling van het bedrijventerrein is uitgegaan van de verkeersproductie van deze ontwikkeling zoals aangegeven onder "uitgangspunten".

Onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse van het bedrijventerrein

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening voor de zekerheid in beeld gebracht wat de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling van het bedrijventerrein zelf is en zijn de concentraties eveneens getoetst aan de geldende grenswaarden.

Resultaten onderzoek

In onderstaande tabel staan de resultaten van de berekeningen weergegeven. Overschrijdingen van de grenswaarden zijn in vet weergegeven.

Tabel 3 Berekende concentraties stikstofdioxide en fijn stof (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

weg	in welk jaar	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde		fijn stof (PM ₁₀) 24 uurgemiddelde			fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde
		excl. ontwikkeling	incl. ontwikkeling	achtergrond-concentratie	excl. ontwikkeling	incl. ontwikkeling	incl ontwikkeling (tenzij anders vermeld)
randweg							
Omgeleide Hoofdstraat	2005	n.v.t.	n.v.t.	7	10	n.v.t.	27 (excl. .ontwik.)
	2010	26	26	31	34	35	31
	2015	25	25	30	33	33	31
A16							
	2005	n.v.t.	n.v.t.	7	37	n.v.t.	32 (excl. ontwik.)
	2010	40	40	31	52	52	34
	2015			30	50	50	34
cumulatie							
	2005	n.v.t.	n.v.t.	7	42	n.v.t.	33 (excl. ontwik.)
	2010	41	41	31	56	56	35
	2015	37	37	30	55	55	35
bij bedrijven-terrein							
cumulatie							
	2005	n.v.t.	n.v.t.	7	29	n.v.t.	30 (excl. ontwik.)
	2010	34	34	31	43	43	33
	2015	32	32	30	42	42	32

Verkeersaantrekkende werking

Uit tabel B4.3. is af te lezen dat de beoogde ontwikkeling geen bijdrage levert aan de luchtverontreiniging ter plaatse: de verkeersaantrekkende werking van het bedrijven is gelet op de omvang van het bedrijventerrein dermate gering, dat de ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarde of een vergroting van deze overschrijding langs de rand van de weg. Ook op locaties waar mensen worden blootgesteld leidt de ontwikkeling niet tot een vergroting van de overschrijding.

Er is sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof (24-uurgemiddelde) in 2010 en 2015. Deze overschrijding is echter geheel toe te schrijven aan de achtergrondconcentratie en de bestaande planologische situatie: de ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft daar geen effect op.

Luchtkwaliteit bij de toekomstige bedrijven

De berekeningen laten zien dat ter plaatse van de toekomstige bedrijvigheid de grenswaarde voor het aantal maal dat het 24-uurgemiddeldewaarde voor fijn stof mag worden overschreden (35 maal per jaar), wordt overschreden in 2010 en 2015. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentratie in combinatie met het verkeer dat zich reeds zonder beoogde ontwikkeling (met name) over de A16 verplaatst.

Conclusie en afweging

De bijdrage van de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof is verwaarloosbaar: de ontwikkeling leidt niet tot een overschrijding of een toename van de overschrijding van de in het Blk genoemde grenswaarden. Ter plaatse van de nieuwe bedrijven wordt voldaan aan alle grenswaarden uit het Blk, behalve aan de grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof. Deze grenswaarde wordt ter plaatse in 2010 en 2015 (overigens in beperkte mate¹⁾) overschreden. Deze beperkte overschrijding wordt aanvaardbaar geacht, omdat:

- de ontwikkeling een functie betreft die in het algemeen als minder gevoelig wordt beschouwd en die bovendien beperkt van omvang zal zijn;
- de beoogde ontwikkeling en de daarbijbehorende verkeersaantrekkende werking op zichzelf geen negatief effect hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse;
- de beoogde ontwikkeling, gezien in een groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk derhalve niet in gevaar brengt; met name het rijk dient, mede in het kader van het reeds opgestelde Nationaal Luchtkwaliteitsplan (en de aanvulling hierop die het kabinet heeft toegezegd voor 2005), maatregelen te nemen om de fijn stofconcentratie langs autosnelwegen zoals de A16 en A17 terug te dringen; de luchtkwaliteit ter plaatse van het de nieuwe ontwikkelingen zal door deze maatregelen ook positief worden beïnvloed;
- de beoogde ontwikkeling is gesitueerd op een locatie waar zich niet de grootste knelpunten in de omgeving bevinden; de grootste knelpunten bevinden zich namelijk in de oksel van autosnelwegen/ter plaatse van de samenkomst van verschillende autosnelwegen (zoals de A16 en de A17);
- door de verplaatsing van het transportbedrijf Lambregts vanuit de kern Zevenbergsche Hoek naar het beoogde bedrijventerrein, de luchtkwaliteit in de bestaande kern waarschijnlijk (marginaal/in lichte mate) verbetert (minder vrachtverkeer door de kern).

¹⁾ De grenswaarde wordt maximaal 8 dagen per jaar meer overschreden dan is toegestaan.

Bijlage 4. Verslag informatieavond

Verslag inspraakavond voorontwerp-bestemmingsplan Lage-Zwaluwe e.o.

Datum : 7 juli 2004
Tijd : 19.30 – 21.00 uur
Locatie : Gemeenschapshuis de Zevensprong, Zevenbergschen Hoek
Aanwezig :

Gemeente:

Dhr. Punt (Wethouder gemeente Moerdijk)
Dhr. Groenestein, adviseur adviesbureau R.B.O.I.
Dhr. Alderliesten, projectleider gemeente Moerdijk

Overig:

Dhr. G. Cornel
Dhr. P. Snels
Dhr. R. Lormann
Dhr. J. Lambregts
Dhr. A. Vermeulen

01. Opening

Dhr. Punt opent de vergadering en heet een ieder welkom

02. Inleiding

Dhr. Punt geeft aan dat deze informatie- en inspraakavond in het teken staat van het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Lage Zwaluwe e.o.. Enerzijds wordt van gemeentezijde informatie verstrekt over de voorziene invulling van de in dit bestemmingsplan opgenomen drie deelgebieden. Anderzijds wordt de gelegenheid geboden om over de gepresenteerde plannen vragen te stellen, dan wel op dit plan in te spreken.

03. Toelichting

Dhr. Groenestein geeft een toelichting op de inhoud van het bestemmingsplan.

04. Procedure

Dhr. Groenestein geeft een planning van de te volgen bestemmingsplanprocedure en de bijbehorende inspraak, bezwaar en beroepsmogelijkheden.

05. Vragen en inspraakreacties:

Dhr. Lambregts:

- Is al op de hoogte van de inhoud van het plan en stemt in met hetgeen is gepresenteerd.

Dhr. Snels:

- Vraag: Zijn de geplande activiteiten bij de locatie Kanters "eigen activiteiten" ?
- Antwoord: Ja, de geplande activiteiten zijn een aanvulling op het reeds bestaande voorzieningenpakket
- Vraag: Wacht de realisatie van het bedrijventerrein tot het moment dat alle kavels zijn verkocht?
- Antwoord: Nee, met de ontwikkelaar is afgesproken dat hij allereerst nadrukkelijk probeert de beschikbare "kavels" te verkopen aan lokaal gebonden bedrijven (waarbij transportbedrijf Lambregts al een plaats op dit terrein heeft gevonden). Mocht dit uiteindelijk niet volledig lukken, dan is de ontwikkelaar vrij om de dan nog resterende kavels ook aan anderen aan te bieden. Los van de verkoop van de kavels zijn met de ontwik-

kelaar ook (contractueel) afspraken gemaakt over een vlotte realisatie van dit bedrijventerrein.

Dhr. Lormann:

- Vraag: Is de mogelijkheid voor een transferium voor het "stationsgebied", zoals in het verleden is gepresenteerd, nu van de baan?
- Antwoord: Het "stationsgebied" zal de komende jaren (in ieder geval tot 2008) worden gebruikt als (tijdelijk) bouwemplacement voor de aanleg van de HSL. Daarnaast maakt dit gebied ook deel uit van het zoekgebied voor de "Moerdijkse Hoek". Er is nu voor gekozen om voor dit gebied de "huidige bestemming" ("Bouwemplacement" en aansluitend "Agrarisch") in het plan op te nemen. Voor dit gebied zal eerst een gemeentelijke visie worden opgesteld voordat wordt gekozen voor een andere dan de huidige invulling. Gezien de beschikbaarheid van de gronden (pas vanaf 2008 beschikbaar en gronden niet in gemeentelijk handen) is de tijd aanwezig om, in relatie met ontwikkelingen in de omgeving, te komen tot een afgewogen toekomstige invulling voor dit gebied. Deze invulling zou dan later eventueel, via een separate vrijstellingsprocedure, gerealiseerd kunnen worden. Een andere bestemming dan de huidige zal bovendien problemen opleveren bij de toetsing en goedkeuring van het plan door de provincie. Daarmee loopt dan vervolgens de wel urgente ontwikkeling van het geplande bedrijventerreintje (en de verplaatsing van transportbedrijf Lambregts) ernstig vertraging op, dan wel komt op de tocht te staan. Het destijds gepresenteerde plan voor een transferium was overigens gekoppeld aan de mogelijkheid tot de stop van de shuttle trein op station Lage-Zwaluwe. Vanuit het rijk is daar uiteindelijk niet voor gekozen.

Dhr. Cornel:

- Is, in relatie tot de ontwikkeling van het bedrijventerreintje, ook gesproken met transportbedrijf den Hartog over een mogelijke verplaatsing. Juist ook de transportbewegingen van en naar dit bedrijf leveren voor het dorp de nodige hinder op.
- Antwoord: Daar is niet actief mee gesproken. Wel is, zoals gezegd, met de ontwikkelaar afgesproken dat hij probeert allereerst de beschikbare kavels te verkopen aan lokale bedrijven (bedrijven reeds gevestigd in Zevenbergschen Hoek maar bijvoorbeeld ook bedrijven die geregistreerd staan bij het gemeentelijk bedrijvenloket). Mocht de firma den Hartog geïnteresseerd zijn in een verplaatsing, dan is daar (los van financiële en andere aspecten) in ieder geval fysiek de ruimte toe. Één van de voordelen van de ontwikkeling van dit lokaal gebonden bedrijventerreintje is de mogelijkheid om "milieuhinderlijke" bedrijven uit de kern Zevenbergschen Hoek uit te kunnen plaatsen.

Dhr. Vermeulen:

- Dhr. Vermeulen juicht de ontwikkeling van het bedrijventerreintje, en de mogelijkheden voor lokale bedrijvigheid, toe. Wel vraagt hij aandacht voor de inrichting in relatie tot de sociale veiligheid.
- Antwoord: Het terrein ligt inderdaad redelijk afgelegen. Op inrichtingsniveau zal gekeken worden naar mogelijkheden om de inbraakgevoeligheid te beperken.
- Vraag: Is de realisatie van de ecologische zones (in het kader van het HSL-project) ook in dit bestemmingsplan meegenomen??
- Antwoord: Deze zijn inderdaad meegenomen en zijn opgenomen in de bestemming "Groen".
- Ook Dhr. Vermeulen onderschrijft en benadrukt het belang om voor de toekomstige invulling van "het stationsgebied" ook een gemeentelijke visie te ontwikkelen.
- Antwoord: Zie het antwoord op de vraag van Dhr. Lormann

06. Afsluiting:

Dhr. Punt bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst af.

Bijlage 5. Kopie brief waterbeheerder

Van "Pooter, Erik de" <e.de.pooter@brabantsedelta.nl>
Aan: "Edwin Alderliesten" <edwin.alderliesten@moerdijk.nl>
Datum 19-5-2004 14:44:08
Onderwerp: RE: Waterparagraaf Bp[Scanned]

Hoi edwin,

Sorry, was er inderdaad tussen geschoten. vakantie en zo.
Als bouwstenen de volgende zaken:

- * Beleidskader: Rijk (4e Nota Waterhuishouding, Waterbeheer 21e eeuw, afspraken Nationaal Bestuursaccord Water en watertoets volgens Besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 (Staatsblad 2003/294).) Provincie (Waterhuishoudingsplan 2 met partiele herziening "WHP2+") en waterschap (Keur, Integraal Waterbeheersplan West-Brabant "IWWB-2" en Beleidsnota Stedelijk Water "Van Last naar Lust")
- * Riolering: Verbeterd gescheiden rioolsysteem (VGS) voor vervuilde of risicodragende oppervlakken, gescheiden rioolsysteem (=afkoppelen) voor schone verharde oppervlakken. Geen regengerelateerde stromen op vuilwaterriool. Wijze van aansluiting op bestaand (druk?)riool aangeven. Overbelastingsfrequentie van de riolering vermelden (gangbaar is eens per 2 jaar water op straat). Voorkeur voor infiltratie in bodem van afgekoppeld oppervlak. Aangeven de evt. beperkingen op te leggen aan lozingen van particulieren (privaatrechtelijk of rioolaansluitverordening).
- * Materiaalgebruik: Geen uitlogende materialen die in contact kunnen komen met oppervlaktewater of met afstromend regenwater, zoals koper, zink, lood en zacht PVC. Dit privaatrechtelijk te regelen (bijv. in samenwerkingsovereenkomst of koopcontracten).
- * Gebruik openbare ruimte. terughoudend strooibeleid, verbod op onkruidbestrijdingsmiddelen in afgekoppelde gebieden. Geen op- en overslag op afgekoppelde gebieden, dus alleen indien VGS aanwezig. Honden/vuurwerk/autowassen is hier niet zo relevant.
- * Waterkwantiteit: Waterneutraal bouwen: Te ontwikkelen gebied gedraagt zich als ware het nog steeds onverhard: dus berging/retentie voor een bui met een herhalingstijd van eens per 10 jaar (44 mm in 12 uur) met landelijke (= gedoseerde) afvoer van 1.67 l/s/ha op omliggende waterhuishouding. Deze retentie niet combineren met watervoerende watergangen. Ook niet zonder meer combineren met evt. retentie van HSL/A16 werken. Aangeven welke peilstijgingen in de retentie worden geaccepteerd (normaliter tussen winterpeil en droogleggingseis met maximum van 0.5 meter). Toegankelijkheid van waterhuishouding voor onderhoud (schouwstroken ≥ 4 meter). Aanleg t.l.v. exploitatie plangebied, maar beheer en onderhoud watersysteem in beginsel door waterschap.
- * Grondwater: drooglegging wegen en gebouwen, wel/niet kruipruimteloos, wel/geen drainage, beperkingen aan bronneringen in bouwfase, te hanteren bouwpeilen, wel/geen grondwaterbeschermingsgebied (zo ja: extra aandacht voor voorkomen inzijken afvalstoffen en PMV van toepassing)

* Ecologie: Geen EVZ of EHS aanwezig. Voorkeur voor flauwe taluds in watergangen, zonder beschoeiing. Nooit steiler dan 2:3. Retentie bij voorkeur droog (boven GHG) of halfnat ("plas-dras", óp GHG) met extensief maaibeheer. Indien toch als vijver aan te leggen: voldoende diepte voor vis (1 ml met hier en daar 1.5 meter diep) met schuilverorzieningen (rietkragen e.d.).

* Kaart bestemmingsplan: Watergangen+schouwstroken en retentie als zodanig (primair) bestemmen.

* Voorschriften: geen planvoorschriften opnemen die zich verzetten tegen bovenstaande uitgangspunten.

Bij aanleg: ontheffing nodig o.g.v. de keur voor de veranderde waterhuishouding (contactpersoon Ruud Bastiaanssen, tel. 076-5641326) en voor overstorten van verbeterd gescheiden stelsel ook WVO-vergunning (Ad v.d. Elshout, 076-5641593). Indien bronneringen noodzakelijk: Peggy Timmermans (076-5641546).
Let ook op Flora- en Faunawet, ontgrondingsvergunning, bouwstoffenbesluit.

Met vriendelijke groet,

Erik de Pooter
Sr. medewerker Stedelijk Water en Werken
Regio West
T 076-5641438
F 0165-304366
E e.de.pooter@brabantsedelta.nl



Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Moerdijk
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

Uw brief van : 22 juni 2004
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 04U6124
Behandeld door : Ad Rutters
Doorkiesnummer : 076-5641767
Datum : 23 september 2004
Verzenddatum :

Onderwerp: Bestemmingsplan "Stationsgebied Lage-Zwaluwe e.o."

Geacht college,

Wij ontvingen uw verzoek (behandelend ambtenaar: de heer E. Alderliesten) om advies in het kader van vooroverleg bestemmingsplan "Stationsgebied Lage-Zwaluwe e.o." te Zevenbergischen Hoek.

Onze opmerkingen, brief 19 mei 2004, op de concept waterparagraaf zijn overgenomen en verwerkt in het plan. Er is vanuit het waterschap dan ook geen reden tot het maken van verdere opmerkingen.

Wij vertrouwen er op u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact op nemen met de heer A. Rutters van het waterschap onder het bovenvermelde telefoonnummer.

Hoogachtend,
namens het voorlopig Dagelijks Bestuur



ing. C.P.M. Verbart
Regiomanager Oost

Afd. MOERDIJK
Klasse.nr. *senp*
-1.731.212
28 SEP. 2004

Nr. 11106

Bijlage 6. Kopie brieven leidingbeheerders

MOERDIJK
Afd. *Serp*
Klass.nr. *-1811.1115-*
-7 JAN. 2004
essent

Nr. *145*

GEMEENTE Moerdijk

Tav de heer E. Alderliesten
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

Bezoekadres Schatbeurderlaan 2
6002 ED Weert
Postadres Postbus 2712
6030 AA Nederweert
Telefoon 073-8551322
Fax 073-8551376

Datum 16-12-2003

Onderwerp Aanleg vrachtwagenparkeerplaats/water en groenbuffer

Van H.A.M. van Geffen

orkiesnr. 073-8551322

E-mail

Uw ref Brief d.d. 08-12-2003

Onze ref 03uito3763.HGE

Geachte heer Alderliesten,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief, inzake de aanleg van een vrachtwagen parkeerplaats inclusief water en groenbuffer in de Gemeente Moerdijk, kunnen wij u het volgende mededelen. Aan de hand van u bijgevoegde situatieschets, ons nummer D-78655, blijkt dat de werkzaamheden plaatsvinden binnen de strook met recht van opstal van onze bovengrondse 150 kV HS-lijn Geertruidenberg -Moerdijk- Roosendaal en wel tussen de masten 39 en 40a. Voornoemde HS-lijn bezit een strook met recht van opstal tot 25 meter gemeten naar weerszijden uit het hart van de HS-lijn (totale strookbreedte 50 meter). De strook met recht van opstal hebben wij bij benadering op voornoemde situatieschets aangegeven.

Onzerzijds bestaat geen bezwaar tegen voornoemde werkzaamheden. Aan onze toestemming verbinden wij evenwel de volgende voorwaarden:

- I. De bepalingen zoals opgenomen in het bijgevoegde boekje VWNE, uitgave 2003.

Bedrijf Essent Netwerk bv
Handelsregister 14 05 97 85
Bank 52 28 06 228

Datum 16-12-2003
Bladnummer □

-essent

geadresseerde GEMEENTE MOERDIJK
Onze ref 03uito3763.HGE

2. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd, zoals aangegeven op bijgaande situatieschets, D-78655
3. De veilige werkhoogte bedraagt in het onderhavige geval 10.00 meter gemeten boven het bestaande maaiveld, er van uitgaand dat het bestaande maaiveld ongewijzigd is gebleven. Om deze reden mag voor het uitvoeren van de werkzaamheden geen gebruik worden gemaakt van gangbare kranen e.d. die de genoemde hoogte van 10.00 meter kunnen overschrijden.
4. Met de Gemeente Moerdijk is afgesproken dat elke inrit van voornoemde vrachtwagenparkeerplaats voorzien wordt van verkeersborden, E4 voorzien met de volgende tekst : Het parkeren van voertuigen met brandbare of explosiegevaarlijke stoffen is ten strengste verboden.
Lossen en laden of overladen van goederen is ten strengste verboden.
Het parkeren geschiedt geheel voor eigen risico.
De Gemeente Moerdijk zal zorgdragen voor de handhaving van deze voorschriften.
5. Als tijdens het ontwerp blijkt dat onze hoogspanningsmast 39 in de parkeerplaats wordt opgenomen, dient de mast rondom middels een deugdelijke vangrail te worden beschermd tegen mogelijke beschadigingen. Als voornoemde mast wordt opgenomen in de groen/waterbuffer, welke een maximale diepte van 0.90 cm bezit, dient te allen tijde een terp van 6 meter ongeroerde grond, gemeten uit de zijkanten van de poeren aanwezig te blijven. Tevens dient voornoemde mast via een strook grond met een breedte van minimaal 4.00 meter vanaf de openbare weg bereikbaar te zijn en te blijven. (zie ook bijgevoegd VWNE boekje Artikel 6)
6. Indien in de toekomst blijkt dat wij door het verlenen van deze vergunning extra kosten moeten maken bij een eventuele aanpassing of renovatie van de betreffende hoogspanningslijn dan zullen wij deze meerkosten bij u in rekening brengen.

Datum 16-12-2003

Adnummer □

essent

Verzender GEMEENTE MOERDIJK

Onze ref 03uito3763.HGE

7. Wij wijzen u erop dat u aansprakelijk bent voor de eventuele schade aan onze eigendommen, inclusief de gevolgschade, die wordt veroorzaakt bij de aanleg cq het onderhoud, dan wel kan ontstaan t.g.v. de aanwezigheid van de bovengenoemde vrachtwagenparkeerplaats /groen-waterbuffer.
8. Tijdens en na de aanleg van de vrachtwagenparkeerplaats/ groen-waterbuffer is Essent niet aansprakelijk voor ongemakken, schade, hinder of andere lasten, welke door de aanwezigheid van de hoogspanningslijn kunnen ontstaan.
9. Alvorens met voornoemde werkzaamheden wordt begonnen, dient u er zorg voor te dragen dat wij minimaal 4 weken voor de aanvang van de werkzaamheden in het bezit zijn van de definitieve inrichtingstekeningen. Deze tekeningen dienen door Essent goedgekeurd te zijn, alvorens met de feitelijke werkzaamheden begonnen kan worden.
10. Verder verzoeken wij u allen welke bij dit project betrokken zullen zijn, op de hoogte te stellen van de inhoud van deze brief. Enerzijds in het belang met gevaren voor personen, en anderzijds om de bedrijfszekerheid van de elektriciteitsvoorziening te waarborgen.
11. Tijdig voor aanvang van de werkzaamheden dient de wijze van uitvoering te worden doorgesproken en goed te worden bevonden door onze heer C. Jansen, tel. nr. 06-50630357.
12. Verder attenderen wij u op de aanwezigheid van de 380 kV-hoogspanninglijn Geertruidenberg-Borssele. Deze lijn wordt beheerd door Tennet bv. Met betrekking tot de geplande werkzaamheden in de strook met recht van opstal van deze hoogspanningslijn, zult u door TenneT bv benaderd worden.

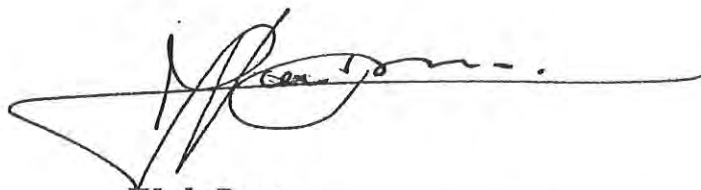
Datum 16-12-2003
idnummer □

essent

resseerde GEMEENTE MOERDIJK
Onze ref 03uito3763.HGE

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
ESSENT NETWERK ZUID BV

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. de Beer', is written over a horizontal line.

W. de Beer
Hoofd Verbindingen afdeling Transport

Bijlage: Situatieschets D-78655
 VWNE boekje uitgave 2003.

Afd. MOERDIJK
Klass.nr.
29 JAN 2004

tennet bv

Utrechtseweg 310
Postbus 718
6800 AS Arnhem

Telefoon
026 373 11 11

Fax
026 373 11 12

Handelsregister Arnhem
09083317

Gemeente Moerdijk Nr.
T.a.v. de heer E. Alderliesten
Postbus 4
4761 BJ ZEVENBERGEN

Datum 22 januari 2004
Uw referentie uw brief d.d. 5 november 2003
Onze referentie IF-NET 04-031 AGM/TvD
Behandeld door A.B. Gemmink
Direct nummer 026 373 15 62
Direct fax 026 373 12 95
E-mail B.Gemmink@tennet.org
Onderwerp bebouwings- en gebruiksbeperkingen onder hoogspanningslijn

Geachte heer Alderliesten,

In antwoord op uw bovenvermelde brief deelt tennet bv u namens Saranne B.V. het volgende mede.

De werkzaamheden cq activiteiten zijn geprojecteerd binnen een strook grond die, ten behoeve van de 380 kV-hoogspanningslijn Geertruidenberg-Borssele, is belast met een zakelijk recht. Deze 'belaste strook' wordt begrensd door zijden op 36,00 meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte 72,00 meter).

Wij hebben geen bezwaar tegen deze werkzaamheden cq activiteiten in de belaste strook tussen de masten 32^A en 33, mits daarbij aan de hierna genoemde voorwaarden wordt voldaan.

- Binnen de belaste strook zullen geen materialen en/of werktuigen worden gebruikt die hoger zijn of kunnen zijn dan 10,00 m boven het niveau van het huidige maaiveld, uitgaande van een maaiveldhoogte van +0,50 meter ten opzichte van NAP.
- De maximale bouwhoogte binnen de belaste strook is 2,00 meter lager dan de genoemde maximale vrije werkhoogte.

- Buiten de belaste strook zullen materialen en/of werktuigen zodanig worden gebruikt dat bij eventueel omvallen de geleiders (spanningvoerende draden) niet dichterbij worden dan een afstand van 6,00 m. Indien dit niet kan worden gegarandeerd dient men maatregelen ter stabilisatie aan te brengen, bijvoorbeeld door het tuien van het werktuig.
- De door u te gebruiken werktuigen zullen door middel van een sleepketting worden geaard.
- Alle metalen delen van de bouwwerken, zoals spanten en dakplaten, zullen geleidend met elkaar worden verbonden aan aardelektroden, aan te brengen op de hoekpunten van de bouwwerken voor het afvoeren van mogelijk optredende inductieve spanningen. Wij gaan er daarbij vanuit dat de aardingsinstallatie van het voedende net zal voldoen aan de geldende eisen van het elektriciteitsbedrijf.
- Eventueel in de belaste strook aan te brengen hekwerken en/of afrasteringen zullen worden geaard.
- In de belaste strook zal het maaiveld zonder onze schriftelijke toestemming niet worden verhoogd.
- Er zullen geen graafwerkzaamheden plaatsvinden binnen een strook grond met een breedte van 5,00 meter rondom de hoogspanningsmast.
- De hoogspanningsmast dient ten alle tijden bereikbaar te zijn en blijven voor voertuigen vanaf de openbare weg via een strook grond met een breedte van minimaal 4,00 meter.
- Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor gevolgen van eventuele inductiespanningen op of enigerlei schade aan voorwerpen, installaties en gebouwen, noch voor storingen bij radio- en tv-ontvangst, ten gevolge van de aanwezigheid van de onderhavige hoogspanningslijn.
- Eventueel aan te schaffen apparatuur voor procesbeheersing dient te voldoen aan de daarvoor geldende IEC-norm, teneinde storingen ten gevolge van de aanwezigheid van de hoogspanningslijn uit te sluiten.
- De opslag van brandbare en/of explosieve stoffen in de zakelijk recht strook is niet toegestaan.

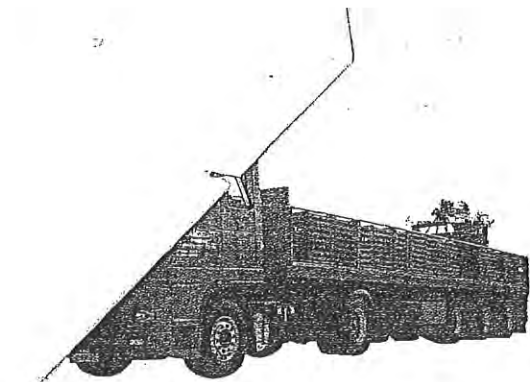
- U zult onze vennootschap schriftelijk vrijwaren voor:
 - mogelijke aansprakelijkheid van enigerlei schade voortvloeiend uit de aanwezigheid van de hoogspanningslijn;
 - mogelijke aansprakelijkheid van enigerlei schade voortvloeiend uit de aanwezigheid van de hoogspanningslijn voor derden die werkzaamheden uitvoeren of gebruik maken van het uit te voeren werk.
- Ter informatie doen wij u de "veiligheidsvoorschriften" volgens bijgaand boekje toekomen.

Hoogachtend,
tennet bv

C. de Jong
Hoofd Grondzaken

Aantal bijlagen 1

Bijlage 7. Kopie brief Lambregts



HOOFDSTRAAT 125, 4765 CD ZEVENBERGSCHENHOEK

BANKRELATIE:

RABOBANK ZEVENBERGSCHENHOEK

REK.NO. 15.99.01.863

GIRONUMMER 109 84 83

TELEFOON 0168 - 45 25 17

FAX 0168 - 45 23 25

K.v.K. Breda 20026238

BTWnr. NL006589819B01

Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Moerdijk

Postbus 4

4761 BJ Zevenbergen

t.a.v. Dhr Alderliesten

Afd. MOERDIJK
Klasse.nr. VenH.
-1.733.27.
22 MAART 2005

21 maart 2005.

Nr. 05/3563

Geachte college,

Hierbij doen wij U toekomen een onderbouwing waarom wij ons bedrijf verplaats willen hebben naar het bedrijventerrein bij Zevenberschenhoek.

Gezien we op de huidige locatie waar we al ruim 20 jaar gevestigd zijn, een deel van de grond hebben moeten afgeven voor de bouw van het geluidscherm en daardoor ook slechter bereikbaar zijn, zijn we genoodzaakt het bedrijf te verhuizen.

Wij zijn echter genoodzaakt de verplaatsing binnen de dorpskern te laten plaatsvinden omdat 10 personeelsleden uit Zevenberschenhoek of directe omgeving komt. Ook wij zelf, de directie, zijn bedrijfsgebonden omdat we ten allertijde snel op de zaak moeten kunnen zijn gezien het feit dat de auto's niet op de reguliere tijden vertrekken en thuiskomen.

Mede omdat voor een transportbedrijf van belang is dat ze kort bij de snelweg zitten is dit een uitstekende locatie.

Ook voor de klanten zullen we dan niet uit het oog verdwijnen.

Mede omdat wij op een groot industrieterrein een beetje in het niet vallen en er ons niet thuis zullen voelen is dit de juiste locatie.

Hopende U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting op Uw reactie verblijven wij;

Lambregts Transport

Bijlage 8. Kopie brief Rijkswaterstaat

Onderwerp
Lambrechts



adres
Gemeente Moerdijk
t.a.v. de heer Alderliesten
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen.

MOERDIJK
Afd. *Senp*
Klasse.nr. *- 1731.*
- 4 APR. 2005

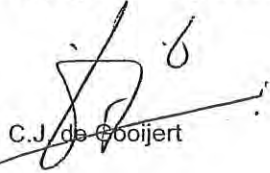
Nr.

4030

Geachte heer Alderliesten,

In de kern van de gemeente Zevenbergschen Hoek is zoals u bekend het transportbedrijf Lambrechts gevestigd. Op eigendommen van dit bedrijf zijn conform het Tracébesluit HSL-Zuid (kaartblad 92/93) inpassingszones geprojecteerd. Tengevolge van deze zones diende ondermeer een loods te worden geamoveerd alsmede aanzienlijk onderdeel van de bedrijfsoppervlakte te worden aangekocht. Mede hierdoor was het noodzakelijk dat het bedrijf in zijn geheel diende te worden aangekocht. Bij deze aankoop is mijn dienst er van uit gegaan dat genoemd Transportbedrijf zijn activiteiten zou verplaatsen naar het gebied "Van de Klundert", gesitueerd aan de voormalige Oude Moerdijkseweg.

Hoogachtend,
de projectleider grondverwerving HSL/A16,


C.J. de Gooijert

Datum
31 maart 2005
Ons kenmerk
CdG/brf/05/005
Bestand
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
C.J. de Gooijert
Doorkiesnummer
076-5438800

Steunpunt HSL/A16
Postadres:
Postbus 3524
4800 DM BREDA
Bezoekadres:
Elleboog 2
Breda
Tel 076 - 543 88 00
Fax 076 - 543 89 77

Bijlage 9. Kopie brief Regionale Brandweer Organisatie

BRANDWEER

Gemeente Moerdijk
College van Burgemeester en wethouders
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

Bureau Veiligheid
Tramsingel 71
4814 AC Breda
Postbus 3208
5003 DE Tilburg
telefoon (076) 529 66 00
fax (076) 520 24 09

Datum 09 juni 2005
Onze referentie
Uw referentie Dhr. E. Alderliesten
Uw brief van 10 mei 2005

Behandeld door H. Killaars
Telefoon 076-5296778
E-mail h.killaars@brandweer-mwb.nl
Onderwerp Stationsgebied Lage Zwaluwe

Geacht College

Naar aanleiding van uw aanvraag d.d. 10 mei 2005 treft u hierbij het advies, inzake art 4.3 circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen met de uitwerking van het ruimtelijk besluit art 13 lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, aan van Brandweer Midden- en West-Brabant.

Inleiding

Het betreft een ruimtelijke planontwikkeling ten behoeve van bedrijven (ten noorden van het HSL-trafostation) én een perceel aan de zuidzijde van transportbedrijf Lambregts waarbij uitgegaan wordt van intensief ruimtegebruik. De mogelijkheid bestaat dat op onderliggende locatie een bedrijfsverzamelgebouw wordt ontwikkeld. Daarnaast wordt een conferentiecentrum opgericht in de oksel van de A16 en A17.

Uit de bijgevoegde analyse blijkt de bevolkingsdichtheid 40 pers/ha en voor het industrieterrein wordt uitgegaan van 10 pers/ha. De afstand van de westrand van het bestaande bedrijventerrein tot het hart van de A16 bedraagt tussen de 25 en 200 meter. Vanaf de oostrand is het hart van de spoorlijn op ongeveer 100 meter gelegen. Het conferentiecentrum ligt op meer dan 200 meter van zowel de A16 als A17.

Samenvatting advies

Alles overwegende kan worden gesteld dat het verder ontwikkelen van het stationsgebied leidt tot een beheersbare situatie. Brandweer Midden en West Brabant stelt voor het positieve advies de volgende randvoorwaarden:

1. Terughoudend te zijn met de verdere ontwikkeling in de oksel van de A17 en A16 (plangebied Moerdijkse Hoek). In bijlage 2 is een plattegrond van het plangebied opgenomen.
2. Voor de verdere planontwikkeling van het stationsgebied wordt verwezen naar de genoemde bouwkundige-, installatietechnische-, en organisatorische maatregelen in het onderdeel 'Maatregelen ter verbetering van de veiligheid'.
3. Het is noodzakelijk in de ruimtelijke plannen een maximale bevolkingsdichtheid vast te leggen, en tevens te streven naar een permanente afwezigheid van minder zelfredzame bewoners en/of burgers in het invloedsgebied.

BRANDWEER

Toetsing aan wettelijke normen

- Toetsing op grond van artikel
 - Art. 4.3 circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen;
 - Art.13 lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
- Plaatsgebonden risico
 - De ontwikkeling dient buiten de 17 meter te vallen van de buitenste rijstrook autoweg;
 - De ontwikkeling dient buiten de 12 meter te vallen van de buitenste spoorlijn;
- Groepsrisico
 - De groepsrisico berekening is uitgevoerd met RBMII¹, uit deze berekeningen blijkt dat er een zeer minimale groepsrisico (minder dan 1% van de oriënterende waarde) wordt veroorzaakt.
 - Opgemerkt wordt dat in opdracht van de Provincie Noord Brabant voor het plangebied Moerdijkse Hoek met eventuele schadelijke effecten in de nabijheid van het onderhavige stationsgebied een MER studie en risicoanalyses wordt gemaakt waarin het conferentieoord niet is meegenomen.
- Domino-effecten
 - Een en ander hangt af van de aard van de eventueel te vergunnen bedrijven.
- Cumulatie
 - Een en ander hangt af van de aard van de eventueel te vergunnen bedrijven.

Maatregelen ter verbetering van de veiligheid

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

In de Tweede kadernota railveiligheid 'Veiligheid op de rail' (ministerie van Verkeer en Waterstaat) worden maatregelen beschreven die kansen (verder) kunnen reduceren. Genoemd worden:

- reduceren/verwijderen van het aantal spoorwissels;
- reduceren van de snelheid van goederentransport (< 40 km/uur);
- toepassen hotbox detectie;
- toepassen ETCS Level II of ATB NG (trein beïnvloedingssystemen).

De regionale brandweer benadrukt dat bovenstaande maatregelen kunnen worden toegepast in overleg met Prorail maar niet in het kader van de ontwikkeling van dit gebied kunnen worden afgedwongen.

Verkleinen effecten

De effecten van de (mogelijke) ramp of zwaar ongeval 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 deze overeenkomst vervatte regels. Effectreducerende maatregelen kunnen binnen dit kader enkel worden getroffen door te sturen op de samenstelling van de treinen om daarmee 'domino-effecten' te voorkomen.

Uit de recente gegevens blijkt een toename van de bevolkingsdichtheid in de ruimtelijke plannen. Een grote toename leidt automatisch tot het vergroten van het groepsrisico. Het is dus noodzakelijk in de ruimtelijke plannen een maximale bevolkingsdichtheid vast te leggen, en tevens te streven naar een permanente afwezigheid van minder zelfredzame bewoners en/of burgers in het invloedsgebied.

¹ Rekenprogramma om risico's te berekenen

BRANDWEER

Naast bovenstaande zijn er een aantal bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen mogelijk die het effect kunnen verkleinen. 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.

Bouwkundige maatregelen voor de bebouwing in het invloedsgebied zijn:

- hoge eisen aan de luchtdichtheid;
- geen beweegbare ramen en deuren aan de spoorzijde;
- splinterwerend glas;
- centrale afzetmogelijkheid van ventilatie- en airco systemen;
- geen nooduitgangen aan de spoorzijde;
- eventueel nadere te stellen eisen.

Installatietechnische maatregelen voor de bebouwing en openbare ruimte in het invloedsgebied zijn:

- alarmeringsinstallaties in het invloedsgebied;
- ontruimingsinstallatie voor de openbare ruimte binnen een afstand van 400 meter.

Organisatorische maatregelen voor de bedrijven, kantoren, instellingen binnen het invloedsgebied zijn:

- doeltreffende ontruimingsplannen en bedrijfsnoodplannen;
- risicocommunicatie;
- jaarlijks oefenen van deze plannen;
- het vrijhouden van aanrijroutes, opstelplaatsen etc.;

Inzichtelijk maken effecten

In de Leidraad Maatramp wordt per ramptype een indicatie gegeven van het aantal slachtoffers. Aan de hand van het ramptype 'Ongevallen met brandbare/explosieve stof in open lucht' en het ramptype 'Ongevallen met giftige stof' kunnen de volgende aantallen worden gepresenteerd:

Omschrijving	giftige stof ²	explosieve stof ³
aantal slachtoffers (doden + gewonden T1 + T2)	50	30
aantal doden	10	5
aantal gewonden totaal (T1+T2+T3)	160	50
% gewonden T1+T2	25%	50%
% gewonden T3	75%	50%
Aantal gewonden T1	12	8
Aantal gewonden T2	28	17
Aantal gewonden T3	120	25
gewonden met mechanisch letsel (beknelling, scherven, druk)	(5%) 8	75% 38
gewonden met biologisch/chemisch/nucleair letsel	(100%) 160	20% 10
gewonden met thermisch letsel (brandwonden, evt. onderkoeling)	(15%) 24	75% 38
gewonden met een besmetting (als risico voor zichzelf en/of anderen)	(10%) 16	10% 5

Dit betekent dat ten tijde van een explosie of het vrijkomen van een giftige stof rekening moet worden gehouden met bovenstaand slachtofferbeeld. Daarbij is uitgegaan van een explosie van het worst case scenario: een zomerse dag waarbij bewoners zich ook buitenshuis bevinden. Indien personen langdurig blootstaan aan straling van 10 kW/m² (20 tot 120 seconden) leidt dit tot 100% letaliteit van de aanwezigen. Naast bovenstaand slachtofferbeeld moet onder meer rekening worden gehouden met de volgende effecten: In een afstand van 200 meter verschillende brandende woningen en enkele zwaar beschadigde woningen en tientallen woningen met (ruit)schade.

²Conform de systematiek van Leidraad Maatramp is uitgegaan van een lichte bebouwing (circa 25 personen per ha), een bouwafstand vanaf 50 meter en een effectstraal van 1500 meter wat resulteert in ramptype grootte II.

³Conform de systematiek van Leidraad Maatramp is uitgegaan van een lichte bebouwing (circa 25 personen per ha) een bouwafstand vanaf 50 meter en een effectstraal van 400 meter wat resulteert in ramptype grootte II.

BRANDWEER

Al met al zullen honderden personen in meer of minder mate hinder ondervinden van de mogelijke explosie. Bij het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen rekening moet worden gehouden met bovenstaand slachtofferbeeld. Gezien de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten, bedrijfspanden en woningen en aantal bewoners in de directe omgeving van het spoor wordt de indicatie uit de Leidraad Maatrap door de regionale brandweer als realistisch beschouwd.

Afgaande op de conclusies van de commissie Oosting zal bovenstaande scenario's een grote impact hebben op de samenleving in Zevenbergschen Hoek. Dit houdt in dat bij een mogelijke explosie een snelle ontruiming van het gehele effectgebied en bij het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stof de buiten ruimte of een complete evacuatie van het effectgebied moet plaats vinden.

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 een explosieve stof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie.

Door actief te communiceren over risico's zal de zelfredzaamheid worden vergroot. Geadviseerd wordt een communicatieplan op te stellen met deskundigen op dit gebied. In dit plan kan dan worden vastgelegd met wie, op welke wijze en met welke frequentie over de risico's wordt gecommuniceerd.

Wanneer voldoende aandacht wordt besteed aan risicocommunicatie kan worden bewerkstelligd dat bewoners van woningen in de directe omgeving van het spoor afstand houden (een veilige afstand is in dit geval circa 700 meter vanaf het hart van het spoor of autoweg). De zelfredzaamheid kan met behulp van ontruimingsplannen en de bedrijfshulpverlening-organisatie worden voorbereid en beoefend. Voor de woningen is dit lastig te organiseren. Dit leidt er toe dat te allen tijde veel hulpverleners in het eerste uur noodzakelijk zijn om de bewoners op veilig afstand te krijgen van de (dreigende) explosie.

Van zelfredzaamheid kan alleen sprake zijn wanneer de ramp zich tijdig laat aankondigen. De berekeningen wijzen uit dat een warme BLEVE kan optreden na 15 minuten 'aanstraling'. Dit betekent dat er na het ontstaan van een brand maximaal 15 minuten beschikbaar is om te vluchten. Binnen een straal van 200 meter dient het gebied geheel ontruimd te worden. Bij voorkeur wordt het hele potentiële schadegebied ontruimd (dus binnen een straal van 600 à 700 meter). Middels het opstellen van een ontruimingsplan (en het regelmatig beoefenen daarvan) kan worden bewerkstelligd dat de ontruiming van het Stationsgebied georganiseerd (en snel) verloopt.

Met betrekking tot het scenario 'toxische wolk' kan worden gesteld dat de mogelijkheden van zelfredzaamheid sterk afhankelijk zijn van de blootstelling. Afhankelijk van de concentraties zullen personen door de toxische belasting mogelijk niet meer in staat te zijn om te vluchten. Tevens geldt dat het gevaar niet goed zichtbaar is. Inzet van de sirenes en de hierbij behorende standaard boodschap is bij dit scenario dus van groot belang. Ten behoeve van de zelfredzaamheid van mensen in de omgeving is het van groot belang dat er zeer snel oproepen worden gedaan om het open stationsgebied te verlaten en bij een van de nabij gelegen gebouwen naar binnen te gaan. In deze gebouwen moet (vooraf) bekend zijn dat ramen, deuren en ventilatiekanalen gesloten moeten worden. Ook 'binnenshuis' geniet men over het algemeen goede bescherming, indien ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten zijn.

Mogelijkheden van hulpverlening

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een explosie en/of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftig stoffen of gaslek dienen de hulpverleningsdiensten voldoende capaciteit beschikbaar te hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. Tevens dient de bereikbaarheid van de locatie gegarandeerd te zijn. Daarnaast dient in de directe nabijheid voldoende primair ($2 \times 60 \text{ m}^3/\text{h}$) en secundair ($2 \times 90 \text{ m}^3/\text{h}$) bluswater binnen 225 meter afstand beschikbaar te zijn (er zijn geboorde putten en er is een droge blusleiding aanwezig in de nabijheid van het NS-station). Open water is op circa 5.000 meter afstand aanwezig (Hollandsch diep of Mark) aanwezig.

BRANDWEER

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties heeft voorzien in een instrument om de benodigde hulpverleningscapaciteit inzichtelijk te maken, de Leidraad Operationele Prestaties (opgesteld. Per ramptype wordt per hulpverleningsdienst aangegeven welke capaciteit benodigd is.

Aan de hand van het ramptype *Ongevallen met brandbare/explosieve stof in openlucht*⁴ is onderstaand de benodigde hulpverleningscapaciteit gepresenteerd. De weergegeven aantallen hebben betrekking op de capaciteit die binnen een half uur beschikbaar dient te zijn:

- Benodigde capaciteit brandweer: 9 tankautospuiten;
- Benodigde capaciteit GHOR: 8 ambulances, 8 Intensive-Care bedden (geneeskundige hulpverlening);
- Benodigde capaciteit politie: 210 politiemensen (handhaven openbare orde, verkeer regelen, afzetten en afschermen;
- Benodigde capaciteit gemeentelijke processen: 6 voorlichters (pers, publiek, verwanteninformatielijn) 4 registratoren (registreren schade).

Voor het ramptype *Ongevallen met het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stof*⁵ is onderstaand de benodigde hulpverleningscapaciteit gepresenteerd. De weergegeven aantallen hebben betrekking op de capaciteit die binnen een half uur beschikbaar dient te zijn:

- Benodigde capaciteit brandweer: Bestrijden en voorkomen van verdere emissie beperken, technische hulpverlening, meten en ontsmetten van personen en voertuigen
- Benodigde capaciteit GHOR: 12 ambulances, 12 Intensive-Care bedden (geneeskundige hulpverlening);
- Benodigde capaciteit politie: 210 politiemensen (handhaven openbare orde, verkeer regelen, afzetten en afschermen;
- Benodigde capaciteit gemeentelijke processen: 6 voorlichters (pers, publiek, verwanteninformatielijn) 4 registratoren (registreren schade).

De Gemeente Moerdijk is niet ingericht om tijdig bovenstaande hulpverleningscapaciteit te leveren, de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant is wel toegerust op deze hulpvraag.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van de veiligheidsregio Midden en West Brabant,

De heer R.L. Freeman
Voorzitter

Mevrouw C.J.C. den Ouden
Wvd. Secretaris

Bijlagen:

- berekening conform Effects 5.0
- plattegrond Moerdijkse Hoek

⁴ Conform de systematiek van de Leidraad Maatrap van de Leidraad Operationele Prestaties is wederom uitgegaan van maatrap II

⁵ Conform de systematiek van de Leidraad Maatrap van de Leidraad Operationele Prestaties is wederom uitgegaan van maatrap II

BRANDWEER

Bijlage I berekening conform Effects 5.0

Met behulp van het rekenprogramma Effects zijn twee scenario's uitgewerkt ter indicatie, we onderscheiden een Blevé van een tankwagon met LPG en het vrijkomen van het toxisch gas ammoniak.

Explosie van LPG

Tabel 1: Schadecontouren bij een warme BLEVE in de open lucht

Warmtestraling (kW/m ²)	Afstand (m)	Letaliteit (%)	Tweede graads (%)	Eerste graads (%)
> 35,00	191	100,00		
35,00	191	12,18	13,64	14,00
25,37	256	7,00	10,40	14,00
17,44	336	1,40	2,74	13,90
12,82	406	0,14	0,25	12,43
12,10	423	-	0,14	11,72
3,59	595	-	-	1,00
5,32	666	-	-	0,14

Toelichting tabel:

Binnen de 35 kW/m² contour wordt ervan uitgegaan dat iedereen die zich hier binnen bevindt komt te overlijden. Buiten deze contour geldt dat mensen die zich binnenshuis bevinden voldoende beschermd zijn. De weergegeven letaliteit- en slachtofferpercentages gelden dan ook voor mensen die zich buiten bevinden (met uitzondering van de 100% bij een warmtestraling van meer dan 35 kW/m²). Ruitbreuk ten gevolge van de overdrukeffecten kan tot op ruim 300 meter plaatsvinden.

Toxische wolk

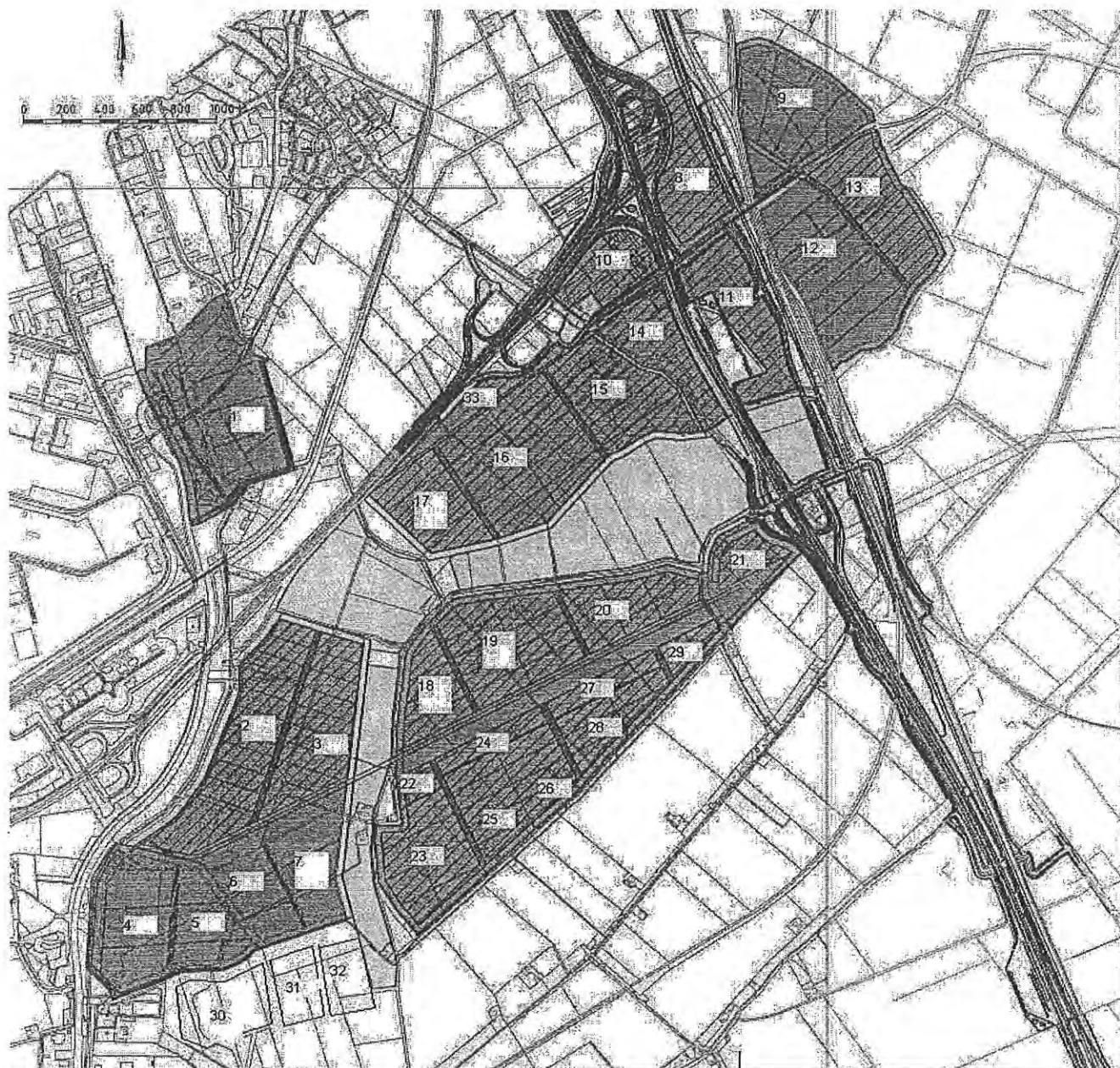
In tabel 2 zijn de berekende schadeafstanden gegeven, bij weerscondities D5 (het overdag meest voorkomende weertype) en bij F1,5 (bij nacht het meest voorkomende weertype met de grootste schadeafstanden).

Tabel 2: Schadegebieden bij vrijkomen toxische gassen (Bron: Rekenprogramma effect van TNO)

Weertype	Scenario	1 % letaliteit l x b (m)	Alarmeringsgrens- waarde l x b (m)	Voorlichtingsricht- waarde l x b (m)
D5	instantaan	444 x 190	1.381 x 496	2.967 x 885
D5	continue	172 x 35	250 x 52	304 x 62
F1,5	instantaan	1.338 x 177	3.824 x 471	4.799 x 681
F1,5	continue	128 x 44	161 x 65	199 x 77

BRANDWEER

Bijlage 2 Plattegrond Moerdijkse Hoek



Bron Risicoanalyse Provincie Noord Brabant, 26 mei 2005