

**Bijlage 11 Nota van beantwoording zienswijzen en
ambtshalve opmerkingen, september 2015**

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

NOTA

Project : Noord-Om
Opdrachtgever : gemeente Gemert-Bakel
Contactpersoon : mevr. M. van den Akker
Datum : 18 september 2015
Referentie : 01100.041m10nota
Onderwerp : Nota van beantwoording zienswijzen en overzicht ambtshalve wijzigingen
Behandeld door : Dhr. drs. M.C.M. Reijnaars

1. Ontwerp bestemmingsplan

1.1 Publicatie

Het ontwerp bestemmingsplan “Noord-Om” heeft voor één ieder ter inzage gelegen met ingang van 30 maart 2015 tot en met 11 mei 2015. Gedurende deze periode kon één ieder een schriftelijke zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan indienen bij de gemeenteraad van de gemeente Gemert-Bakel.

1.2 Inzage

De analoge versie van het ontwerp bestemmingsplan was in te zien op de balie van het gemeentehuis. Tevens was het interactieve ontwerp van het bestemmingsplan te raadplegen op “ROonline” (www.ruimtelijkeplannen.nl). Het plan had het identificatienummer “NL.IMRO.1652.BPnoordom-ON01”.

1.3 Zienswijzen

Van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze is gebruik gemaakt door zeven personen. Eén zienswijze is pro forma ingediend en binnen de gestelde termijn van twee weken na 11 mei 2015 aangevuld.

Naar aanleiding van het sluiten van overeenkomsten met de gemeente Gemert-Bakel hebben twee personen, waaronder de persoon die een pro forma zienswijze met aanvulling heeft ingediend, hun zienswijze ingetrokken. Deze zienswijzen zijn derhalve niet in deze nota opgenomen.

De samenvatting en beantwoording van de overige vijf zienswijzen alsmede het gevolg voor het vast te stellen bestemmingsplan zijn in het volgende hoofdstuk opgenomen.

1.4 Ambtshalve wijzigingen

Naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan zijn er ambtshalve enkele wijzigingen doorgevoerd. In hoofdstuk 3 van deze nota staat beschreven om welke wijzigingen het gaat.

2. Zienswijzen

2.1 M.A.L. van Dommelen, Kranerijt 48, 5423 XJ te Handel, vertegenwoordigd door Achmea rechtsbijstand, ontvangen 20 april 2015

Samenvatting

1. Door indiener dient een deel van zijn grond behorende bij het melkveebedrijf, circa 2.90.85 ha, afgestaan te worden ten behoeve van de aanleg van de Noord-Om. Indiener stelt dat de bedrijfsvoering in het gedrang komt (beperking mestverwerking en weidegang) en eventueel onverkoopbaar wordt nu zijn huiskavel kleiner wordt. Door indiener wordt verzocht te voorzien in adequate compensatie of anderszins overweegt indiener een planschadeclaim.
2. Indiener kan het effect van de Noord-Om op de gezondheid van zijn vee niet goed inschatten. Mogelijk dat fijn stof voor problemen zorgt. Het onderzoek luchtkwaliteit gaat uit van theoretische berekeningen met aannames over etmaalintensiteiten. Verzocht wordt dit nader te beoordelen.
3. Door indiener wordt geluidhinder gevreesd als gevolg van merkbaar hoorbaar in de buitenlucht en het niet toepassen van een geluidreducerend wegdek. Indiener verzoekt om maatregelen te treffen om negatieve geluideffecten van de weg volledig weg te nemen.
4. Door indiener wordt gevreesd dat de weg (geluid en fijn stof) de melkproductie van zijn vee onder druk zet/stagneert. Verzocht wordt deze zorg weg te nemen.

Beantwoording gemeente

1. De aankoop van de gronden van indiener betreft inderdaad een deel van de huiskavel. Bij de waardering van de grond is hier dan ook rekening mee gehouden. Ondanks dat de huiskavel in oppervlakte afneemt hoeft dit niet te betekenen dat hierdoor het bedrijf minder courant wordt dan voor de aankoop ten behoeve van de Noord-Om. Gezien de grootte van het huidige bedrijf (aantal dieren) ten opzichte van de grootte van de huiskavel in de nieuwe situatie zijn er niet direct problemen te verwachten. In de huidige situatie (danwel in het nabije verleden) ruilt (danwel ruilde) indiener zelf een gedeelte van de huiskavel met een akkerbouwer die dan aardappelen teelt (danwel teelde) op de huiskavel van indiener. De vrees dat het bedrijf onverkoopbaar zal worden door de ontneming is ons inziens niet terecht.
Tussen de provincie (verantwoordelijk voor de aankoop van de gronden) en indiener wordt gezocht naar een passende oplossing om de voor de aanleg van de randweg Noord-Om benodigde gronden te compenseren. Daarbij zijn door de provincie voorstellen gedaan op het gebied van financiële compensatie. In mindere mate is fysieke compensatie in de vorm van het aanbieden van gronden aangeboden in verband met het ontbreken van beschikbare gronden.
Door indiener is de aangeboden financiële compensatie vooralsnog van de hand gewezen. Door zowel de gemeente en de provincie wordt nagestreefd om indiener schadeloos te stellen. Uitgangspunt blijft wel dat de compensatie bestaat uit onder andere de waarde van de grond alsmede een vergoeding van kosten die gemaakt moeten worden om elders weer grond aan te kopen. In de gesprekken en de onderhandelingen tussen de provincie en indiener over de aankoop van vervangende grond in de omgeving wordt uitgegaan van een reconstructie. Algemeen uitgangspunt is altijd dat indiener minimaal in dezelfde vermogenspositie moet blijven. Indiener moet financieel in staat worden gesteld minimaal dezelfde oppervlakte landbouwgrond als wordt ontnomen aan te kopen. Hierdoor zal indiener ook in staat zijn om dezelfde hoeveelheid mest op eigen grond aan te wenden. Indiener heeft in dat kader recent ingestemd met een initiatief van de provincie om gronden nabij de huiskavel gelegen aan te kopen met als doel een deel daarvan als

fysiek compensatie aan te wenden. De door indiener aangewezen beperking van de weidegang wordt niet juist geacht. Het bedrijf kan nog fors groeien op de rest van de huiskavel voordat niet meer kan worden voldaan aan de eisen welke worden gesteld aan het predicaat "weidemelk" (180 dagen per jaar, 6 uur per dag weidegang met maximaal 10 koeien per ha). Ook hiervoor geldt dat er op dit moment nog gronden van de huiskavel worden gebruikt voor de teelt van aardappelen door derden.

Indiener is ten slotte te allen tijde na de vaststelling van het bestemmingsplan gerechtigd een verzoek tot planschade in te dienen. Naar aanleiding van dat verzoek zal door de gemeente beoordeeld worden of en zo ja, hoe aan de claim tegemoet gekomen wordt.

2. Om aan te tonen dat het gebruik van de randweg Noord-Om niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit voor de mens moet onderzoek worden verricht conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, geactualiseerd in 2012. Waar in dit onderzoek mens wordt genoemd, wordt ook dier bedoeld. Dit onderzoek vindt plaats via het wettelijk verplicht computermodel Geoair V2.40, hetgeen gevoed wordt door verkeersgegevens in de huidige en toekomstige situatie. Dit model is juridisch verplicht om te beoordelen of de aanleg van de weg al dan niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarbij is onderzoek gedaan naar de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zwevende deeltjes. De uitkomsten van dit onderzoek bieden de wettelijke houvast in de planologische procedure om te bepalen of er sprake is van een goede afweging in het kader van het garanderen van een goed woon- en leefklimaat. Een nadere beoordeling is derhalve niet aan de orde.
3. Door indiener wordt geluidhinder in de buitenlucht gevreesd. In het kader van een planologische procedure waarbij infrastructuur wordt aangelegd is de Wet geluidhinder relevant. Daarbij dient inzichtelijk te worden gemaakt of de komst van nieuwe infrastructuur leidt tot een verslechtering van de geluidskwaliteit op bestaande geluidsgevoelige objecten (lees woningen). Geen wettelijke onderzoekspllicht geldt voor geluidhinder in de buitenlucht aangezien hier geen objectief toetsingskader voor kan worden geformuleerd. Bij woningen geldt bijvoorbeeld als toetsingskader de gevelbelasting. In de buitenlucht zijn er vele andere bronnen die een invloed hebben op geluidhinder.
In het akoestisch onderzoek ter onderbouwing van het bestemmingsplan voor de Noord-Om is opgenomen dat de wettelijke onderzoekszone 250 meter vanaf de binnenkant van de buitenste markeringsstreep van de weg geldt. Binnen deze zone dienen alle geluidsgevoelige objecten beoordeeld te worden. Binnen deze zone is de bedrijfswoning van indiener niet gelegen en geldt er geen onderzoekspllicht. Een nadere beoordeling of het treffen van maatregelen om negatieve geluideffecten tegen te gaan is niet aan de orde.
4. Een directe relatie tussen het onder druk staan/stagneren van de melkproductie en wegverkeer is nooit wetenschappelijk aangetoond. De gemeente beschouwt het bezwaar dan ook als niet relevant in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Als beschreven onder beantwoording punt 1 is indiener gerechtigd een planschadeclaim in te dienen.

Gevolg bestemmingsplan

Geen.

2.2 Diverse bewoners Zuid- en Oost-Om, correspondenten dhr. Schellen en mevr. Bogers, ontvangen d.d. 6 mei 2015

Samenvatting

1. Indieners zijn van mening dat de komst van de Noord-Om positief is voor het dorp Gemert. Samen met de Zuid- en Oost-Om zal de randweg de hoofdontsluitingsstructuur van het dorp Gemert gaan vormen. Echter stellen indieners dat met de komst van de Noord-Om ter plaatse van de Zuid- en Oost-Om de leefbaarheid van de aanwonende bewoners verslechteren. Het verslechteren van de leefbaarheid wordt veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer. Met de komst van de Noord-Om neemt het wegverkeer over de Zuid- en Oost-Om extra toe.
Door indieners wordt aan de gemeente verzocht te garanderen dat bewoners die direct aan de Zuid- en Oost-Om wonen en overlast ervaren een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd krijgen. Indieners wensen een goed inzicht te krijgen van de huidige en toekomstige geluidbelasting op de gevels van hun woningen. Ook de geluidsoverlast in de tuinen dient aandacht te krijgen. Indieners verzoeken, in navolging op toezeggingen door de gemeenteraad in de vergadering van 5 maart 2015, onderzoek wordt verricht en maatregelen worden getroffen.
2. Indieners verzoeken, in navolging op de toezegging van de wethouder, dat de gemeente aandacht schenkt aan het verbeteren van de veiligheid van de oversteekplaats in de Eeuwsel. Doordat het wegverkeer op de Zuid-Om toeneemt wordt gesteld dat het oversteken gevaarlijker wordt.
3. Indieners vrezen dat de hoofdontsluitingsstructuur als doorgaande route voor verkeer van gevaarlijke stoffen gaat worden gebruikt. Tevens vrezen ze de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in verband met bestemmingsverkeer in de kern Gemert. Verzocht wordt een gedegen onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Noord-Om, Zuid-Om en Oost-Om (al dan niet voor bestemmingsverkeer) te laten verrichten en in het bestemmingsplan niet uit te gaan van veronderstellingen.
4. Indieners verzoeken de gemeente inzicht te geven in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit ter hoogte van de Zuid-Om, zoals dat ook voor de Noord- en Oost-Om is gedaan, en of daarbij onder de wettelijk toegestane normen wordt gebleven.

Beantwoording gemeente

1. Uit het akoestisch onderzoek "geluid-effecten Zuid-Om/Oost-Om en centrum" blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder en dat er in principe geen (aanvullende) geluidvoorzieningen langs deze (provinciale) wegen noodzakelijk zijn. In aanvulling daarop en naar aanleiding van toezeggingen in de gemeenteraad van 5 maart 2015 heeft de gemeente een quickscan door de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant laten opstellen. Daarnaast heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven offerte op te vragen om door een akoestisch bureau fysieke geluidmetingen te verrichten (huidige situatie vs. toekomstige situatie). Op basis van de offerte zal de raad een besluit nemen over de volgende stap.
Met de quickscan van de Omgevingsdienst is nagegaan of op basis van de beschikbare onderzoeken vastgesteld kan worden welke voorzieningen het beste toepasbaar zijn om overlast op bestaande knelpunten aan de Zuid- en Oost-Om zoveel mogelijk te beperken. De quickscan is als bijlage 1 bij deze Nota van beantwoording zienswijzen gevoegd. Naar aanleiding van deze quickscan laat de gemeente, samen met de provincie, technisch verder uitwerken welke maatregelen momenteel het best toepasbaar zijn om de geconstateerde geluidsoverlast te beperken dan wat wettelijk noodzakelijk is. Dit heeft betrekking op nieuw wegdek of afscherming (grondwal/schermen).

Vooraf aan de aanleg van de Noord-Om zal de provincie Noord-Brabant (wegbeheerder) overigens als onderdeel van haar regulier onderhoudsprogramma de bestaande stille deklaag op de Zuid- en Oost-om vervangen door nieuw geluidarm asfalt. De huidige deklaag biedt niet meer de geluiddempende werking en is aan vervanging toe.

2. In opdracht van de gemeente is door een externe partij beoordeeld of de oversteekplaats de Eeuwsel onveilig is of wordt met de komst van meer verkeer. Het rapport van het onderzoek is als bijlage 2 bij deze Nota van beantwoording zienswijzen gevoegd. Uit het onderzoek blijken vijf oversteekplaatsen aan de Zuid-Om/Oost-Om te liggen. Geconstateerd wordt dat voor de oversteekplaats bij Eeuwsel alle mogelijke veiligheidsmaatregelen zijn aangebracht die noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.
3. Er vindt geen wettelijk vastgelegd transport plaats van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdontsluitingsstructuur door de kern Gemert, anders dan ten behoeve van lokaal bestemmingsverkeer. Bij het bestemmingsverkeer met het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de intensiteit en de aantallen dusdanig beperkt in het kader van externe veiligheid dat er geen overschrijdingen zijn van het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Als gevolg van gewijzigde wetgeving is nieuw onderzoek in het kader van externe veiligheid (berekening en verantwoording groepsrisico) uitgevoerd. Het rapport van de berekening en de verantwoording groepsrisico zijn door de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant (ODZOB) uitgevoerd. Een positief advies van de Veiligheidsregio Brabant Noordoost is hieromtrent afgegeven. Zowel het rapport als het advies zijn als bijlage 3 bij deze Nota van beantwoording zienswijzen opgenomen. In de toelichting van het bestemmingsplan is paragraaf 5.8 geactualiseerd naar aanleiding van de rapportage van de ODZOB alsmede het advies van de Veiligheidsregio.
Mocht alsnog in de toekomst een transportroute over de hoofdontsluitingsstructuur worden aangewezen dan vindt voorafgaand een aanwijzingsprocedure plaats met concreet onderzoek naar de risico's en bestaan er bezwaar- en beroepsmogelijkheden tegen het voorgenomen besluit.
4. In het luchtkwaliteitsonderzoek is het effect van de aanleg van Noord-Om onderzocht. In de berekening is rekening gehouden met de direct omliggende wegen waarbij conform de "Handreiking Rekenen en luchtkwaliteit, Hoofdstuk B3 " een relevant effect is te verwachten. Zoals blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet overschreden op de betreffende wegen. Gezien de verkeersintensiteit op de Zuid-Om zal het verkeer op deze weg tevens geen overschrijding van de grenswaarden veroorzaken. Door het onderzoeksbureau zijn naar aanleiding van de zienswijze de verkeersgegevens van de Zuid-Om tevens in het onderzoeksmodel gevoerd en uit een aanvullende berekening (niet gerapporteerd) voor het jaar 2030 blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden op de Zuid-Om.

Gevolg bestemmingsplan

Geen.

2.3 Diverse bewoners woonwijk Doonheide, correspondent dhr. Van den Elsen, ontvangen d.d. 7 mei 2015

Samenvatting

1. Indiener heeft op het doorlopen proces rondom de planvorming van de Noord-Om enkele bezwaren:
 - a. Door indiener wordt gemeld dat het proces rondom de totstandkoming van het ontwerp bestemmingsplan onzorgvuldig is verlopen. Argumenten zijn onzorgvuldigheid bij de publicatie,

- onduidelijkheid bijlagen en toevoeging rectificatie akoestisch onderzoek, budgetverdeling verkeersmaatregelen Zuid- en Noord-Om, ontwikkelingen bereikbaarheid Doonheide.
- b. Indiener wenst een gelijkwaardige behandeling inzake de besteding van het budget nu indiener van mening is dat de gemeente uit het beschikbare budget voor de Noord-Om tevens maatregelen financiert om verkeersproblemen bij de Zuid-Om op te lossen.
 - c. Indiener is van mening dat door het ontbreken van een integrale afronding van het verkeersaspect voor de straat Doonheide er geen zorgvuldige voorbereiding van het plan is.
2. Indiener is van mening dat de natuurcompensatie bij locatie De Specht onzorgvuldig tot stand is gekomen. Geen beroep kan worden gedaan op de overgangsbepaling als opgenomen in de Verordening ruimte 2014, omdat de gronden niet tijdig tot natuur zijn bestemd.
 3. In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wenst indiener inzicht in de stand van zaken omtrent de ontheffing Flora- en faunawet, het vaststellen Hogere Waarden in het kader van de Wet geluidhinder, nader archeologisch onderzoek en de financiën.
 4. In het kader van de financiële uitvoerbaarheid wenst indiener inzicht in de verdeling budget aanleg infrastructuur/natuurcompensatie. Het budget voor de natuurcompensatie mag niet ten koste gaan van het budget voor de aanleg infrastructuur mocht hier sprake zijn van tegenvallers.
 5. Wat is de feitelijke status van het bestemmingsplan “Buitengebied Gemert-Bakel 2010”? Voor indiener is niet duidelijk of er sprake is van een onherroepelijke status.
 6. Indiener stelt dat de regels van het ontwerp bestemmingsplan niet in lijn zijn met het akoestisch onderzoek:
 - a. De geluidwal ter hoogte van Doonheide dient overal minimaal 3 meter hoog te zijn, gemeten vanuit de as van de Noord-Om;
 - b. De Noord-Om dient uitgevoerd te worden met stil asfalt overeenkomstig eerder gemaakte afspraken;
 - c. De voorwaardelijke verplichting dient te luiden dat de Noord-Om pas in gebruik mag worden genomen op het moment dat de natuurcompensatie is aangeplant. Binnen de voorwaardelijke verplichting voor de aanleg van de natuurcompensatie dient tevens te worden toegevoegd de aanleg van de geluidwal en de fietsbrug;
 7. Indiener stelt dat de termijn voor de voorwaardelijke verplichting te ruim is. Volgens indiener betekent dit dat 5 jaar lang verkeer over de Noord-Om kan rijden alvorens compensatie plaatsvindt en voldaan wordt aan de geluidvoorschriften. Ook wordt verwacht dat er sprake is van lichthinder, men overlast ondervindt van werkzaamheden gedurende 5 jaar, hetgeen het woongenot niet ten goede komt.
 8. Indiener eist dat in de regels wordt opgenomen dat geluidmetingen worden verricht voordat gestart wordt met de realisatie van de Noord-Om en dat binnen 6 maanden nadat de Noord-Om in gebruik is genomen wederom geluidmetingen worden verricht en deze dienen elke 2 jaar herhaald te worden.
 9. Indiener stelt dat er getoetst is aan verouderde wetgeving bij het aspect externe veiligheid en bevat het aspect veel aannames en veronderstellingen. Tevens wordt door indiener verondersteld dat er een tegenstrijdigheid is tussen de toename van verkeer en het niet toenemen van extra transport van gevaarlijke stoffen.
 10. Indiener geeft aan dat de verkeersgegevens onduidelijk te interpreteren zijn. Verzocht wordt duidelijk uiteen te zetten hoe de verkeerscijfers zich ontwikkelen.
 11. Indiener verzoekt informatie over de uitvoering van de fietsbrug, o.a. materiaalgebruik.

12. Indiener verzoekt bij het aspect luchtkwaliteit ook rekening te houden met achtergrondbelasting vanuit de veehouderijen.
13. Indiener verzoekt om een verklaring te geven waarom er sprake is van een grote afname van concentraties PM10, PM2,5 en NO2 terwijl het verkeer toeneemt. Ook vindt indiener het bijzonder dat er gerekend wordt met 'normaal stadsverkeer' terwijl sprake is van een weg waarop een 80 km/uur regime geldt.
14. Indiener stelt dat het addendum op het MER van 2008 onvoldoende duidelijk is dat er uit wordt gegaan van dezelfde onderzoeken als bij het ontwerp bestemmingsplan.
15. Indiener stelt dat onterecht geen heroverweging van de varianten heeft plaatsgevonden en dat niet is beoordeeld dat het voorgestelde tracé als gevolg van het addendum nog wel het juiste tracé is.
16. Indiener geeft aan dat er geen beoordeling is uitgevoerd naar de grondwaterstand in de woonwijk. Indiener wenst te vernemen wat het effect van de waterberging van de Noord-Om is op de grondwaterkwaliteit- en kwantiteit.
17. Indiener stelt dat de oppervlakten voor natuurcompensatie niet inzichtelijk zijn. Indiener stelt dat onvoldoende duidelijk is waar 7,25 ha natuurcompensatie plaatsvindt zoals gemeld in het rapport van H.C.L. Visser.
18. De indiener stelt verder het volgende over de compensatie als opgenomen in het rapport van H.C.L. Visser:
 - a. De compensatie bij De Specht voldoet niet aan de wet- en regelgeving. Compensatie vindt niet plaats nabij de aantasting en is kwalitatief onvoldoende;
 - b. De mitigerende maatregelen als gemeld in paragraaf 3.4 dienen zeker te worden gesteld in het bestemmingsplan;
 - c. In 3.5.2 wordt de compensatie langs de Noord-Om beschreven. Indiener stelt dat het niet realistisch is om de wegberm mee te rekenen als oppervlakte voor natuurcompensatie aangezien er sprake is van verstoring door de weg, geluidwal en voet- en fietspaden. De gehanteerde kwaliteitsmultiplier is onvoldoende om dit te compenseren;
 - d. In 3.5.2. is onvoldoende controleerbaar vastgelegd waar minimaal 0,45 ha nieuw bosaanplant wordt gecompenseerd;
19. Indiener verzoekt de oppervlakte natuurcompensatie bij De Specht te laten vervallen alsmede overige vrijkomende oppervlakte natuurcompensatie te realiseren in de omgeving van de mensen die door de Noord-Om in hun woongenot worden aangetast.
20. Indiener wenst een overzicht van de planning van het vervolg van de procedure ten behoeve van eventueel gebruik insprekrecht en eventueel voor beroep bij de bestuursrechter van de Raad van State.

Beantwoording gemeente

1. De reactie van de gemeente op de bezwaren is als volgt:
 - a. De gemeente neemt kennis van het standpunt van indiener, maar kan zich niet vinden in het standpunt dat het ontwerp bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen. Gedurende het proces sinds de start van de planvorming in 2006 is altijd contact gezocht met omwonenden. Zie ook de consultaties ten tijde van de vrijwillige m.e.r.-procedure inzake de alternatievenafweging. Daarnaast zijn vanaf het begin van het opstellen van het bestemmingsplan informatieavonden geweest voor zowel het bestemmingsplan voor de Noord-Om als het parallel met dit project lopende Beekherstelproject Peelse Loop. Beide ontwerp bestemmingsplannen lagen fysiek ter inzage bij het loket van de gemeente alsmede waren ze digitaal raadpleegbaar op

www.ruimtelijkeplannen.nl. De gemeente heeft daarnaast specifiek op verzoek van de bewoners van Doonheide zich hard gemaakt bij de provincie Noord-Brabant voor het mogelijk maken van een voetgangers- en fietsbrug over de Noord-Om om de Lieve Vrouwesteeg verbonden met de kern Gemert te houden. De provincie Noord-Brabant heeft dit verzoek ingewilligd en budget beschikbaar gesteld om de voetgangers- en fietsbrug mogelijk te maken. Ook zijn afspraken gemaakt over de geluidwal. Door de provincie en de gemeente is op verzoek van de bewoners toegezegd de geluidwal niet met een hoogte van twee meter, maar met een hoogte van drie meter uit te voeren. Zie ook de beantwoording onder punt 6 sub a..

- b. Door de gemeente en de provincie is voor de aanleg van de Noord-Om in combinatie met de aanleg natuurcompensatie budget gereserveerd zoals opgenomen in haar meerjarenbegrotingen (zie ook BMIRT van de provincie en meerjarenbegroting gemeente). De Noord-Om en de natuurcompensatie zijn daarin als integrale opgave gebudgetteerd en daarmee met elkaar verbonden. Voor de Zuid- en Oost-Om wordt in het kader van het provinciale onderhoudsprogramma nieuw asfalt aangebracht. Deze werkzaamheden worden in oktober/november 2015 aanbesteed. Deze onderhoudswerkzaamheden staan los van het project Noord-Om.

Het verhaal dat bijvoorbeeld een fietsbrug ter hoogte van de Zuid-Om wordt gerealiseerd uit het budget van de Noord-Om is voorgesteld gedurende een raadsvergadering, maar dit betreft geen college standpunt. Door omwonenden van de Zuid-Om is overigens later aangegeven dat een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de oversteek Eeuwsel, als onderzocht in de rapportage als opgenomen in bijlage 2, niet wenselijk is. Het genoemde voorstel is derhalve niet langer relevant. Overigens zullen te nemen geluidwerende en/of verkeersmaatregelen voor de Zuid-Om en Oost-Om met een apart budget gefinancierd gaan worden. Het college van b&w dient daarover nog een besluit te nemen.

- c. Door de gemeente zal op termijn een integrale afweging van het verkeersaspect tot stand worden gebracht. Hiervoor is inmiddels een plan van aanpak opgesteld dat door het college van b&w op 23 augustus 2015 wordt vastgesteld. In het plan van aanpak is een onderzoeksvoorstel geformuleerd welke maatregelen genomen kunnen worden om de relevante wegen na aanleg van de Noord-Om, af te waarderen. Met dit plan van aanpak legt de gemeente zichzelf een inspanningsverplichting op om maatregelen te nemen. Één van de wegen betreft de Doonheide. Als voorwaarde geldt dat de Doonheide een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h blijft.
2. Op 15 juli 2015 is de geactualiseerde Verordening ruimte 2014 in werking getreden. In artikel 40 Vr 2014 is de overgangsbepaling opgenomen, zoals deze tevens in de versie van 19 maart 2014 zat. De opgenomen overgangsbepaling is van toepassing voor het bestemmingsplan Noord-om, omdat door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ex tunc wordt getoetst bij een eventuele beroepszaak. Dat betekent dat beleid/wetgeving/jurisprudentie op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan het toetsingskader vormt. De Verordening ruimte 2014, als in werking getreden op 15 juli 2015, betreft het toetsingskader. Binnen 1 jaar na 15 juli 2015 wordt het bestemmingsplan Noord-om vastgesteld, namelijk op 1 oktober 2015. De gronden zijn tijdig tot natuur bestemd. De aanwijzing tot natuurcompensatie heeft overigens plaatsgevonden op 14 mei 2009. Toentertijd gold er nog geen provinciale Verordening. Wel gold de Beleidsregel natuurcompensatie van de provincie als vastgesteld door Gedeputeerde Staten per 22 november 2005. In deze beleidsregel is opgenomen dat het verlies van natuur- en landschappelijke waarden als gevolg van een ruimtelijke ingreep in de EHS gecompenseerd mag worden in de GHS (Groene

Hoofdstructuur). De gronden bij De Specht voldeden daar destijds aan. Met onderhavig bestemmingsplan wordt de natuurcompensatie formeel vastgelegd.

3. De reactie van de gemeente op de bezwaren is als volgt:
 - Door de gemeente is in mei 2015 de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvON).
 - De provincie Noord-Brabant heeft als bevoegd gezag in verband met de aanleg van de Noord-Om als provinciale weg het ontwerpbesluit voor ontheffing Hogere Waarden ter visie gelegd van 1 april 2015 tot en met 13 mei 2015. Het ontwerpbesluit kon ingezien worden op het kantoor bij de gemeente en de provincie. Tegen het ontwerp besluit is één zienswijzen ingediend, die later weer is ingetrokken. Het besluit is door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 30 juni 2015.
 - In het kader van de bescherming van eventuele archeologische waarden is een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. Deze bestemming beschermt op voorhand de aantasting van eventuele archeologische waarden. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de weg dient een door burgemeester en wethouders goedgekeurd plan van aanpak te worden overlegd voor archeologische begeleiding. De archeologische begeleiding vindt plaats bij de graafwerkzaamheden.
 - De aanleg van de Noord-Om alsmede de natuurcompensatie betreft een integrale opgave waarvoor één aannemer verantwoordelijk wordt. Zowel de gemeente als de provincie hebben hiervoor in hun meerjarenbegrotingen budget gereserveerd. Deze begrotingen zijn openbaar (meerjarenbegroting gemeente en BMIRT provincie).
4. Zie beantwoording onder 3. Publiekrechtelijk is de kwaliteit van de natuurcompensatie geborgd doordat in de regels van de bestemming 'Natuur' wordt verwezen naar een natuurcompensatieplan alsmede een landschapsplan. De natuurcompensatie alsmede de landschappelijke inpassing dienen als dusdanig te worden aangelegd en in stand te worden gehouden. Als stok achter de deur is een voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen. De gemeente (en de provincie) hebben derhalve een plicht om te zorgen voor een hoogwaardige kwalitatieve inrichting.
5. Het bestemmingsplan "Buitengebied Gemert-Bakel 2010" is onherroepelijk per 22 februari 2012.
6. De reactie van de gemeente op de bezwaren is als volgt:
 - a. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met een geluidwal van twee meter hoogte er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde. Uit coulance met de bewoners van Doonheide en om te komen tot een betere kwalitatieve landschappelijke inpassing wordt een wal van drie meter hoog aangelegd. Door de gemeente wordt geen noodzaak gezien deze hoogte in het bestemmingsplan vast te leggen doordat de wal hoger wordt aangelegd dan benodigd.
 - b. Door de gemeente en de provincie is gekozen voor de meest doelmatige en efficiënte oplossing qua geluidwerende maatregelen. Dit is ook zodanig beschreven in het akoestisch onderzoek. Er is daarbij gekozen voor de aanleg van een grondwal als onderdeel van de landschappelijke inpassing, waarbij de grondwal tevens dient als geluidwerende voorziening. De toepassing van geluidarm asfalt is niet toegezegd en derhalve niet aan de orde. Overigens hebben de bewoners van Doonheide bij inspraakmomenten aangegeven de voorkeur te hebben voor een grondwal om daarmee het zicht op de weg en het wegverkeer weg te nemen.
 - c. In de voorwaardelijke verplichting als opgenomen in artikel 9.1 wordt verwezen naar bijlage 2 van de planregels. Het bestemmingsplan moet voldoen aan de opgenomen ontwerpen behorende bij deeltraject II en III ten behoeve van de landschappelijke inpassing. De geluidwal maakt onderdeel uit van de landschappelijke inpassing, maar de fiets- en voetgangersbrug niet.

Daar er sprake is van een één integraal contract met de aannemer wordt de aanleg van de fiets- en voetgangersbrug gelijktijdig uitgevoerd met de aanleg van de randweg alsmede de landschappelijke inpassing.

7. Doordat er sprake is van een integrale opgave voor de aannemer zullen de Noord-Om en de natuurcompensatie gelijktijdig worden gerealiseerd. Om dit publiekrechtelijk te borgen zal de voorwaardelijke bepaling als opgenomen in artikel 9.1 worden aangepast dusdanig dat de randweg pas mag worden gebruikt voor wegverkeer als de natuurcompensatie is gerealiseerd. Dit geldt indirect ook voor de geluidwal die onderdeel uitmaakt van het landschapsplan als verwezen vanuit de voorwaardelijke verplichting. In de juridische plantoelichting is dit tevens zodanig gewijzigd.
8. Het verrichten van geluidmetingen is geen wettelijk toetsingscriterium bij een planologische procedure en biedt ook geen juridische houvast in verband met bepalen van eventueel geluidsoverlast anders dan de berekeningen van het akoestisch onderzoek. Geluidmetingen zijn een momentopname en kunnen altijd beïnvloed worden door onvoorzien achtergrondlawaai (bijvoorbeeld vliegverkeer, overtrekkende vogels, machinelawaai). De gemeente is niet voornemens ter plaatse dergelijke geluidmetingen te verrichten vanwege het ontbreken van doelmatigheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure.
9. Als gevolg van gewijzigde wetgeving volgt er een berekening groepsrisico alsmede een aangepaste verantwoording. Het rapport van de berekening en de verantwoording groepsrisico zijn door de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant (ODZOB) uitgevoerd. Een positief advies van de Veiligheidsregio Brabant Noordoost is hieromtrent afgegeven. Zowel het rapport als het advies zijn als bijlage 3 bij deze Nota van beantwoording zienswijzen opgenomen. In de toelichting van het bestemmingsplan is paragraaf 5.8 geactualiseerd naar aanleiding van de rapportage van de ODZOB alsmede het advies van de Veiligheidsregio.
10. Voor de gemeente is het niet duidelijk wat indiener bedoelt. In de rapportage van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan, zijn de verkeersgegevens opgenomen in bijlage 1 van het rapport en in de tabel 1. De gegevens zijn duidelijk en volgens de normen uiteengezet.
11. Door de gemeente wordt ruimtelijke kwaliteit belangrijk geacht. In het bestek bij de selectieprocedure van de aannemer zullen via een vormgevingsdocument randvoorwaarden voor ontwerp en materiaalgebruik worden opgenomen. Het vormgevingsdocument wordt door het college van b&w op 23 augustus vastgesteld.
12. In het luchtkwaliteitsonderzoek is alleen het effect van verkeer op de betreffende wegen meegenomen. Jaarlijks worden wel de grootschalige achtergrondconcentraties in beeld gebracht door het RIVM. Hierbij wordt ook de bijdrage van veehouderijen (op basis van de beschikbare vergunninggegevens) meegenomen. Deze gegevens zijn verwerkt in de rekenmodellen luchtkwaliteit en dus meegenomen in de uitgevoerde berekeningen van het luchtkwaliteitsonderzoek. Tevens worden in de "Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit" individuele landbouwinrichtingen aangemerkt als bedrijven die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de luchtkwaliteit van de omgeving.
13. In de berekening wordt rekening gehouden met diverse achtergrondconcentratie, emissiefactoren, dubbeltelcorrectie en zeezoutcorrecties. Hierbij wordt rekening gehouden met bijgestelde verwachtingen van de ontwikkelingen in het wagenpark en motortechnologie, zodat het kan zijn dat ondanks een toename van de verkeersintensiteit de emissie minder wordt. Gerekend is daarbij met het snelheidstype 'normaal stadsverkeer' als zijnde worstcase scenario. In een dergelijk scenario ontstaat een hogere emissie doordat een voertuig veel optrekt en afremt. In werkelijkheid zal op de

Noord-Om een 80 km/uur regime gaan gelden en zullen door de hogere gemiddelde snelheid juist lagere concentratiebijdragen ontstaan dan de onderzoeksresultaten weergeven.

14. De beoordeelde rapportages als vermeld in het addendum zijn gelijk aan de onderzoeken uit het ontwerp bestemmingsplan. Zie ook hoofdstuk 4 van het addendum 'literatuur', waarin de rapportages zijn genoemd als gebruikt ter onderbouwing van het bestemmingsplan.
15. Aan de hand van de vrijwillig doorlopen m.e.r.-procedure heeft de gemeenteraad op 30 september 2010 gekozen voor de voorkeursvariant van het huidige tracé van de Noord-Om. Sindsdien is er geen wijziging van deze uitgangssituatie geweest en zijn de plannen, onder meer via de milieuonderzoeken, verder uitgewerkt. In het addendum op het MER is geconcludeerd dat de effecten van de voorkeursvariant op de leefomgeving aan de hand van de actuele milieuonderzoeken niet anders zijn dan bepaald ten tijde van de vrijwillige m.e.r.-procedure. Een heroverweging van de voorkeursvariant is derhalve niet aan de orde.
16. De gemeente verwijst indiener naar de rapportage van de watertoets, opgenomen als bijlage 6 van de toelichting van het bestemmingsplan. In deze toets wordt onder meer ingegaan op de grondwaterstand en de toekomstige waterhuishouding door de opvang van hemelwater in bermsloten. De grondwaterstand in de wijk Doonheide wijzigt niet. De watertoets is akkoord bevonden door het waterschap. Het aspect water is daarmee onderbouwd.
17. In de rapportage van Bureau Visser, opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting en de regels, is op pagina 41 een uitgebreide tabel opgenomen met een verantwoording van de benodigde natuurcompensatie. In hoofdstuk 3, paragraaf 5 van het rapport van Bureau Visser is uiteengezet waar in het plangebied de natuurcompensatie plaatsvindt. Ter juridische zekerstelling is de natuurcompensatie in het bestemmingsplan vastgelegd door de aanduiding 'specifieke vorm van natuur – natuurcompensatie'. De oppervlakte van deze aanduiding is ruimer dan de noodzaak aan natuurcompensatie als vastgelegd in het rapport van Bureau Visser.
18. De reactie van de gemeente op de bezwaren is als volgt:
 - a. Zie beantwoording onder 2.
 - b. De genoemde mitigerende maatregelen zijn niet relevant vanuit het oogpunt van de Flora- en faunawet met uitzondering van de aantasting van het leefgebied van vleermuizen door de aanleg van de Noord-Om. Door Econsultancy is in het kader van de flora- en faunawetgeving een aanvraag ontheffing ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)..
 - c. De wegberm maakt geen onderdeel uit van de natuurbestemming. De gronden voor natuurcompensatie betreffen de gronden die in het bestemmingsplan zijn bestemd tot 'Natuur' en nader zijn aangeduid als 'specifieke vorm van natuur – natuurcompensatie'. Binnen deze aanduiding dient de natuurcompensatie te worden uitgevoerd zoals opgenomen in bijlage 1 van de regels. Daarbij wordt als voorwaardelijke verplichting gesteld dat de randweg Noord-Om niet mag worden gebruikt als de natuurcompensatie nog niet is gerealiseerd.
 - d. De gronden voor compensatie à 0,50 ha bosaanplant in het kader van de Boswet zijn opgenomen in het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Natuur'. Binnen deze bestemming is bosaanplant in ruime zin mogelijk. De bosaanplant zal plaatsvinden buiten de gronden die zijn aangeduid als 'specifieke vorm van natuur – natuurcompensatie'.
19. Zie beantwoording onder 2.
20. De vaststelling van het bestemmingsplan is voorzien in de raadsvergadering van oktober 2015. Na het (gewijzigd) vaststellen van het bestemmingsplan wordt de provincie Noord-Brabant de mogelijkheid geboden kennis te nemen van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan en wordt de provincie de mogelijkheid geboden tot het eventueel indienen van

een reactieve aanwijzing. Hierna wordt het vastgestelde bestemmingsplan voor wederom 6 weken ter visie gelegd, waarbij indieners van een zienswijze de mogelijkheid wordt geboden in beroep te gaan tegen het vaststellingsbesluit.

Gevolg bestemmingsplan

1. In artikel 9.1 van de regels van het bestemmingsplan wordt de voorwaardelijke verplichting aangepast.

2.4 Touché bv, Onroerend Goed Maatschappij Time Out bv, dhr. F.J. Vesters, allen gevestigd en wonende aan de O.L.-Vrouwestraat 33 te Handel, vertegenwoordigd door Berk & Kerkhof makelaars en taxateurs, ontvangen d.d. 11 mei 2015

Samenvatting

Indiener stemt in met het ontwerp bestemmingsplan, maar heeft nog enkele aandachtspunten en verzoek tot wijziging. Het gaat om het volgende:

1. Indiener wenst een directe ontsluiting vanaf het parkeerterrein van de Time Out op de Noord-Om, of indien niet mogelijk op de Handelseweg.
2. Indiener wenst geen natuurvriendelijke inrichting van het terrein grenzend aan de parkeerplaats van de Time Out aangezien de veiligheid op het terrein van Time Out niet gewaarborgd zou kunnen worden.
3. Indiener wenst een te behouden ontsluiting op het perceel met nummer 291 als gelegen aan de Peelse Loopweg.
4. Indiener wenst ten aanzien van perceel met nummer 1448 dat de nieuw te graven sloot niet door het perceel gaat lopen.

Beantwoording gemeente

1. In overleg met indiener is gekozen voor een directe ontsluiting van het parkeerterrein van de Time Out op de Handelseweg voorzien. Hiertoe is in het bestemmingsplan een passende verkeersbestemming aan het perceel met nummer 1448 toegekend.
2. Aan de noordzijde van het parkeerterrein zal een hekwerk, als vergelijkbaar aan de westzijde, worden geplaatst. Deze biedt samen met de natuurvriendelijke inrichting een afschermende werking van het parkeerterrein en bevordert de openbare veiligheid. De natuurvriendelijke inrichting, onder andere met de bedding van de Peelse Loop, dient overigens tevens als barrière tussen de openbare weg en het parkeerterrein te worden beschouwd.
3. Met de aanleg van de Noord-Om verdwijnt een deel van de Peelse Loopweg. Het klopt dat hierdoor de ontsluiting van het perceel met nummer 291 verdwijnt vanaf de Handelseweg. Het perceel blijft echter wel direct bereikbaar via de noordzijde over de Kranerij die vanuit deze zijde overgaat in de Peelse Loopweg.
4. Door de provincie is op voorstel van de indiener een schetsontwerp gemaakt voor de inrichting van perceel met nummer 1448. In dit schetsontwerp is indicatief een sloot ingetekend om de bruggetjes die voorheen aan de noordzijde lagen te verantwoorden. Indiener kan er ook voor kiezen de bruggetjes niet te verplaatsen naar het perceel met nummer 1448 en tevens geen sloot aan te leggen. De bestemming 'Verkeer' biedt indiener derhalve de benodigde ruimte voor de inrichting van het perceel.

Gevolg bestemmingsplan

Geen.

2.5 H. en A. Francissen, Handelseweg 20, 5423 SB Handel, ontvangen 29 april 2015

Samenvatting

In verband met de aanleg van de randweg Noord-Om dient de woning aan de Handelseweg 20 te worden gesloopt. De bestemming van de gronden van indiener wordt daarbij gewijzigd naar 'Verkeer' en 'Natuur'. Indiener geeft aan mee te werken met bestemmingswijziging ten behoeve van de randweg Noord-Om, mits hen een passende vervangende woning wordt aangeboden op een locatie die gelijkwaardig is aan de huidige. Indiener verzoekt van de gemeente en provincie de verzekering dat (planologische) medewerking wordt verleend voor de realisatie en/of verbouwing van een gebouw tot vervangende woning op een gelijkwaardige locatie. Doordat de nieuwe locatie nog niet beschikbaar is ten tijde van het indienen van de zienswijze, verzoekt indiener het bestemmingsplan Noord-Om gewijzigd vast te stellen, waarbij het tracé dusdanig wordt gewijzigd dat de woning aan de Handelseweg 20 wordt gespaard. Verzocht wordt om een tweede alternatief wegtracé aan het bestemmingsplan toe te voegen en zodanig gewijzigd vast te stellen.

Beantwoording gemeente

Het in het ontwerp bestemmingsplan "Noord-Om" opgenomen en als zodanig tot 'Verkeer' bestemde tracé van de randweg heeft de voorkeur ten opzichte van andere onderzochte varianten. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 30 september 2010 zich uitgesproken. Het zogenaamde voorkeurstracé is onderwerp geweest van een vrijwillig doorlopen m.e.r.-procedure waarin de (milieu)belangen zijn afgewogen. Met de keus voor de voorkeursvariant is een tracé voorzien van een nieuwe noordelijke randweg, waarbij de doorstroming van het verkeer, de veiligheid en het woon- en leefmilieu voor de kern van Gemert het best bij gebaat is. De gekozen variant is in het kader van het algemeen belang ook de minst belemmerende variant voor belanghebbenden. Daar echter met deze variant niet voorkomen kon worden dat bestaande woningen het nieuwe tracé zouden kruisen is in de exploitatie rekening gehouden voor het treffen van een minnelijke regeling dan wel een onteigeningsprocedure met belanghebbenden, waaronder de woning van indiener.

Het in het bestemmingsplan opgenomen tracé biedt daarnaast verkeers- en kostentechnisch geen ruimte voor een wijziging, dusdanig dat de woning aan de Handelseweg 20 gespaard kan blijven en de nieuwe randweg haar doelmatige functie behoudt. Door de gemeente en de provincie wordt derhalve een inspanning geleverd om via planologische medewerking te voorzien in een passende locatie om een gelijkwaardige vervangende woning op te kunnen richten. Tussen de provincie en indiener is medio september 2015 een overeenkomst gesloten over de aankoop van de woning aan de Handelseweg 20.

Het tenslotte opnemen van een tweede alternatief voor een wegtracé in het bestemmingsplan is binnen het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening niet mogelijk. Het bestemmingsplan dient namelijk bestemmingen te bevatten die uitvoerbaar zijn. Het opnemen van een alternatief is in dat kader niet toegestaan.

Gevolg bestemmingsplan

Geen.

3. Ambtshalve wijzigingen

Naast enkele wijzigingen als gevolg van de zienswijzen zijn er ambtshalve nog enkele beperkte wijzigingen aan het ontwerp bestemmingsplan gewenst. Hieronder is weergegeven welke wijzigingen worden aangebracht:

1. De formulering van de regeling als opgenomen in lid 4.2.2 van het artikel 'Verkeer' is aangescherpt: voor het oprichten van de langzaamverkeersverbinding ten opzichte van de wal en de onderdoorgang wordt opgenomen dat de bouwhoogte van de langzaamverkeersverbinding maximaal 8 meter mag bedragen. Tevens wordt de bouwhoogte ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde voor de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer gesteld op maximaal 8 meter.
2. De regeling omtrent de aanduiding 'overige zone - in verordening ruimte te verwijderen ehs' wordt uit het bestemmingsplan gehaald. Gedeputeerde Staten van de provincie heeft bij besluit d.d. 22 september 2015 ingestemd met de wijziging van de begrenzing van de EHS ten behoeve van de aanleg van de Noord-om.
3. In de voorwaardelijke verplichting onder artikel 9.1 wordt toegevoegd dat de landschappelijke inpassing alsmede de natuurcompensatie zijn aangelegd overeenkomstig het natuurcompensatieplan als opgenomen in bijlage 1 bij de regels. Dit betreft een aanvulling ten opzichte van het landschapsplan zoals opgenomen in bijlage 2 bij de regels.
4. Bijlage 2 bij de regels is aangepast, waarbij het landschapsplan van Bureau Stroming enkel nog in gaat op de deeltrajecten II en III behorende bij het beekherstelproject Peelse Loop. Voorheen ging het rapport in op het gehele beekherstelproject. Dat is met de aangepaste rapportage verfijnd, hetgeen de leesbaarheid ervan ten goede komt. De twee deeltrajecten vormen een uitwerking van de natuurcompensatie naar aanleiding van de ingreep in de EHS met de aanleg van de Noord-Om alsmede de landschappelijke inpassing ervan.
5. In paragraaf 4.3 van de toelichting is opgenomen dat getoetst is aan de Verordening ruimte 2014 zoals in werking getreden op 15 juli 2015. Ten opzichte van de voorgaande versie van de verordening zijn er geen wijzigingen voor het bestemmingsplan.
6. In paragraaf 5.4 van de toelichting is omschreven dat er geen huismusnesten aanwezig zijn in de te slopen woning Handelseweg 18. Ter onderbouwing zijn hiervoor nadere ecologische onderzoeken uitgevoerd die als bijlage 5 bij de toelichting zijn gevoegd. Een ontheffingsaanvraag voor de aantasting van de nest/verblijfplaats van de Huismus is in het kader van de Flora- en faunawet niet meer noodzakelijk.
7. In paragraaf 7.2 van de toelichting is de economische uitvoerbaarheid nader toegelicht.

Bijlage 1 Quicksan ODZOB

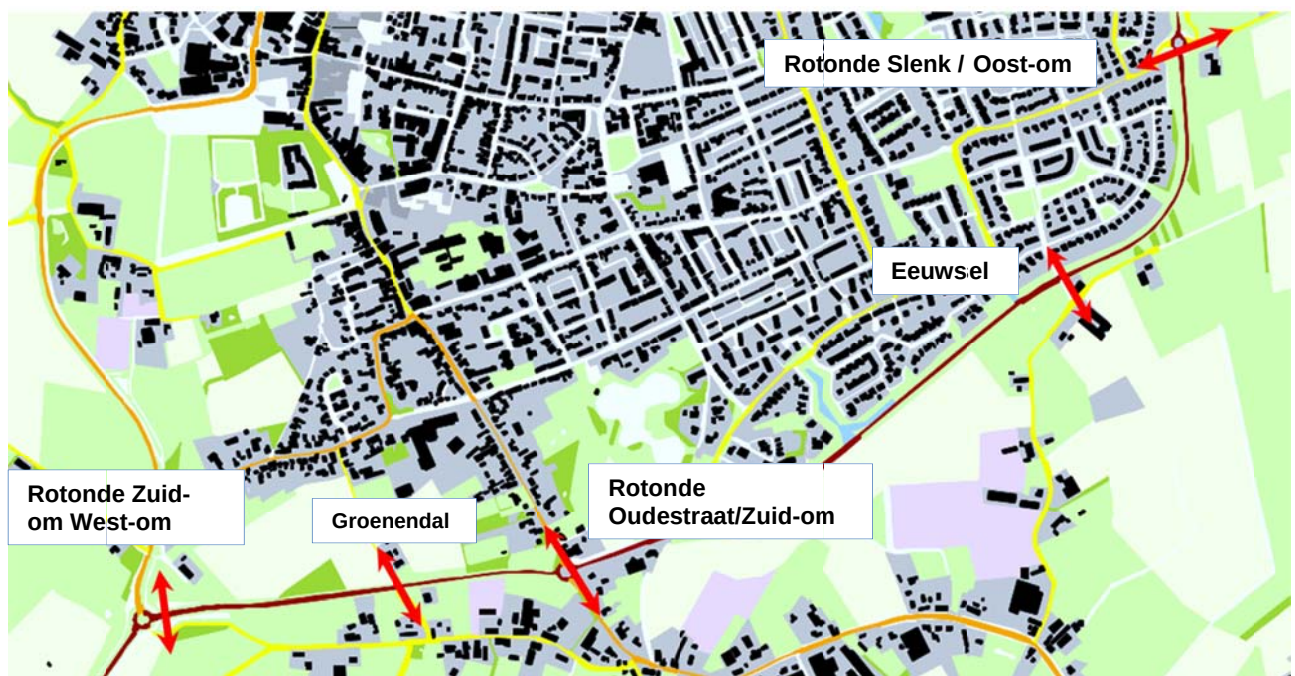
Oversteekbaarheid langzaam verkeer Zuid-Om

Aanleiding

In 2017 start de aanleg van de Noord-Om. Hiermee verbetert de bereikbaarheid van Gemert en kan onder andere doorgaand verkeer dat nu nog de route via de kern van Gemert neemt om Gemert heen worden geleid. Als gevolg van de aanleg van de Noord-Om nemen intensiteiten op de Zuid-Om ook toe. Bewoners langs de Zuid-Om zijn al enige tijd in overleg met provincie en gemeente over de gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een van de aspecten van verkeersveiligheid is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Daar is in deze memo nader op ingegaan, met name de oversteek bij Eeuwsel.

Huidige situatie

De route Oost-Om – Zuid-Om maakt onderdeel uit van de regionale en gemeentelijke hoofdwegstructuur. De Zuid-om en Oost-om zijn in beheer bij de provincie en gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u). Op de route zijn diverse mogelijkheden voor fietsers om over te steken.



De intensiteit op de Zuid-Om ligt rond de 12.000 mvt/etmaal. In de afgelopen 8 jaren zijn er 6 ongevallen gebeurd, waarbij in totaal 4 gewonden zijn gevallen. Opvallend is dat de ongevallen met name in 2007-2008 zijn gebeurd. In de laatste jaren zijn er nagenoeg geen ongevallen geregistreerd. In april 2015 is in de ochtendspits een telling uitgevoerd om in beeld te krijgen van het aantal overstekende (brom)fietsers. Overstaande totalen is voor 2 richtingen bij elkaar.

Overstekende (brom)fietsers in drukste uur		
Eeuwsel	Oudestraat	Groenendal
80	162	4

De oversteek bij de rotonde Oudestraat wordt het meest gebruikt. Vanuit de Mortel en Bakel ligt deze oversteek ook in een directe route naar Gemert. Bovendien ligt de rotonde binnen de bebouwde kom en hebben fietsers op de rotonde voorrang. Hiermee is de oversteek veilig en comfortabel. Bij Eeuwsel steekt ongeveer de helft van het aantal bij de Oudestraat over. De oversteek bij Groenendal wordt nauwelijks gebruikt. Tijdens de telling in de ochtendspits viel al op dat wachttijden hier lang zijn door het ontbreken van een middengeleider. Daarnaast is ook geteld op de Broekstraat. Daar passeerden in het drukste uur 49 (brom)fietsers. Deze steken naar alle waarschijnlijkheid over bij de rotonde Beeksedijk – Zuid-om – West-om.

Oversteek Eeuwsel

De koude oversteek bij Eeuwsel verbindt het buitengebied met de wijken Paashoef en Breukrand. Fietsers kunnen in twee fasen oversteken door de middengeleider. Op de Zuid-om staan opvallende verkeersborden om weggebruikers te attenderen op de oversteek. De oversteek is voorzien van verlichting. Gegevens over de gemiddelde snelheid van het verkeer op de zuid-om zijn niet bekend.

De koude oversteek wordt daarnaast ook gebruikt door bewoners van de Paashoefsedijk die een ontheffing hebben en met een pasje de slagboom kunnen passeren.



Waarschuwbord op West-om



Oversteek bij Eeuwsel



Oversteek Groenendaal

De oversteek bij Groenendaal wordt weinig gebruikt. Door het ontbreken van een middengeleider kunnen wachttijden soms lang zijn, met name in de spits. De oversteek wordt ook gebruikt door gemotoriseerd verkeer.



Oversteek Groenendaal

Conclusies en advies

Eeuwseel

De oversteek ligt op een rechtstand buiten de bebouwde kom. Dit soort oversteken is berucht om de verkeersonveiligheid. Soms gebaseerd op ongevallencijfers, soms op basis van gevoel. Een wachtende fietser voelt zich niet prettig om een weg over te steken waar 80 km/u gereden mag worden. Er zijn diverse mogelijkheden om de oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten, deze zijn echter al toegepast bij de oversteek Eeuwseel.

- Zichtbaarheid; het zicht op de oversteek is goed. De oversteek is verlicht en in de bermen staat geen hoge begroeiing. Weggebruikers worden geattendeerd op de naderende oversteek.
- Oversteeklengte verkorten; door de middengeleider kunnen fietsers (en automobilisten in twee keer oversteken)
- Snelheid verlagende maatregelen; op de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Verlaging hiervan is niet wenselijk gezien de functie van de weg.

De huidige oversteek voldoet aan alle ontwerprichtlijnen. Het plaatsen van extra bebording e.d. draagt niet bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Vanuit bewoners is voorgesteld om de oversteek te verplaatsen naar een andere locatie op de West-om om het zicht vanuit westelijke richting te verbeteren (flauwe bocht beperkt zicht). Hieraan zitten echter twee nadelen;

1. Onlogische ligging; De huidige oversteek sluit direct aan op een fietspad dat de wijk ingaat en is een schakel van een route. Verplaatsen van de oversteek betekent ook dat aanpassingen moeten worden gedaan op de Slenk en Bunder.
2. Het verplaatsen van de oversteek betekent dat de bestaande oversteek bij Eeuwseel zou moeten komen te vervallen. Het is praktisch niet mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de fietsers gewaardeerd kunnen worden en bewoners van de Paashoefsedijk gebruik kunnen blijven maken van de oversteek. Het opbreken van de volledige oversteek in combinatie met de realisatie van een nieuwe oversteek lijkt op een vorm van kapitaalvernietiging.

In de gemeenteraad is onlangs de discussie opgelaaide over een ongelijkvloerse oplossing. Mogelijk op de locatie van Eeuwseel. Bewoners hebben hun zorg hierover al geuit (aantasting privacy). Indien een tunnel/brug daadwerkelijk verder wordt onderzocht wordt aanbevolen dit in breder verband te onderzoeken. Niet alleen de locatie en inpasbaarheid van een dergelijke voorziening, maar onderzoeken vanuit de route. Waar liggen herkomsten en bestemmingen en op welke wijze en welke plek kan hieraan invulling worden gegeven? Op een afstand van ruim 3 kilometer liggen op dit moment 5 oversteken voor langzaam verkeer. De oversteken bij de rotondes op de Zuid-om en Oost-om bieden voldoende mogelijkheden voor fietsers om veilig en comfortabel over te steken.

Groenendaal

De oversteek bij Groenendaal wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Het aantal overstekers ligt laag. Dit komt mede omdat geen aanvullende voorzieningen zijn getroffen zoals een middengeleider. De noodzaak hiervoor is er ook niet. De rotondes op de Zuid-Om zijn goede alternatieven om veilig de oversteek te maken. Aanbevolen wordt om het aantal oversteekbewegingen zo laag mogelijk te houden. In eerste instantie kan dit worden gedaan door gemotoriseerd verkeer te weren. Het plaatsen van borden is hierbij niet voldoende en zal ondersteund moeten worden door fysieke maatregelen.

Bijlage 2 Advies oversteekplaats Eeuwsel



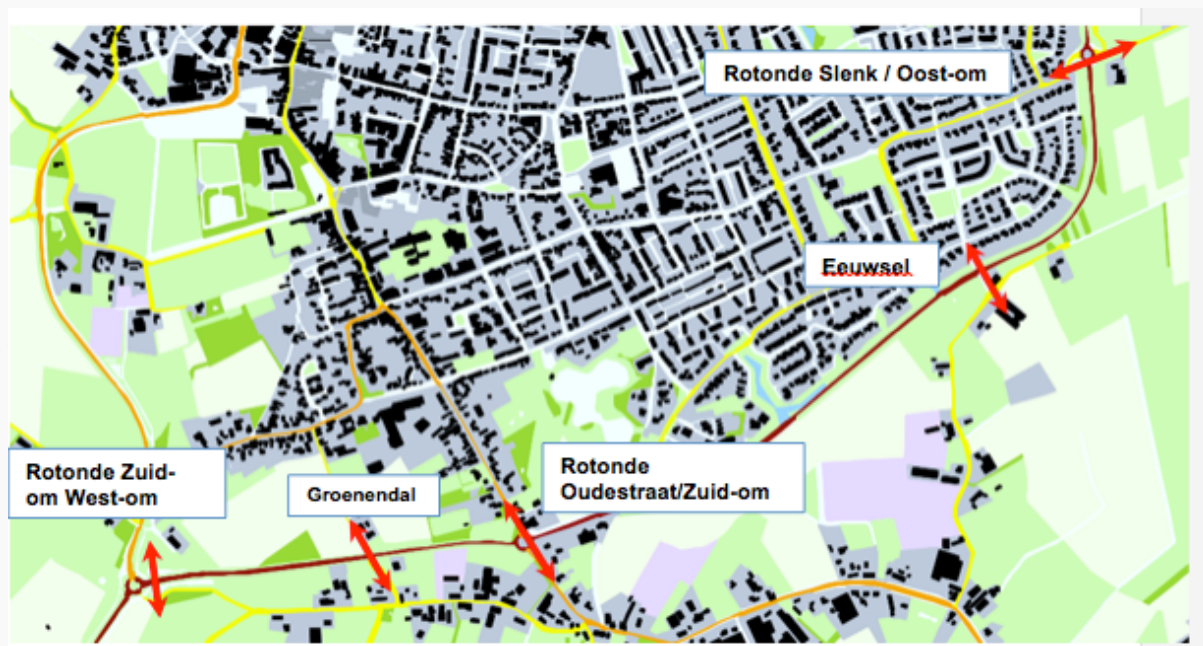
Oversteekbaarheid langzaam verkeer Zuid-Om Gemert

Aanleiding

In 2017 start de aanleg van de Noord-Om. Hiermee verbetert de bereikbaarheid van Gemert en kan onder andere doorgaand verkeer dat nu nog de route via de kern van Gemert neemt om Gemert heen worden geleid. Als gevolg van de aanleg van de Noord-Om nemen intensiteiten op de Zuid-Om ook toe. Bewoners langs de Zuid-Om zijn al enige tijd in overleg met provincie en gemeente over de gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een van de aspecten van verkeersveiligheid is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Daar is in deze memo nader op ingegaan, met name de oversteek bij Eeuwse.

Huidige situatie

De route Oost-Om – Zuid-Om maakt onderdeel uit van de regionale en gemeentelijke hoofdwegenstructuur. De Zuid-om en Oost-om zijn in beheer bij de provincie en gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u). Op de route zijn diverse mogelijkheden voor fietsers om over te steken.



De intensiteit op de Zuid-Om ligt rond de 12.000 mvt/etmaal. In de afgelopen 8 jaren zijn er 6 ongevallen gebeurd, waarbij in totaal 4 gewonden zijn gevallen. Opvallend is dat de ongevallen met name in 2007-2008 zijn gebeurd. In de laatste jaren zijn er nagenoeg geen ongevallen geregistreerd. In april 2015 is in de ochtendspits een telling uitgevoerd om in beeld te krijgen van het aantal overstekende (brom)fietzers. Overstaande totalen is voor 2 richtingen bij elkaar.

Overstekende (brom)fietzers in drukste uur		
Eeuwseel	Oudestraat	Groenendal
80	162	4

De oversteek bij de rotonde Oudestraat wordt het meest gebruikt. Vanuit de Mortel en Bakel ligt deze oversteek ook in een directe route naar Gemert. Bovendien ligt de rotonde binnen de bebouwde kom en hebben fietsers op de rotonde voorrang. Hiermee is de oversteek veilig en comfortabel. Bij Eeuwseel steekt ongeveer de helft van het aantal bij de Oudestraat over. De oversteek bij Groenendaal wordt nauwelijks gebruikt. Tijdens de telling in de ochtendspits viel al op dat wachttijden hier lang zijn door het ontbreken van een middengeleider. Daarnaast is ook geteld op de Broekstraat. Daar passeerden in het drukste uur 49 (brom)fietzers. Deze steken naar alle waarschijnlijkheid over bij de rotonde Beeksedijk – Zuid-om – West-om.

Oversteek Eeuwsel

De koude oversteek bij Eeuwsel verbindt het buitengebied met de wijken Paashoef en Breukrand. Fietzers kunnen in twee fasen oversteken door de middengeleider. Op de Zuid-om staan opvallende verkeersborden om weggebruikers te attenderen op de oversteek. De oversteek is voorzien van verlichting. Gegevens over de gemiddelde snelheid van het verkeer op de zuid-om zijn niet bekend.

De koude oversteek wordt daarnaast ook gebruikt door bewoners van de Paashoefsedijk die een ontheffing hebben en met een pasje de slagboom kunnen passeren.



Waarschuwbord op West-om



Oversteek bij Eeuwsel



Oversteek Groenendaal

De oversteek bij Groenendaal wordt weinig gebruikt. Door het ontbreken van een middengeleider kunnen wachttijden soms lang zijn, met name in de spits. De oversteek wordt ook gebruikt door gemotoriseerd verkeer.



Oversteek Groenendaal

Conclusies en advies

Eeuwseel

De oversteek ligt op een rechtstand buiten de bebouwde kom. Dit soort oversteken is berucht om de verkeersonveiligheid. Soms gebaseerd op ongevallencijfers, soms op basis van gevoel. Een wachtende fietser voelt zich niet prettig om een weg over te steken waar 80 km/u gereden mag worden. Er zijn diverse mogelijkheden om de oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten, deze zijn echter al toegepast bij de oversteek Eeuwseel.

- Zichtbaarheid; het zicht op de oversteek is goed. De oversteek is verlicht en in de bermen staat geen hoge begroeiing. Weggebruikers worden geattendeerd op de naderende oversteek.
- Oversteeklengte verkorten; door de middengeleider kunnen fietsers (en automobilisten in twee keer oversteken)
- Snelheid verlagende maatregelen; op de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Verlaging hiervan is niet wenselijk gezien de functie van de weg.

De huidige oversteek voldoet aan alle ontwerprichtlijnen. Het plaatsen van extra bebording e.d. draagt niet bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vanuit bewoners is voorgesteld om de oversteek te verplaatsen naar een andere locatie op de West-om om het zicht vanuit

westelijke richting te verbeteren (flauwe bocht beperkt zicht). Hieraan zitten echter twee nadelen;

1. Onlogische ligging; De huidige oversteek sluit direct aan op een fietspad dat de wijk ingaat en is een schakel van een route. Verplaatsen van de oversteek betekent ook dat aanpassingen moeten worden gedaan op de Slenk en Bunder.
2. Het verplaatsen van de oversteek betekent dat de bestaande oversteek bij Eeuwsel zou moeten komen te vervallen. Het is praktisch niet mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de fietsers geweerd kunnen worden en bewoners van de Paashoefsedijk gebruik kunnen blijven maken van de oversteek. Het opbreken van de volledige oversteek in combinatie met de realisatie van een nieuwe oversteek lijkt op een vorm van kapitaalvernietiging.

In de gemeenteraad is onlangs de discussie opgelaaid over een ongelijkvloerse oplossing. Mogelijk op de locatie van Eeuwsel. Bewoners hebben hun zorg hierover al geuit (aantasting privacy). Indien een tunnel/brug daadwerkelijk verder wordt onderzocht wordt aanbevolen dit in breder verband te onderzoeken. Niet alleen de locatie en inpasbaarheid van een dergelijke voorziening, maar onderzoeken vanuit de route. Waar liggen herkomsten en bestemmingen en op welke wijze en welke plek kan hieraan invulling worden gegeven? Op een afstand van ruim 3 kilometer liggen op dit moment 5 oversteken voor langzaam verkeer. De oversteken bij de rotondes op de Zuid-om en Oost-om bieden voldoende mogelijkheden voor fietsers om veilig en comfortabel over te steken.

Groenendaal

De oversteek bij Groenendaal wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Het aantal overstekers ligt laag. Dit komt mede omdat geen aanvullende voorzieningen zijn getroffen zoals een middengeleider. De noodzaak hiervoor is er ook niet. De rotondes op de Zuid-Om zijn goede alternatieven om veilig de oversteek te maken. Aanbevolen wordt om het aantal oversteekbewegingen zo laag mogelijk te houden. In eerste instantie kan dit worden gedaan door gemotoriseerd verkeer te weren. Het plaatsen van borden is hierbij niet voldoende en zal ondersteund moeten worden door fysieke maatregelen.

**Bijlage 3 QRA Noord-om ODZOB alsmede
advies Veiligheidsregio Brabant Zuidoost**



RISICOANALYSE NOORD-OM

GEMERT-BAKEL

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT



RISICOANALYSE WEG

GEMERT-BAKEL

In opdracht van

Gemeente Gemert-Bakel

Opgesteld door

ing. T.J.. Stortelder
Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant
Keizer Karel V Singel 8
Postbus 8035
5601 KA Eindhoven
T.Hurkens

Auteur

Versie

1

Datum

11 augustus 2015

Status

definitief

Inhoudsopgave

1. Samenvatting.....	1
2. Inleiding	2
3. Begrippen.....	4
3.1. Plaatsgebonden risico en groepsrisico.....	4
3.2. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.....	5
4. Wettelijk kader.....	6
4.1. Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.....	6
4.1.1. Huidig beleid	6
4.1.2. Toekomstig beleid: Basisnet.....	6
5. Uitgangspunten.....	8
6. Onderzoeksopzet.....	9
7. Resultaten en conclusies	10
7.1. Plaatsgebonden risico.....	10
7.2. Groepsrisico.....	10
7.3. Conclusie	11

Bijlage 1: Begrippen

Bijlage 2: RBM II berekeningen huidige en toekomstige situatie

1. Samenvatting

In Gemert-Bakel is men voornemens een deel rondweg te realiseren aan de noordzijde van Gemert. De nieuwe weg wordt aangeduid als "Noord-Om".

Als de nieuwe weg is aangelegd zullen er geen transporten met gevaarlijke stoffen (propaan / LPG) door de kern van Gemert over de Vondellaan, Sint Annastraat en Lodderdijk plaatsvinden. Over de nieuwe weg Noord-Om zullen wel deze transporten plaatsvinden.

Om te onderzoeken wat de invloed is van deze nieuwe weg op het aspect externe veiligheid is een kwantitatieve risico analyse (QRA) uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

Op 1 april 2015 zijn het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Een onderdeel hiervan is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. In dit onderzoek zijn de uitgangspunten van de nieuwe wetgeving meegenomen.

De berekeningen voor de weg zijn uitgevoerd met het rekenprogramma RBM II en uitgevoerd conform de concept Handleiding Risicoanalyse Transport van 1 november 2011. Het plaatsgebonden risico (PR) en Groepsrisico (GR) zijn hierbij berekend.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor zowel de huidige als de nieuwe situatie. Vervolgens zijn de rekenresultaten met elkaar vergeleken.

Uit de berekeningen volgt dat in zowel de huidige als de nieuwe situatie het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de geplande nieuwe weg.

Tevens blijkt uit de berekeningen dat het groepsrisico laag is en ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling niet significant toeneemt.

Wel moet advies worden gevraagd bij de veiligheidsregio voor bluswatervoorziening, bereikbaarheid en vluchtroutes.

2. Inleiding

De gemeente Gemert-Bakel heeft plannen om een nieuwe weg te gaan aanleggen. Deze weg is een ontbrekend stuk

Op het perceel Helmondsingel 221 is Gerrits Recycling gevestigd. Dit bedrijf (verder: initiatiefnemer) heeft behoefte aan uitbreiding van het bedrijfsterrein en aan een uitbreiding van de bedrijfsgebouwen. De gronden waarop de uitbreiding wordt beoogd zijn reeds in eigendom van initiatiefnemer, maar het bestemmingsplan laat de uitbreiding niet toe. Middels een nieuw bestemmingsplan wordt de voorgenomen uitbreiding alsnog planologisch mogelijk gemaakt.

Deze locatie is in de nabijheid gelegen van de spoorlijn Eindhoven – Venlo. Dit traject is genoemd in het Basisnet Spoor. Er vindt over dit traject vervoer plaats van gevaarlijke stoffen.

Het kabinet heeft een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Deze treedt waarschijnlijk in 2015 in werking. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen ruimtelijke, vervoers- en veiligheidsbelangen. Op die manier wil het kabinet het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk maken en duidelijkheid bieden over de consequenties van dit vervoer.

Op 20 september 2011 is het eindrapport Basisnet spoor (Eindrapportage Basisnet spoor, werkgroep basisnet spoor, nr. IENM/BSK-2011/151455) verschenen. Met de toekomstige categorie-indeling van het spoorwegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (het Basisnet Spoor) worden al dan niet beperkingen opgelegd aan de inrichting van gebieden langs spoorwegen.

In dit rapport wordt de nieuwe ontwikkeling getoetst aan de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

Daarbij wordt het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend voor zowel de huidige als de nieuwe situatie. Hieronder is de geplande locatie weergegeven.



Figuur 1 Ligging nieuwe weg Noord-Om aan de rand van Gemert

3. Begrippen

3.1. Plaatsgebonden risico en groepsrisico

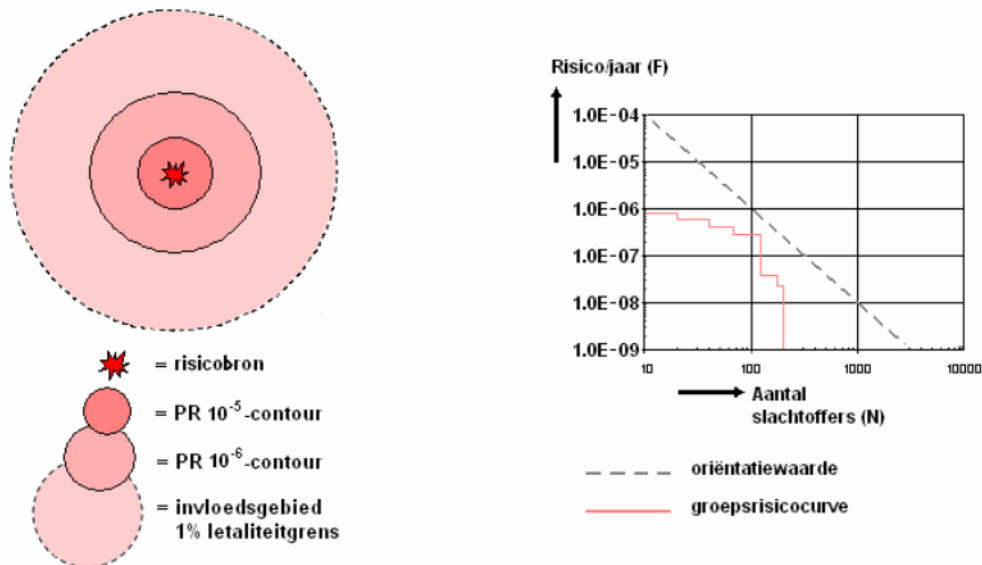
Om een bepaalde risicovolle activiteit aan te duiden en te onderscheiden maakt de wetgever onderscheid in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

Bij het plaatsgebonden risico (PR) gaat het om de kans per jaar, die één persoon loopt om op een bepaalde plek dodelijk getroffen te worden door een ongeluk met gevaarlijke stoffen bij een bedrijf of transportas. Voor het PR geldt een “harde” grenswaarde van 10^{-6} /jaar (PR 10^{-6}) die op kaart kan worden aangeduid met een contour. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten zoals woningen of scholen liggen. Hieraan zal in alle gevallen moeten worden voldaan bij het vaststellen van Wabo besluiten. Er is in dit geval geen sprake van beleidsruimte voor het gemeentebestuur. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen, zoals verspreid liggende woningen of kleine kantoren, geldt het PR niet als grenswaarde, maar als richtwaarde. Dit betekent dat op grond van zwaarwegende motieven van de norm mag worden afgeweken.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen (minimaal 10) overlijdt, als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet “op de kaart” worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (F) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. Het gemeentebestuur heeft beleidsruimte bij het toepassen van de hoogte van het groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkelingen. Echter voor het groepsrisico geldt wel een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag (vrijwel altijd gemeentebestuur) dient binnen het invloedsgebied een afweging te maken tussen het belang van de ruimtelijke ontwikkeling ten opzichte van het risico dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ramp of incident met gevaarlijke stoffen. Ook eventueel te nemen maatregelen en restrisico's dienen in de verantwoording opgenomen te worden.



Figuur 2 Plaatsgebonden risicocontouren en groepsrisicocurve transport

3.2. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

De wetgeving verdeelt gevoelige objecten in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten. Deze verdeling is gemaakt om bepaalde groepen mensen in het bijzonder te beschermen. Dit onderscheid resulteert in een aantal criteria en anderzijds in met naam genoemde objecten. Onderstaand volgt een korte omschrijving van beide objecten.

Kwetsbare objecten

Kwetsbare objecten zijn woningen en gebouwen, waarin (of waarbij) groepen van minimaal 50 personen verblijven gedurende een aaneengesloten tijd. Ook sommige gebouwen waarin/waarbij kleinere groepen verblijven, worden als kwetsbaar object gezien, wanneer die personen verminderd zelfredzaam zijn (bv. ziekenhuizen, bejaardenhuizen, kinderdagverblijven, etc.).

Beperkt kwetsbare objecten

Beperkt kwetsbare objecten zijn verspreid liggende woningen en bedrijven waarin/waarbij groepen van minder dan 50 personen gedurende langere aaneengesloten tijd verblijven.

In de landelijke wetgeving wordt meer gedetailleerd beschreven wat er onder kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wordt verstaan. Belangrijk is hierbij dat de opsomming in de wetgeving niet limitatief is, zodat er in verdere uitwerking van het beleid nog enige vrijheid rest.

4. Wettelijk kader

4.1. Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

4.1.1. Beleid tot 1 april 2015

De externe veiligheidswetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen was tot 1 april 2015 gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Omdat deze nota niet in alle gevallen eenduidig was uitgelegd en toegepast, was dit beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvgs).

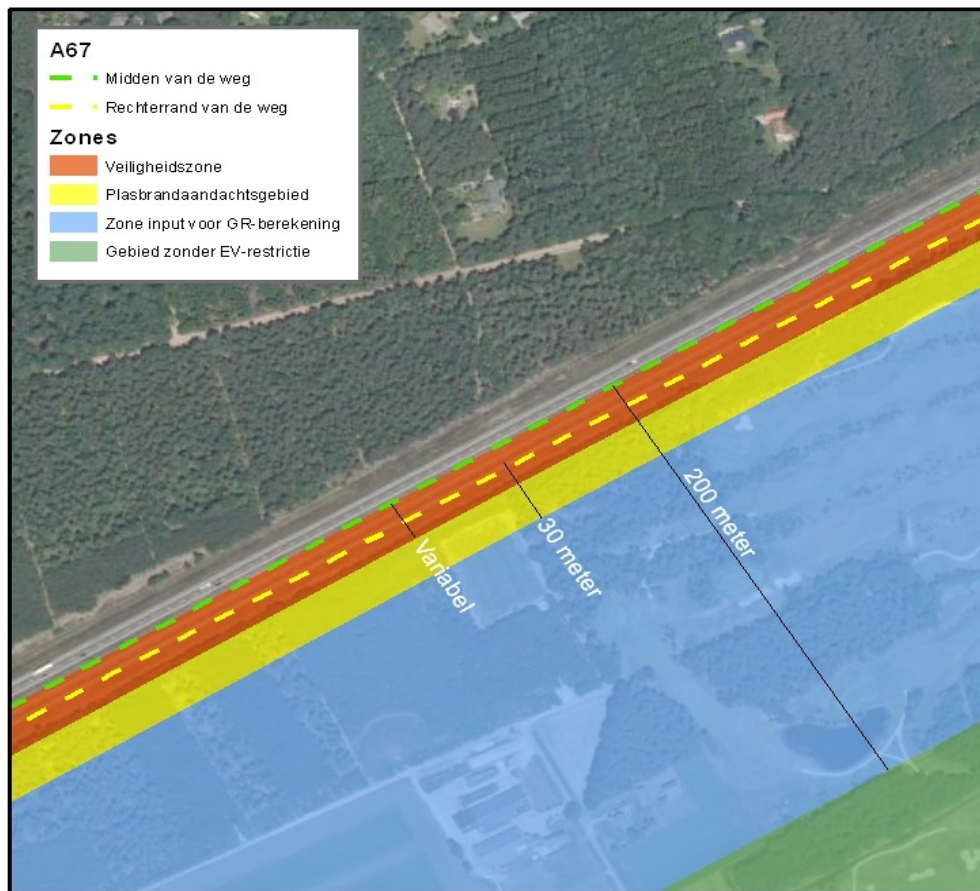
In deze circulaire was de risicobenadering¹ uitgewerkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen risicovolle inrichtingen valt niet binnen het toepassingsbereik. In de circulaire werd zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande wetgeving op het gebied van externe veiligheid. Daarbij ging het bijvoorbeeld om de uitwerking van de normen voor het plaatsgebonden risico en hoe het groepsrisico verantwoord moest worden. De risico's vormden input voor besluitvorming omtrent vervoersbesluiten (zoals de aanleg van een nieuwe weg) en omgevingsbesluiten (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan).

4.1.2. Huidig beleid: Basisnet

Het kabinet heeft een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en het water vastgesteld. Basisnet is op 1 april 2015 in werking getreden. In Basisnet wordt een afweging gemaakt tussen ruimtelijke, vervoers- en veiligheidsbelangen. Op die manier wil het kabinet het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk maken en duidelijkheid bieden over de consequenties van dit vervoer. Om het Basisnet wettelijk te verankeren is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) opgesteld en is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aangepast.

Volgens het Bevt moeten ruimtelijke plannen getoetst worden aan de veiligheidszone. De veiligheidszone komt overeen met de zone langs de transportas, waarbinnen de waarde van het plaatsgebonden risico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal 10^{-6} /jaar bedraagt. Deze afstand is opgenomen in de nieuwe Wvgs. In het Bevt is ook aangegeven of en hoe de verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden, hierbij wordt onderscheidt gemaakt in de zwaarte van de verantwoording afhankelijk de hoogte van het groepsrisico of de toename van het aantal personen. Verder zijn Plasbrandaandachtsgebieden (PAG) opgenomen in het Bevt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen deze PAG's zullen strengere eisen aan de gebouwen gelden. In figuur 3 worden de verschillende zones gevisualiseerd.

¹ De risicobenadering (neem een acceptabel risico: kans maal gevolg is acceptabel, of niet) verschilt van de effectbenadering (neem een veilige afstand).



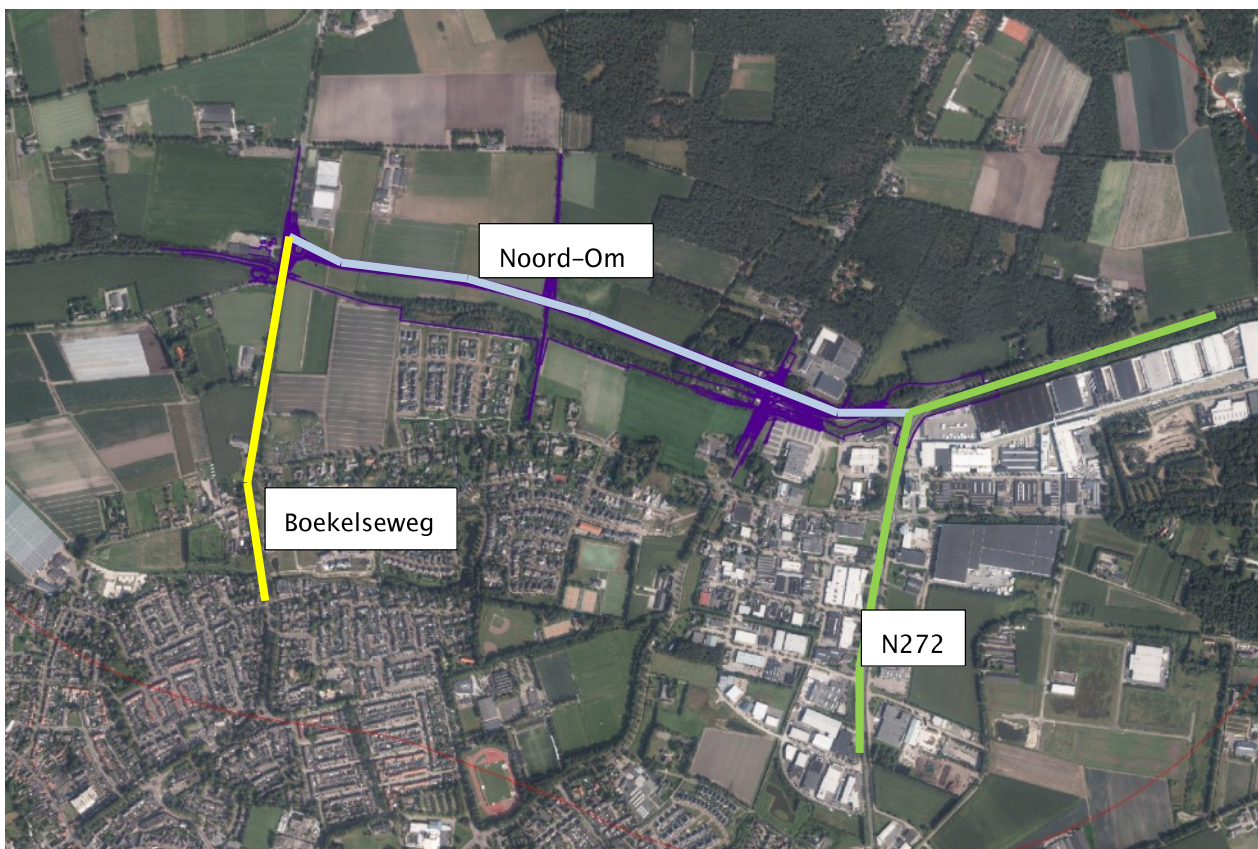
Figuur 3 Voorbeeld van zones bij een rijksweg zoals opgenomen in Basisnet

5. Uitgangspunten

Het onderzoek richt zich op de nieuwe weg Noord-Om, ten noorden van Gemert.

De wegbreedte bedraagt 7,5 meter (in rekenmodel is 10 meter ingevoerd, deze waarde wordt door rekenprogramma RBMII gegenereerd). Er is geen plasbrandaandachtsgebied aanwezig.

De te onderzoeken wegen zijn hieronder weergegeven. De licht blauwe lijn (over de paarse weg) geeft de nieuwe weg Noord-Om weer. De gele weg aan de westzijde betreft de bestaande Boekelseweg. Deze weg is in de berekening meegenomen waarbij er vanuit wordt gegaan dat daar 200 gevaarlijke transporten per jaar over worden vervoerd (worst case-scenario). De groene lijn geeft de bestaande weg N272 weer.



Figuur 4 Trajecten welke in de berekening zijn meegenomen.

Voor de transportgegevens is voor de N272 (tussen Beek en Donk en Elsendorp) uitgegaan van 585 transporten GF3 per jaar. Deze gegevens zijn afkomstig van het rapport "Externe veiligheid provinciale wegen Noord Brabant" van november 2010 van Arcadis, waarbij provinciale wegen zijn onderzocht. Voor Noord-Om zijn conform de Mer 200 transporten klasse GF3 meegenomen. Voor de Boekelseweg zijn eveneens 200 transporten GF3 gemodelleerd (wordtcase).

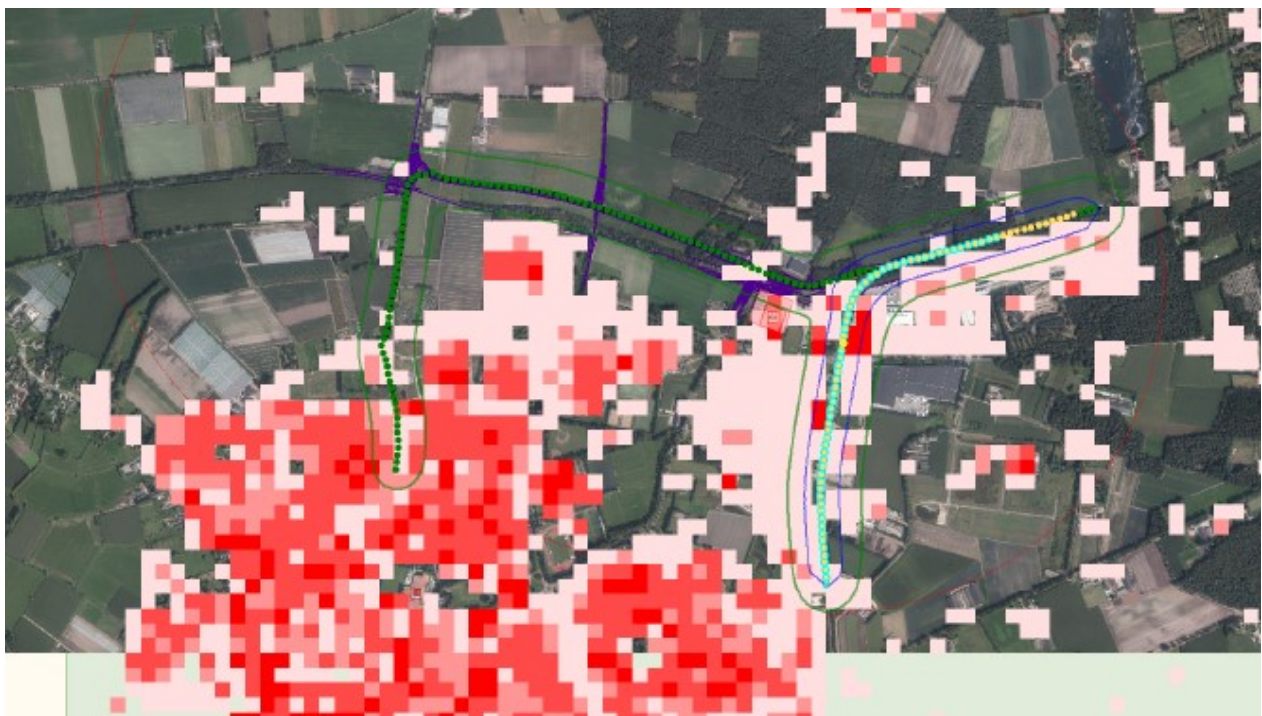
6. Onderzoeksopzet

Voor de uitvoering van de berekeningen is de Handleiding Risicoanalyse Transport (HaRT) van 1 november 2011 (concept) gevolgd.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma RBM II, versie 2.3.0, build 535.

Het onderzoek is in de volgende stappen uitgevoerd:

- a. Modelleren van de transportroute.
De transportroute welke gemodelleerd moet worden betreft het plangebied (Noord-Om) inclusief een kilometer aan weerszijden van dat plangebied.
- b. Daarna zijn de transportgegevens (uitgangspunten uit hoofdstuk 4) ingevoerd per trajectdeel.
- c. Vervolgens is de populatie conform HaRT gemodelleerd. In dit geval moet conform tabel 4-1 van HaRT (invloedsgebied per stofcategorie en modaliteit) tot een afstand van 355 meter vanaf het hart van de wegen worden meegenomen voor de berekeningen.
Voor de bepaling van de bevolking is gebruik gemaakt van de populatieservice. Daarin zijn de gegevens van het BAG verwerkt. Daarnaast is bestemmingsplannen.nl geraadpleegd. Tevens zijn populatiegegevens opgevraagd bij Time Out
- d. Berekenen plaatsgebonden risico en groepsrisico in zowel huidige als toekomstige situatie.



Figuur 5 Ingevoerde populatie ten behoeve van berekeningen

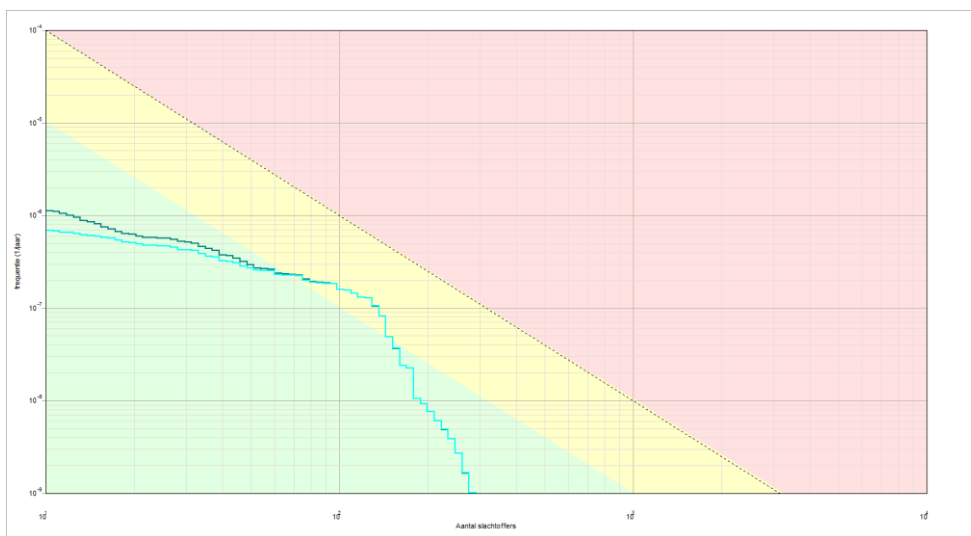
7. Resultaten en conclusies

7.1. Plaatsgebonden risico

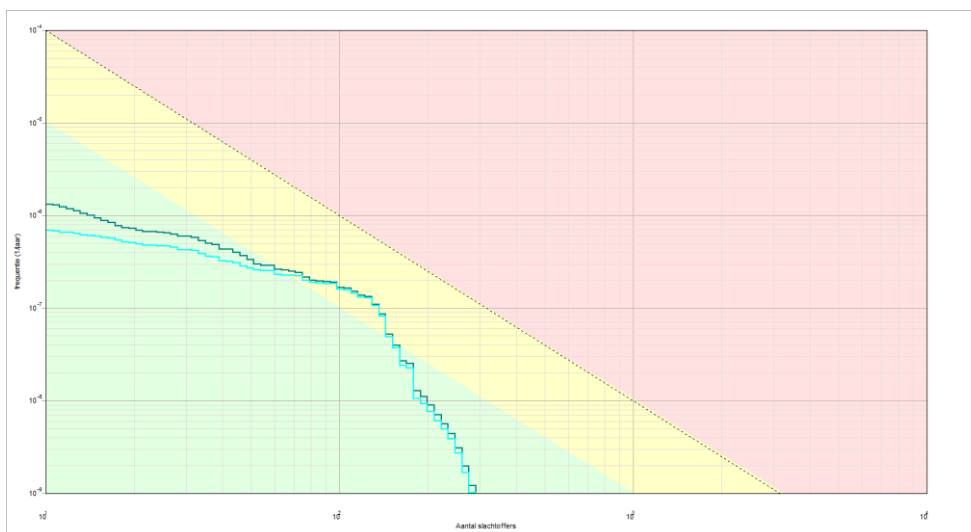
Uit de berekening volgt dat er geen PR 10⁻⁶ contour aanwezig is.
Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de nieuwe ontwikkelingen.

7.2. Groepsrisico

Uit de berekeningen volgen onderstaande fN-curves voor de huidige situatie en de toekomstige situatie.



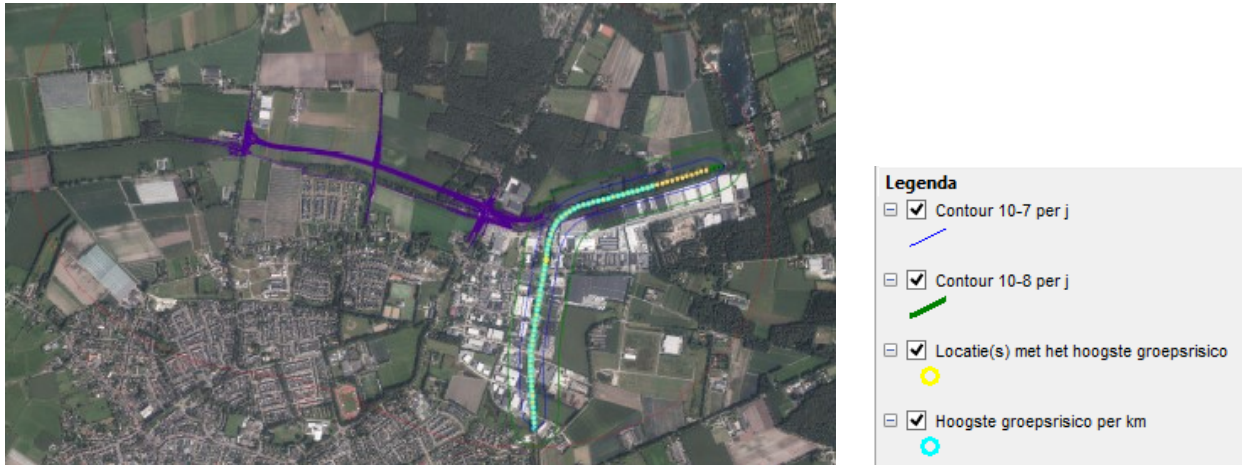
Figuur 6 fN-curve huidige situatie (GR=0,214*OW, maximaal aantal slachtoffers: 291)



Figuur 7 fN-curve toekomstige situatie (GR=0,223*OW, maximaal aantal slachtoffers: 291)

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico nagenoeg gelijk blijft.

Hieronder zijn de trajecten weergegeven waar het groepsrisico het hoogste is.
Daaruit valt op te maken dat de nieuwe weg een lage bijdrage heeft aan het groepsrisico.



Figuur 8 locaties met hoogste groepsrisico bij huidige situatie



Figuur 9 locaties met hoogste groepsrisico bij toekomstige situatie

7.3. Conclusie

Er is geen plaatsgebonden risico berekend. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Het groepsrisico neemt zeer gering toe van $0,214 \cdot OW$ tot $0,223 \cdot OW$. Dit betreft geen significante toename.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid voor de nieuwe ontwikkelingen geen belemmering vormt.

Wel moet de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen betreffende vluchtroutes, bluswatervoorziening en bereikbaarheid van de hulpdiensten.

Bijlage 1 Begrippen

Beperkt kwetsbaar object

Artikel 1, lid 1, onder b van het Bevi

Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van ruimtelijke besluiten met externe veiligheid rekening te houden. Het besluit is – op enkele onderdelen na – op 27 oktober 2004 in werking getreden.

Bevt (Besluit externe veiligheid transportroutes)

Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting nabij wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg)

De circulaire legt veiligheidsnormen vast rondom transportroutes en vormt de basis voor toekomstige wetgeving. De circulaire komt te vervallen op het moment dat het Btev in werking treedt (naar verwachting begin 2013)

Externe veiligheid

Onder externe veiligheid verstaat men het beheersen van risico's die voortvloeien uit de opslag, productie, het gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid wordt in beeld gebracht op basis van de kans om buiten een inrichting, transportas of buisleiding te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Groepsrisico (GR)

Artikel 1, lid 1, onder j van het Bevi.

Invloedsgebied

Artikel 1, lid 1, onder k van het Bevi.

Ketelwagenequivalenten

De hoeveelheid aan transport van gevaarlijke stoffen wordt uitgedrukt in ketelwagenequivalenten (KWE). Een KWE is gelijk aan 50 ton lading.

Kwetsbaar object

Artikel 1, lid 1, onder l van het bevi

Oriëntatiewaarde

De norm voor het groepsrisico is oriëntatiewaarde. Het bevoegde gezag mag hiervan afwijken als daar gewichtige redenen (motivatiebeginsel) voor zijn. Het groepsrisico en dus ook de oriëntatiewaarde wordt uitgedrukt in een grafiek (de FN-curve); het gaat om een zogenaamde cumulatieve kans:

- kans op overlijden 10 personen = 10^{-5} /jaar
- kans op overlijden 100 personen = 10^{-7} /jaar
- kans op overlijden 1000 personen = 10^{-9} /jaar

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Een PAG is het gebied tot 30 meter vanaf het midden van twee sporen, waar bij de realisering van (beperkt) kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Plaatsgebonden risico (PR)

Artikel 1, lid 1, onder o van het Bevi

Risicocontouren

Een risicocontour geeft aan hoe hoog in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Deze contourlijnen kan men vergelijken met de gewone hoogtelijnen op een kaart. Binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Risicoregister (RRGS)

Het risicoregister is een landelijk register waarin in opdracht van het ministerie van I&M risicosituaties met gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd. In het register staan alle bedrijven die giftige, brandbare, explosieve en nucleaire stoffen verwerken of opslaan. Het register is een van de actiepunten van de overheid na de vuurwerkramp in Enschede (op 13 mei 2000). Gemeenten zijn op grond van het Registratiebesluit externe veiligheid verplicht het register te vullen en actueel te houden.

Slachtoffer

Slachtoffers zijn de personen die gewond zijn geraakt of zijn overleden als gevolg van een ongeval of ramp.

Verminderd zelfredzame personen

Personen die voor de brandweer extra capaciteit verlangen in verband met de slechte zelfredzaamheid van deze personen. Hierbij dient te worden gedacht aan personen in ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en objecten die geestelijk- of lichamelijk gehandicapten personen huisvesten.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Daarnaast wordt ook steeds meer gesproken over “redzaamheid” (de ander in veiligheid brengen). De advisering kan zich hier richten op de voorlichting en de alarmering ter verhoging van de zelfredzaamheid.

Bijlage 2 RBM II berekeningen huidige situatie

Rapportage

Noord Om (huidig)

Versie: 2.3.0 Build: 535

Releasedatum: 14-11-2013

Datum: 4-8-2015, tijd: 14:46:01

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	Noord Om (huidig)	
Omschrijving	Noord Om (huidig)	
Modaliteit	Weg	
Weerfile	Volkel	
Totale lengte van de route	1881	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	53	
10-8	114	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	209717	
10-8	471648	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	2.3.0 Build: 535	14/11/2013
Parameters	1.3.	14/11/2013
Weer	1.0	24-8-2012
Scenariobestand	nvt	24-8-2012
Stoffenbestand	Niet ingevuld	24-8-2012
Helpbestand	2.2	24-8-2012
Systeemdatum	-	4-8-2015

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	174750	395850

Rechtsboven

178850

399950

1.4 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Noord Om (huidig)
Omschrijving	Huidige situatie
Extra informatie	Berekening zonder nieuwe weg
Projectcode	Niet ingevuld
Datum afronding	06/08/2015
Uitgevoerd door	
Analist	Ing. T. Hurkens
Telefoon	088-3690453
E-mail	t.hurkens@odzob.nl
Bedrijf	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant
Postadres	Postbus 8035
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Eindhoven
In opdracht van	
Naam	Mevr. M. van den Akker
Telefoon	0492-378504
E-mail	m.vandenakker@gemert-bakel.nl
Organisatie contactpersoon	Gemeente Gemert-Bakel
Postadres	Postbus 10.000
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Gemert

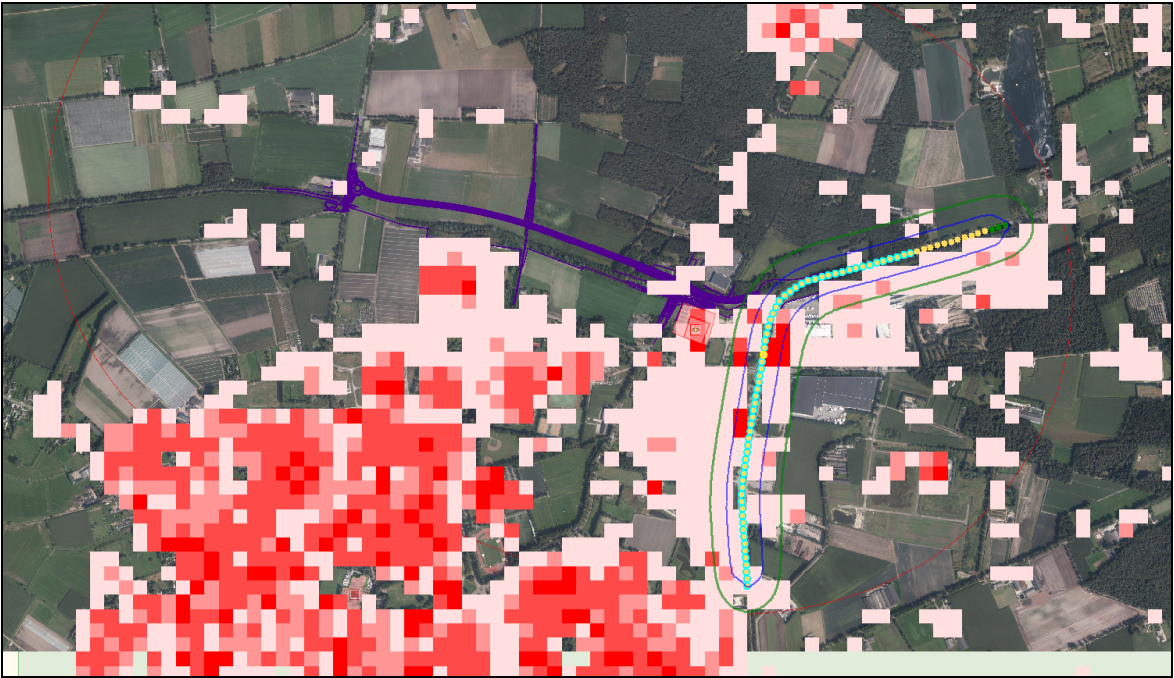
1.4.1 Weer: Volkel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Weerstation	Volkel	
Specificaties	CPR 18E pag. 4.38	
Aantal windrichtingen	12	
Aantal weersklassen	6	
Begin van de dag (hh:mm)	08:00	
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30	
Meteo gegevens		
Meteo gegevens		
Weerstabili	B	D
	D	D
	D	E
	F	
Windsnelh	m/s	3,0
		1,5
		5,0
		9,0
		5,0
		1,5
6:0	o/o	2,100
0:1	o/o	2,200
1:1	o/o	3,000
1:2	o/o	2,500
2:2	o/o	1,800
2:3	o/o	1,500
3:3	o/o	1,600
3:4	o/o	2,100
4:4	o/o	2,500
4:5	o/o	2,000
5:5	o/o	1,600
5:6	o/o	1,300

Meteo gegevens

Weerstabili		B	D	D	D	E	F
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,300	0,900	0,300	0,600	2,900
0:1	o/o	0,000	1,400	1,300	0,600	0,800	3,300
1:1	o/o	0,000	1,200	1,800	1,300	1,400	3,000
1:2	o/o	0,000	1,200	1,400	0,800	1,000	2,500
2:2	o/o	0,000	1,000	1,000	0,300	0,500	1,800
2:3	o/o	0,000	1,300	1,500	0,800	0,600	1,900
3:3	o/o	0,000	2,200	2,600	1,500	0,900	2,400
3:4	o/o	0,000	2,500	4,100	3,700	1,400	3,300
4:4	o/o	0,000	2,600	4,600	4,200	1,400	2,900
4:5	o/o	0,000	2,000	2,400	1,900	0,900	2,700
5:5	o/o	0,000	1,600	1,300	0,600	0,400	2,200
5:6	o/o	0,000	1,100	0,700	0,200	0,300	1,800

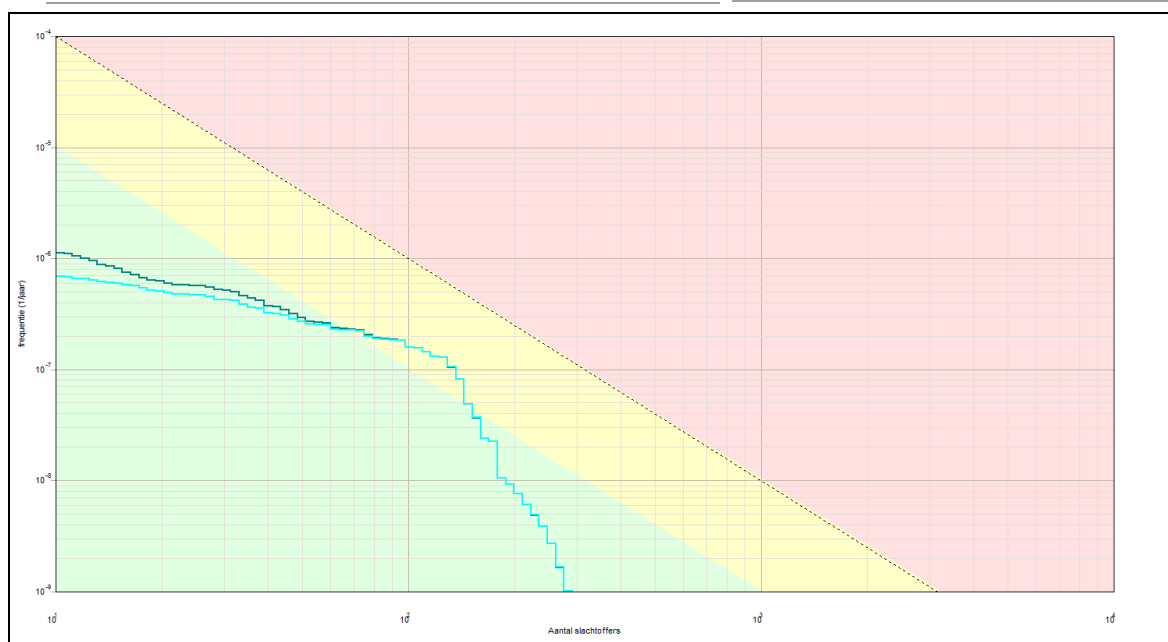
2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde
Naam GR-curve	Groepsrisico van de totale route.
Normwaarde (N:F)	0,00214 (129 : 1,3E-007)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,0E-009)
Max. F (N:F)	1,1E-006 (11 : 1,1E-006)
Naam GR-curve	Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 149-1139
Normwaarde (N:F)	0,00216 (129 : 1,3E-007)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,0E-009)
Max. F (N:F)	6,9E-007 (11 : 6,9E-007)

4 Route en transportgegevens

4.1 Wegroute: N272

Eigenschap	Waarde	Unit
Omschrijving	Provinciale weg N272	
Type wegtraject	Buiten de bebouwde kom	
Breedte	10	m
Frequentie (1/vtg.km)	3,600E-007	
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar	
Coördinaten		
Transport van voorgaand traject	Niet waar	
Transport		
Stof	Aantal transp.	Transp. middel
		Transp. overdag
		Transp. werkweek

	1/jaar		o/o	o/o
GF3 (licht ontvlambare gassen)	585	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
Lengte	1881	m		

5 Bedrijven dagdienst

5.1 1652100000000010_onderwijs

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	1652100000000010_onderwijs	
Omschrijving	onderw	
Aantal mensen		1/ha
Dag	890,653677005408	
Nacht	dag: 890,7, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: 0	
Oppervlak	8663,3	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	NBB	

6 Evenementen werkweek

6.1 time out

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	time out	
Omschrijving	werkdag avond	
Aantal mensen		1/ha
Dag	0	
Nacht	5000	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	1	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	0	
Nacht	7	
Oppervlak	4982,4	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7 Evenementen weekend

7.1 Time out<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Time out<1>	
Omschrijving	rommelmarkt/autodagen	
Aantal mensen		1/ha
Dag	2000	
Nacht	0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	15	1/jaar
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	10,5	
Nacht	0	
Oppervlak	13959,2	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.2 Time out

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Time out	
Omschrijving	weekend zaterdag	
Aantal mensen		1/ha
Dag	0	
Nacht	5000	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	52	1/jaar
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	0	
Nacht	7	
Oppervlak	5620,03	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

Bijlage 3 RBM II berekeningen toekomstige situatie

Rapportage

Noord Om (toekomstig)

Versie: 2.3.0 Build: 535

Releasedatum: 14-11-2013

Datum: 4-8-2015, tijd: 14:37:28

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	Noord Om (toekomstig)	
Omschrijving	Noord Om (toekomstig)	
Modaliteit	Weg	
Weerfile	Volkel	
Totale lengte van de route	4530	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	24	
10-8	99	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	215824	
10-8	929851	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	2.3.0 Build: 535	14/11/2013
Parameters	1.3.	14/11/2013
Weer	1.0	24-8-2012
Scenariobestand	nvt	24-8-2012
Stoffenbestand	Niet ingevuld	24-8-2012
Helpbestand	2.2	24-8-2012
Systeemdatum	-	4-8-2015

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	174750	395850

Rechtsboven

178850

399950

1.4 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Noord Om (toekomstig)
Omschrijving	Nieuwe situatie
Extra informatie	Berekening met nieuwe weg
Projectcode	Niet ingevuld
Datum afronding	06/08/2015
Uitgevoerd door	
Analist	Ing. T. Hurkens
Telefoon	088-3690453
E-mail	t.hurkens@odzob.nl
Bedrijf	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant
Postadres	Postbus 8035
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Eindhoven
In opdracht van	
Naam	Mevr. M. van den Akker
Telefoon	0492-378504
E-mail	m.vandenakker@gemert-bakel.nl
Organisatie contactpersoon	Gemeente Gemert-Bakel
Postadres	Postbus 10.000
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Gemert

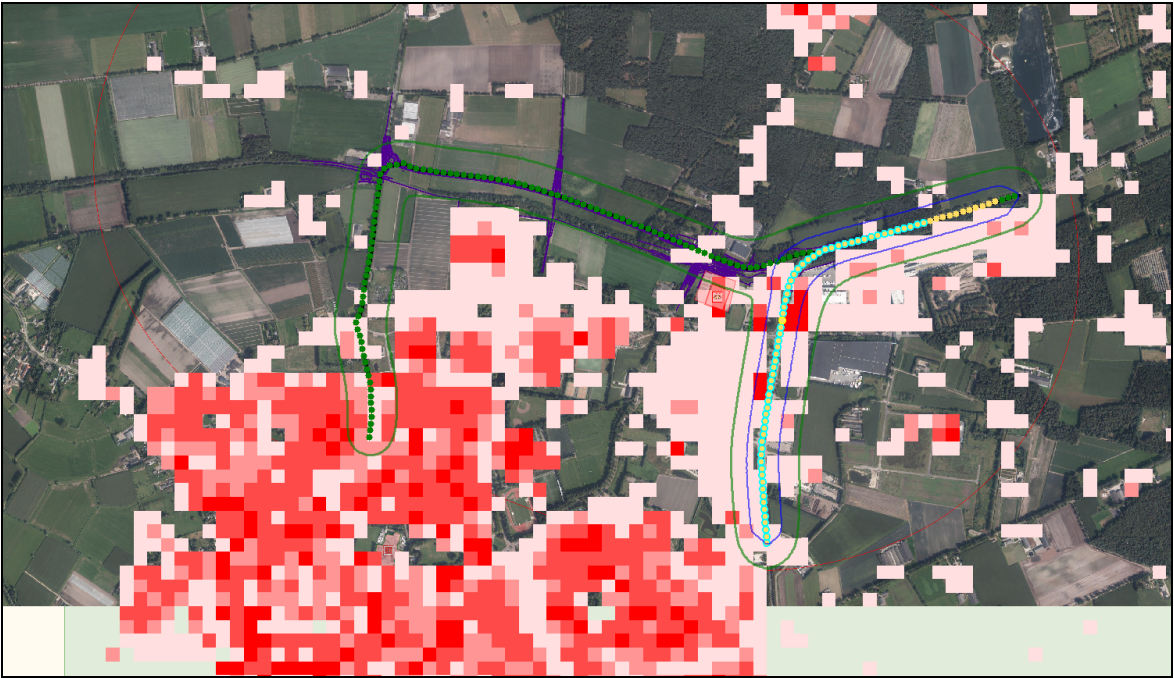
1.4.1 Weer: Volkel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Weerstation	Volkel	
Specificaties	CPR 18E pag. 4.38	
Aantal windrichtingen	12	
Aantal weersklassen	6	
Begin van de dag (hh:mm)	08:00	
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30	
Meteo gegevens		
Meteo gegevens		
Weerstabili	B	D
	D	D
	D	E
	F	
Windsnelh	m/s	3,0
		1,5
		5,0
		9,0
		5,0
		1,5
6:0	o/o	2,100
0:1	o/o	2,200
1:1	o/o	3,000
1:2	o/o	2,500
2:2	o/o	1,800
2:3	o/o	1,500
3:3	o/o	1,600
3:4	o/o	2,100
4:4	o/o	2,500
4:5	o/o	2,000
5:5	o/o	1,600
5:6	o/o	1,300

Meteo gegevens

Weerstabili		B	D	D	D	E	F
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,300	0,900	0,300	0,600	2,900
0:1	o/o	0,000	1,400	1,300	0,600	0,800	3,300
1:1	o/o	0,000	1,200	1,800	1,300	1,400	3,000
1:2	o/o	0,000	1,200	1,400	0,800	1,000	2,500
2:2	o/o	0,000	1,000	1,000	0,300	0,500	1,800
2:3	o/o	0,000	1,300	1,500	0,800	0,600	1,900
3:3	o/o	0,000	2,200	2,600	1,500	0,900	2,400
3:4	o/o	0,000	2,500	4,100	3,700	1,400	3,300
4:4	o/o	0,000	2,600	4,600	4,200	1,400	2,900
4:5	o/o	0,000	2,000	2,400	1,900	0,900	2,700
5:5	o/o	0,000	1,600	1,300	0,600	0,400	2,200
5:6	o/o	0,000	1,100	0,700	0,200	0,300	1,800

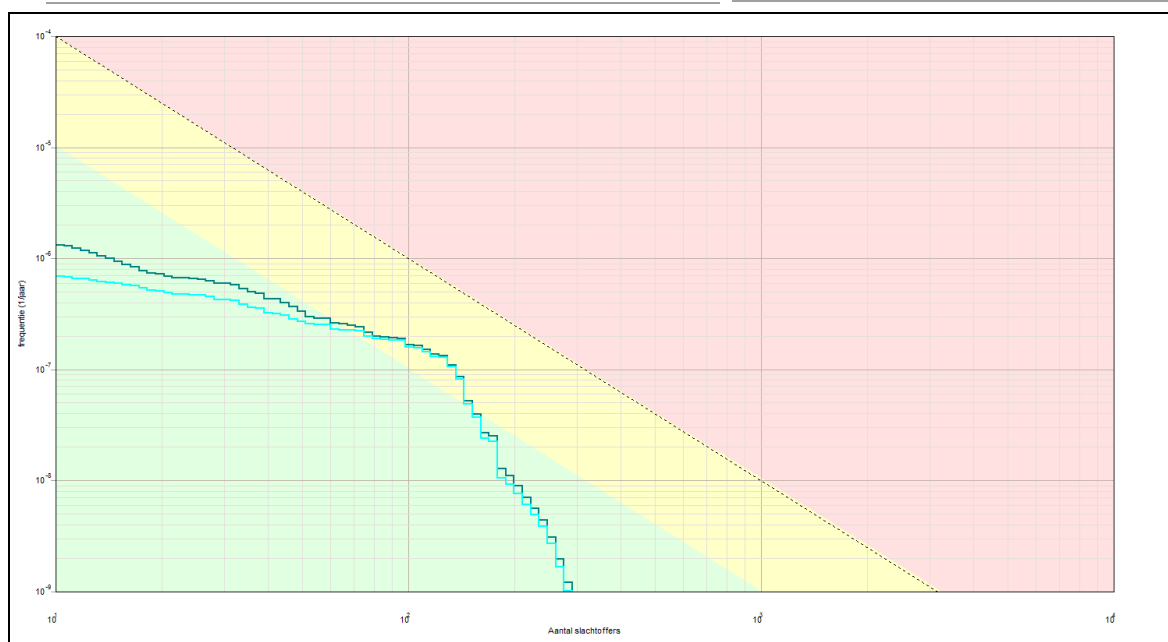
2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde
Naam GR-curve	Groepsrisico van de totale route.
Normwaarde (N:F)	0,00223 (129 : 1,3E-007)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,2E-009)
Max. F (N:F)	1,3E-006 (11 : 1,3E-006)
Naam GR-curve	Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 2, 149-1139
Normwaarde (N:F)	0,00216 (129 : 1,3E-007)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,0E-009)
Max. F (N:F)	6,9E-007 (11 : 6,9E-007)

4 Route en transportgegevens

4.1 Wegroute: Noord-Om

Eigenschap	Waarde	Unit
Omschrijving	Nieuw aan te leggen weg	
Type wegtraject	Buiten de bebouwde kom	
Breedte	10	m
Frequentie (1/vtg.km)	3,600E-007	
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar	
Coördinaten		
Transport van voorgaand traject	Niet waar	
Transport		
Stof	Aantal transp.	Transp. middel
		Transp. overdag
		Transp. werkweek

	1/jaar		o/o	o/o
GF3 (licht ontvlambare gassen)	200	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
Lengte	2649	m		

4.2 Wegroute: N272

Eigenschap	Waarde			Unit
Omschrijving	Provinciale weg			
Type wegtraject	Buiten de bebouwde kom			
Breedte	10			m
Frequentie (1/vtg.km)	3,600E-007			
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar			
Coördinaten				
Transport van voorgaand traject	Niet waar			
Transport				
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o
GF3 (licht ontvlambare gassen)	585	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
Lengte	1881	m		

5 Bedrijven dagdienst**5.1 1652100000000010_onderwijs**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	1652100000000010_onderwijs	
Omschrijving	onderw	
Aantal mensen		1/ha
Dag	890,653677005408	
Nacht	dag: 890,7, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: 0	
Oppervlak	8663,3	m²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	NBB	

6 Evenementen werkweek

6.1 time out

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	time out	
Omschrijving	werkdag avond	
Aantal mensen		1/ha
Dag	0	
Nacht	5000	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	1	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	0	
Nacht	7	
Oppervlak	4982,4	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7 Evenementen weekend**7.1 Time out<1>**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Time out<1>	
Omschrijving	rommelmarkt/autodagen	
Aantal mensen		1/ha
Dag	2000	
Nacht	0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	15	1/jaar
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	10,5	
Nacht	0	
Oppervlak	13959,2	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.2 Time out

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Time out	
Omschrijving	weekend zaterdag	
Aantal mensen		1/ha
Dag	0	
Nacht	5000	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,25	
Nacht	0,1	
Aantal evenementen	52	1/jaar
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	0	
Nacht	7	
Oppervlak	5620,03	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gemert-Bakel
Mevrouw M. van den Akker
Postbus 10000
5420 DA GEMERT

Omgevingsadvisering

Onderwerp

Ontwikkeling 'Noord-Om'

Datum

11 september 2015

Uw brief van

12 augustus 2015

Uw kenmerk

Behandeld door

dhr. PMF van der Vleuten

Telefoon

(040) 2 203 638

Ons kenmerk

15.U.05741

Aantal bijlagen

In afschrift aan

Het afdelingshoofd
Brandweertzorg Peelland, de heer
T. Verheul

Geacht college,

U heeft op 12 augustus 2015 bij Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost een verzoek om advies ingediend. De adviesaanvraag betreft de voorbereiding op het bestemmingsplan over de realisatie van een rondweg aan de noordzijde van Gemert. De nieuwe weg wordt aangeduid als "Noord-Om". Hieronder staat ons preadvies en in de bijlage zijn het risicoprofiel, het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid beschreven.

Grondslag

De grondslag van dit advies is gelegen in het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Over de nieuwe weg worden namelijk gevaarlijke stoffen vervoerd.

De volgende documenten hebben wij gebruikt voor ons advies:

- De MER Noord-Om Gemert-Bakel door het bedrijf Witteveen en Bos. Definitieve versie, datum 20 oktober 2008;
- Het rapport 'Risicoanalyse Noord-Om' door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant. Definitieve versie, datum 11 augustus 2015;
- De Trace-kaart. Geen datum;
- Toelichting met verantwoording groepsrisico. Geen datum.

Advies

Deze ontwikkeling is vanuit veiligheidsoogpunt een verbetering. Het is beter om het vervoer van gevaarlijke stoffen over een provinciale of rijksweg te laten plaatsvinden dan door de bebouwde kom. Een calamiteit binnen de bebouwde kom heeft namelijk een grotere impact op de omgeving.

Wij adviseren om de onderstaande bestaande brandkranen te handhaven:

- De brandkraan die ligt ter hoogte van de nieuwe rotonde op de Peeldijk en Handelseweg;
- De brandkraan die ligt ter hoogte van het gebouw op de Boekelseweg nummer 15.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Wij zien graag het voorontwerpbestemmingsplan tegemoet. Als u nog vragen hebt, kunt u contact opnemen met de behandelend adviseur.

Hoogachtend,
het Dagelijks Bestuur Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost,
namens deze,

b.a.

L.G. van de Ven - de Wit
Afdelingshoofd Proactie

Bezoekadres

Deken van Somerenstraat 2
5611 KX Eindhoven
Telefoon (040) 2 203 203
info@vrbzo.nl
www.veiligheidsregiobzo.nl

Postadres

Postbus 242
5600 AE Eindhoven

Bijlage

Risicoprofiel

De externe veiligheidsrisico's die zich op de nieuwe weg 'Noord-Om' kunnen voordoen zijn een incident met een tankwagen die gecompriemd brandbaar gas (Propan/LPG) vervoerd. Hieronder een uitwerking van dit scenario:

Gecomprimeerd brandbaar gas

Door een incident op de weg ontstaat een brand waarbij een tankwagen met LPG is betrokken. Vanwege oplopende temperaturen neemt de druk in de tank toe. Binnen circa 20 minuten leidt het vrijkomen en het ontsteken van de inhoud tot overdruk-effecten en een grote vuurbal. De hittestraling is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken.

Alle mensen die zich buiten en binnen 90 meter van het incident bevinden komen te overlijden. Tot op 400 meter kunnen mensen (ernstig) gewond raken. Van de mensen die zich binnen een gebouw bevinden en binnen 90 meter van het incident zal 10% komen te overlijden. Tot op 230 meter kunnen mensen (ernstig) gewond raken. De dichtstbijzijnde woningen liggen op meer dan 80 meter van de nieuwe weg.

Groepsrisico

In het rapport 'Risicoanalyse Noord-Om' is het groepsrisico uitgewerkt. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde liggen en er is geen significante toename.

Zelfredzaamheid

Met zelfredzaamheid wordt de mate aangegeven waarin personen zich in veiligheid kunnen brengen als zich een incident voordoet. In de nabijheid (200 meter) van de nieuwe weg zijn geen groepen verminderd zelfredzame personen gevestigd, zoals een ziekenhuis, bejaardenhuis of kinderdagverblijf. Daarnaast kunnen de mensen hun woningen verlaten en vluchten van de nieuwe weg af.

Bestrijdbaarheid

Bij het bestrijden van een incident zijn een goede bereikbaarheid en bluswatervoorziening belangrijk. De bereikbaarheid naar de nieuwe weg voldoet. De bluswatervoorziening is ook voldoende. Er liggen namelijk voldoende brandkranen bij de woningen die liggen bij de straten 'De Leber' en 'De Landweer'. Bij de aansluitingen op de nieuwe weg liggen ook brandkranen. Het betreft:

- De brandkraan die ligt ter hoogte van de nieuwe rotonde op de Peeldijk en Handelseweg;
- De brandkraan die ligt ter hoogte van het gebouw op de Boekelseweg nummer 15.

Wij adviseren deze brandkranen te laten liggen bij de realisatie van de nieuwe weg. Deze brandkranen zijn ook nodig om een incident om de nieuwe weg te kunnen bestrijden.

Omgevingsadvisering

Onderwerp

Ontwikkeling 'Noord-Om'

Ons kenmerk

15.U.05741

