

**MILIEUASPECTEN
BESTEMMINGSPLAN OOSTPOORT
ROSENDAAL**

**MILIEUASPECTEN
BESTEMMINGSPLAN OOSTPOORT
ROOSENDAAL**

Opdrachtgever:	Gemeente Roosendaal De heer R. Kools
Uitvoering:	Regionale Milieudienst West-Brabant Postbus 16 4700 AA ROOSENDAAL
Opgesteld door:	Marianne Mesman
Collegiale toets:	Léon Frijters
Datum rapport:	23 november 2009 / actualisatie paragraaf externe veiligheid 18 juni 2010

Dit advies is gebaseerd op de geldende wet- en regelgeving. Indien u het advies niet direct gebruikt, dient u er rekening mee te houden dat wet- en regelgeving aan verandering onderhevig zijn en het advies naar verloop van tijd mogelijk (op onderdelen) niet meer correct is. Bij twijfel hierover kunt u met ons contact opnemen, zodat wij u kunnen adviseren over de bruikbaarheid van het advies.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Bedrijven en milieuzonering	5
3	Luchtkwaliteit	9
4	Geur	11
5	Externe veiligheid	12
6	Geluid	21
7	Bodem.....	23

Bijlage 1 Diverse kaarten:

- stedenbouwkundig plan Oostpoort
- Bestemmingsplan Oostpoort; voorontwerp verbeelding
- Bestemmingsplan Majoppeveld; plankaart

Bijlage 2 Berekeningen externe veiligheid

- Rapportage Oostpoort: Bestaande situatie Transport 2009
- Rapportage Oostpoort: Bestaande situatie Transport Basisnet I
- Rapportage Oostpoort: Bestaande situatie Transport Basisnet II
- Rapportage Oostpoort: Nieuwe ontwikkeling Transport 2009
- Rapportage Oostpoort: Nieuwe ontwikkeling Transport Basisnet I
- Rapportage Oostpoort: Nieuwe ontwikkeling Transport Basisnet II

1 Inleiding

19 Oktober 2009 heeft de gemeente Roosendaal opdracht verstrekt aan de RMD in verband met het opstellen van een milieuparagraaf voor het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Oostpoort. Dit nieuwe bestemmingsplan is een herziening van een gedeelte van bestemmingsplan Majoppeveld.

Op de locatie Oostpoort zal een retailpark worden ontwikkeld. Aangezien er sprake is van een uitgebreidere branchering, er ruimte zal worden gecreëerd voor enkele nieuwe functies en het bruto vloeroppervlak zal worden vergroot tot ca. 39.000 m², is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Over het vloeroppervlak wordt opgemerkt dat het vigerende bestemmingsplan Majoppeveld reeds een wijzigingsbevoegdheid bevat om het vloeroppervlak van de woonboulevard te vergroten tot 40.000 m². Eén van de voorwaarden om van deze bevoegdheid gebruik te kunnen maken, is het afwezig zijn van milieuhygiënische belemmeringen.

Van belang om te vermelden is dat de maximaal toegestane milieucategorie niet verandert. Bestemmingsplan Majoppeveld laat in het gehele plangebied bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toe. Een groot gedeelte van het plangebied -met aanduiding (wb)- maakt tevens detailhandel in o.a. meubels en woninginrichtingartikelen mogelijk, terwijl ter plaatse van het benzinestation de aanduiding (bvp) is opgenomen. Dit staat voor 'benzineverkooppunt'. Het nieuwe bestemmingsplan staat eveneens de vestiging van bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toe in het gehele plangebied. Daarnaast is er ruimte voor (perifere) detailhandel, uitgezonderd in het noordelijk deel van de locatie Oostpoort.

Ten behoeve van dit advies zijn van de gemeente de volgende documenten ontvangen:

- Bestemmingsplan Majoppeveld (digitale versie mei 2007);
- Voorontwerp verbeelding bestemmingsplan Oostpoort (23 september 2009);
- Tekening 'Nieuwe situatie Retailpark – Roosendaal', Bureau voor stedenbouw en architectuur Wim de Bruijn B.V, 16 maart 2009;
- Brancheringsoverzicht Retailpark Roosendaal, juni 2009;
- Brief van WPM Planontwikkeling B.V, kenmerk PO09.1464/JG/ig, 16 november 2009, inzake consequentie bestemmingsplanwijziging bezoekersaantal;
- Brief van WPM Planontwikkeling B.V, kenmerk PO09.1276/JG/ig, 8 oktober 2009, inzake prognose bezoekersaantallen;
- Notitie 'Verkeerseffecten ontwikkeling Oostpoort', door Goudappel Coffeng, kenmerk RSD101/Gfs/0800, 4 september 2008, met bijlage 'Kruispuntstromen'.

In dit rapport vindt u een tekstvoorstel voor de milieuparagraaf van het nieuwe bestemmingsplan, waarbij aandacht is besteed aan de milieu-aspecten Bedrijven en milieuzonering, Luchtkwaliteit, Geur, Externe Veiligheid, Geluid en Bodem. Conform uw verzoek is telkens een onderscheid gemaakt naar bestaande en nieuwe situatie.

Het rapport heeft twee bijlagen. In bijlage 1 zijn het stedenbouwkundig plan, de voorontwerp verbeelding en de plankaart van het vigerende bestemmingsplan Majoppeveld opgenomen. Bijlage 2 hoort bij het hoofdstuk 'Externe veiligheid' en bevat diverse berekeningen.

Opmerking over bezoekersaantallen

Voor de adviezen over lucht, externe veiligheid en geluid is gebruik gemaakt van de brief van WPM Planontwikkeling van 16 november 2009. In deze brief is vermeld: "Conform het huidige bestemmingsplan genereert het Retailpark Roosendaal circa 21.000 bezoekers op weekbasis. Volgens het nieuwe bestemmingsplan worden dit circa 25.000 bezoekers". Daarbij geeft WPM Planontwikkeling aan dat het huidige bestemmingsplan 38.500 m² toestaat (Retailpark).

Echter, uit bestemmingsplan Majoppeveld blijkt dat rechtstreeks 20.000 m² vloeroppervlak woonboulevard is toegestaan en 20.000 m² middels toepassing van een wijzigingsbevoegdheid. Bij de betreffende wijzigingsbevoegdheid is aangegeven dat de uitbreiding van 20.000 naar 40.000 m² milieutechnisch onderzocht moet worden. Voor de milieutechnische onderbouwing volstaat het dus niet om van 21.000 bezoekers uit te gaan. De uitbreiding zou ook onderzocht moeten worden. Geadviseerd wordt het rapport hierop aan te vullen.

2 Bedrijven en milieuzonering

2.1 Toetsingskader

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuzonering beperkt zich in het algemeen tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar. Voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de VNG van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' in 2009 een geheel herziene uitgave opgesteld. Deze publicatie is geraadpleegd ten behoeve van dit advies.

Richtafstanden

In de VNG-publicatie is een richtafstandenlijst opgenomen in relatie tot het omgevingstype rustige woonwijk. In deze lijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. In tabel 1 zijn de milieucategorieën en richtafstanden uit de VNG-publicatie overgenomen.

Tabel 1 Milieucategorieën en richtafstanden

<i>Milieucategorie</i>	<i>Richtafstanden tot omgevingstype 'rustige woonwijk'*</i>
1	10
2	30
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	700
5.3	1000
6	1500

** indien de omgeving is te typeren als 'gemengd gebied', gelden kleinere richtafstanden, namelijk één afstandstap kleiner. Dit geldt niet voor het aspect gevaar (zie de VNG-publicatie, paragraaf 2.3.).*

De VNG-publicatie geeft richtafstanden, gebaseerd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemening of ligging nabij drukke wegen een hogere milieubelasting kent.

Omgevingstype 'rustige woonwijk'

Een 'rustige woonwijk' is een woonwijk die is (wordt) ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.

Omgevingstype 'gemengd gebied'

Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als 'gemengd gebied' worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Bij het opstellen van dit advies is voor de nabijgelegen woonwijken Kalsdonk en Kortendijk uitgegaan van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Voor de gebieden aan de noordelijke en oostelijke zijde van het plangebied is gekozen voor het omgevingstype 'gemengd gebied'. Hier is in hoofdzaak sprake van bedrijfsactiviteiten met op een aantal locaties bedrijfswoningen (omgeving Rucphensebaan).

Wijze van meten

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning (of andere milieugevoelige functie) die volgens het (bestemmings)plan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

2.2 Bestaande situatie

- Bestemmingsplan

De onderhavige gronden maken deel uit van het vigerende bestemmingsplan Majoppeveld en hebben de bestemming Bedrijventerrein 1 (BT-1) met aanduiding c. Binnen deze bestemming zijn bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toegestaan. De bijbehorende grootste richtafstanden, respectievelijk 50 meter en 100 meter ten opzichte van een rustige woonwijk, vallen over woningen in de directe omgeving van het plangebied.

Het zuidelijk deel van het plangebied heeft bij de Bestemming BT-1c de aanduiding 'wb', wat staat voor woonboulevard, terwijl het benzineverkooppunt de aanduiding 'bvp' heeft. Het gebied dat op de plankaart van bestemmingsplan Majoppeveld voorzien is van een arcering (wijzigingsgebied), heeft geen aanduiding 'woonboulevard' of 'benzineverkooppunt'. Voor dit gebied is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van een eventuele uitbreiding van de woonboulevard.

- Aanwezige bedrijven

In het bedrijvenbestand MPM4all van de RMD, waarin de bedrijven zijn geregistreerd die onder het regime van de Wet milieubeheer vallen¹, komen voor het plangebied geen bedrijven voor in een milieucategorie hoger dan 2. Dit geldt ook voor het benzineverkooppunt, waar geen LPG wordt verkocht. De overige bedrijven in het plangebied hebben geen vergunning op basis van de Wet milieubeheer, dan wel geen melding ingediend in het kader van deze wet.

In het bedrijvenbestand komen drie bedrijven voor. Het betreft:

- 1) Van Beethovenlaan 85, een benzineverkooppunt zonder LPG
Het bedrijf is onder te brengen bij SBI-code 2008: 473.3, Benzineverkooppunt zonder LPG.

Richtafstanden omgevingstype 'rustige woonwijk'

Omschrijving	SBI Code 1993	SBI Code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieu Cat.	Verkeer
Benzineverkooppunt zonder LPG	505.3	473.3	30	0	30	10	30	2	3P*

**Er is sprake van een potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer.*

De grootste richtafstand van 30 meter reikt niet over de aanwezige woningen in de wijken Kortendijk en Kalsdonk. In de optiek van Bedrijven en milieuzonering vormt dit bedrijf geen belemmering.

¹ Dit betreft zowel vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer als meldingen.

2) Oostplein 17, een bouwmarkt van Gamma

Het bedrijf is onder te brengen bij SBI-code (2008): 4752, Bouwmarkten, tuincentra, etc.

Richtafstanden omgevingstype 'rustige woonwijk'

Omschrijving	SBI Code 1993	SBI Code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieu Cat.	Verkeer
Bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten	5246/9	4752	0	0	30	10	30	2	3P*

**Er is sprake van een potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking voor personenvervoer.*

De grootste richtafstand van 30 meter reikt niet over de aanwezige woningen gelegen in de wijken Kortendijk en Kalsdonk. In de optiek van Bedrijven en milieuzonering vormt dit bedrijf geen belemmering.

3) De Meeten 6 – 6a, L&T Transport dat zich richt op de opslag en vervoer van plastickorrels.

Het bedrijf is onder te brengen bij SBI-code (2008): 51209.B, Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte).

Richtafstanden omgevingstype 'rustige woonwijk'

Omschrijving	SBI Code 1993	SBI Code 2008	Geur (m)	Stof (m)	Geluid (m)	Gevaar (m)	Grootste afstand	Milieu Cat.	Verkeer
Opslaggebouwen	6312	51209.B	0	0	30C	10	30	2	2G**

** Er is sprake een bedrijf dat mogelijk continue in bedrijf kan zijn;*

***Er is sprake van een potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer.*

De richtafstand van 30 meter als gevolg van het milieuaspect geluid reikt over de aanwezige woningen gelegen aan de Rucphensebaan, o.a. de huisnummers 8 en 10. In de optiek van Bedrijven en milieuzonering vormt dit bedrijf in de bestaande situatie een belemmering. Uit het stedenbouwkundig plan (zie bijlage 1) blijkt echter dat dit bedrijf niet gehandhaafd blijft. Derhalve is er in de toekomstige situatie geen sprake van een belemmering.

Conclusie

Het vigerende bestemmingsplan Majoppeveld laat in het gehele plangebied bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toe. De grootste richtafstand bij milieucategorie 3.2 is 100 meter ten opzichte van een rustige woonwijk. Deze richtafstand reikt over woningen in de directe nabijheid van het plangebied.

Over de bestaande bedrijvigheid wordt opgemerkt dat er, behoudens L&T Transport, sprake is van voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies.

2.3 Nieuwe situatie

Gekeken is naar de invloed van het plan op de omgeving. De invloed van de omgeving op het plangebied komt niet aan de orde, aangezien daarin geen gevoelige functies voorkomen dan wel mogelijk worden gemaakt.

In de nabijheid van het plangebied komen twee omgevingstypen voor: 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Achtereenvolgens wordt op beide ingegaan.

- Rustige woonwijk

Het bestemmingsplan heeft qua milieucategorie een conserverend karakter. Als voor het gehele plangebied wordt uitgegaan van bedrijvigheid in maximaal milieucategorie 3.2, dan moet ten opzichte van de woonwijken Kalsdonk en Kortendijk een grootste richtafstand van 100 meter worden aangehouden, aangezien deze te karakteriseren zijn als 'rustige woonwijk'. De richtafstand van 100 meter wordt gemeten vanaf de bestemmingsgrens en reikt niet over de woningen in Kalsdonk, maar wel over de noordwestelijke punt van Kortendijk.

Zodoende is er vanuit de optiek van Bedrijven en milieuzonering een belemmering voor de vestiging van bedrijven in milieucategorie 3.2 en 3.1 in delen van het plangebied. Echter, zoals geconstateerd in paragraaf 2.2, geldt dit in de huidige situatie ook en is er wat dat betreft geen sprake van een wijziging ten opzichte van de vigerende bestemmingsplansituatie.

In overweging wordt gegeven om het plangebied inwaarts te zoneren. Dit houdt in dat op korte afstand van de woningen slechts weinig milieubelastende activiteiten toelaatbaar zijn. Concreet betekent dit dat binnen een afstand van 50 meter vanaf de gevels van de woningen aan de Dijkrand (de D-Dijken) bedrijven in maximaal milieucategorie 2 zijn toegestaan, in de zone tussen 50 en 100 meter vanaf deze woningen maximaal milieucategorie 3.1 en vanaf 100 meter maximaal milieucategorie 3.2.

- Gemengd gebied

De gebieden grenzend aan de noord- en oostzijde van het plangebied zijn van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dit impliceert dat de grootste richtafstand met één afstandstap mag worden verlaagd. In dit geval van 100 meter (milieucategorie 3.2) naar 50 meter. Binnen deze 50 meter liggen o.a. de woningen aan de Rucphensebaan 8 en 10. In de optiek van Bedrijven en milieuzonering is er een belemmering voor de vestiging van bedrijven in milieucategorie 3.2 en 3.1 in delen van het plangebied.

In overweging wordt gegeven om binnen een afstand van 30 meter vanaf de bestemmingsgrens 'GD' (gemengd, zie bestemmingsplan Majoppeveld) maximaal milieucategorie 2 toe te staan en tussen 30 en 50 meter maximaal milieucategorie 3.1. Daarbuiten is ruimte voor bedrijven in milieucategorie 3.2.

Indien in het gehele plangebied bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 worden toegestaan, zijn er in de gebieden aan de noord-, oost- en zuidzijde van het plangebied in de optiek van Bedrijven en milieuzonering belemmeringen. Deze doen zich voor als gevolg van de buiten het plangebied aanwezige/te projecteren woningen.

In overweging wordt gegeven het plangebied inwaarts te zoneren teneinde deze belemmeringen op te heffen. Overigens wijkt de beoogde bestemmingsplansituatie niet af van de bestaande, in die zin dat geen hogere milieucategorie toelaatbaar wordt.

3 Luchtkwaliteit

Dit advies is gebaseerd op de brief van 16 november 2009 van WPM Planontwikkeling B.V. over de consequenties van de bestemmingsplanwijziging voor het bezoekersaantal.²

3.1 Toetsingskader

Het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit is bepaald in de volgende documenten:

- de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna te noemen de Wm;
- het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen het Besluit nibm;
- de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen de Regeling nibm;
- de 'Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
- de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'.
- het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen het Besluit gevoelige bestemmingen;
- het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, van kracht geworden op 1 augustus 2009).

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen. Een besluit om een ruimtelijke ontwikkeling toe te staan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wm die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit.

Volgens artikel 5.16, lid 1 onder a tot en met d Wet milieubeheer is er, wat de luchtkwaliteit betreft, geen belemmering voor een ontwikkeling indien:

- a. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkeling niet leidt tot het overschrijden van de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden;
- b. aannemelijk is gemaakt dat (1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de ontwikkeling per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of (2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (saldering);
- c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor een grenswaarde is opgenomen;
- d. de ontwikkeling is genoemd, beschreven ofwel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een vastgesteld programma.

3.2 Bestaande situatie

Het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit spitst zich toe op de ontwikkeling van het plangebied. Gelet op het aangehaalde artikel is het niet nodig om de bestaande situatie afzonderlijk te beschouwen in het onderzoek, doch enkel in relatie tot de nieuwe situatie.

3.3 Nieuwe situatie

- Niet in betekenende mate bijdragen

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat in bepaalde categorieën van gevallen, die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, geen directe toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. In het Besluit nibm en de Regeling nibm zijn deze categorieën van gevallen aangewezen. In dergelijke gevallen is verdere toetsing aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden niet aan de orde.

² Er is geen gebruik gemaakt van het rapport 'Verkeerseffecten ontwikkeling Oostpoort' van 04-09-2009 door Goudappel Coffeng. In dit rapport is namelijk een ontwikkeling meebeschoofd -het logistiek centrum- die thans niet aan de orde is.

Zo kan een woningbouwlocatie onder de in deze regelgeving aangewezen categorieën vallen, namelijk indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 woningen omvat. Daarbij is door het ministerie van VROM, zo blijkt uit het rapport 'Bepaling van IBM planomvang op basis van herziene uitgangspunten' van december 2006, uitgegaan van gemiddeld 2,6 voertuigbewegingen per woning per weekdag. Een toename van de verkeersintensiteit met maximaal 3.900 voertuigbewegingen per weekdag (1.500 woningen * 2,6 voertuigbewegingen per woning per weekdag) draagt dus niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In dit geval gaat het om de ontwikkeling van het plangebied Oostpoort die een zekere intensivering van het gemotoriseerde verkeer met zich mee zal brengen. De verkeerseffecten van de ontwikkeling zijn beschreven in de brief 'Consequentie bestemmingsplanwijziging bezoekersaantal' van 16 november 2009 van WPM Planontwikkeling B.V. In deze brief is vermeld dat de bestemmingsplanwijziging naar verwachting zal leiden tot een toename van het aantal bezoekers van 21.000, met 4.000, naar 25.000 per week. In de brief is voorts aangegeven dat van het totaal aantal bezoekers (25.000) circa 4.000 bezoekers per fiets of openbaar vervoer komen, dat is 16%.

Een toename van 4.000 bezoekers per week komt, uitgaande van 5 winkeldagen per week, neer op een toename van 800 bezoekers per dag. Daarvan komen er 672 (84% van 800) met de auto. De toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling is dan 1.344 (672 aankomst en 672 vertrek) per dag.

De toename van de verkeersintensiteit op de ontsluitingsweg als gevolg van de beoogde ontwikkeling is circa 1.344. Dit is aanzienlijk lager dan de eerder genoemde 3.900 voertuigbewegingen van een project met 1.500 woningen.

- Gevoelige bestemmingen

In het Besluit gevoelige bestemmingen is gesteld dat bepaalde bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd binnen een zone van 50 meter langs provinciale wegen of 100 meter langs rijkswegen, gemeten vanaf de rand van de weg, indien in zo'n zone de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Het gaat om gebouwen die geheel of gedeeltelijk zijn bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Bestemmingsplan Oostpoort voorziet niet in deze functies. Gelet op het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen is in dit geval geen sprake van een realisatieverbod.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In een dergelijk geval is een nader onderzoek naar de concentratie en toetsing aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden niet aan de orde. De luchtkwaliteit vormt geen beletsel of beperking voor de beoogde ontwikkeling.

4 Geur

In de paragraaf over Bedrijven en milieuzonering is voor de relevante activiteiten vermeld wat de richtafstanden zijn voor het aspect geur. Korteafstandshalve wordt hier verwezen naar de betreffende paragraaf.

Zowel voor wat betreft de bestaande als de nieuwe situatie kan over geur van veehouderijen het volgende worden opgemerkt. In de ruimere omgeving bevinden zich geen veehouderijen, waarvan de geurinvloed reikt tot op de projectlocatie. Knelpunten op het gebied van geurhinder van veehouderijen worden dus niet verwacht.

5 Externe veiligheid

5.1 Toetsingskader

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

- Bevi-bedrijven

Het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven en wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten.

In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn voor specifieke situaties standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico.

- Transport gevaarlijke stoffen

Voor ruimtelijke plannen zijn spoorwegen, vaarwegen en autowegen risicorelevant als er binnen een zone van 200 meter vanaf de transportas een ontwikkeling gepland wordt. Voor buisleidingen geldt dat de meest risicovolle buisleidingen hogedruk aardgasleidingen zijn. Vanaf een druk van 20 bar dienen afstanden aangehouden te worden (dit kan veranderen als in 2010 nieuwe regelgeving tot stand komt).

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het doorgaand transport, waaronder ook buisleidingen, dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (ministeries van VROM, BZK en VenW) uit 2004 en de wijziging daarop van 1 augustus 2008 en 1 januari 2010, waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen. Voor buisleidingen wordt in principe verwezen naar de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' uit 1984.

Opmerking:

Met de recent gewijzigde circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' is de nadruk meer komen te liggen op de effectenbenadering, terwijl voorheen de risicobenadering centraal stond. Letale effecten oftewel dodelijke slachtoffers ten gevolge van een ongeval met een transport gevaarlijke stoffen kunnen zich op grotere afstand voordoen dan 200 meter van de transportstroom. Dit hangt onder meer samen met de stof die vervoerd wordt. Op grond van de effectbenadering volstaat het dus niet om enkel de zone tot 200 meter van een transportas te beschouwen.

Dit betekent dat indien een risicoberekening niet aan de orde is, omdat buiten de zone van 200 meter van een transportas (spoorweg, vaarweg, autoweg en/of buisleiding) een ruimtelijke ontwikkeling is gepland, of er geen sprake is van een toename van het groepsrisico, de (regionale) brandweer in de gelegenheid gesteld moet worden om advies uit te brengen over de planning en invulling van eventueel te nemen veiligheidsverhogende maatregelen (=effectbenadering), indien een ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een transportas.

Binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar mogen geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoorgebouwen met minder dan 1.500 m² bvo) is dit een richtwaarde. De circulaire uit 2004 hanteert voor de begrippen kwetsbaar object en beperkt kwetsbaar object dezelfde definitie als het Bevi.

Daarnaast kent de circulaire de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Indien binnen 200 meter vanaf de as van de transportroute nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het RO-besluit het groepsrisico te worden verantwoord.

Nieuwe regelgeving is in voorbereiding, (zie de tekst in onderstaand kader) waarin nader in wordt gegaan op de ontwikkeling van het Basisnet Weg. Inmiddels is de methodiek van de basisnetten Weg en Water opgenomen in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (dit betreft de wijziging van 1 januari 2010). Toepassing van Plasbrandaandachtsgebieden (PAG) en de randvoorwaarden voor de verantwoording van het groepsrisico zijn nog niet in de circulaire opgenomen.

Basisnet Weg

De Rijksoverheid is bezig met de ontwikkeling van het Basisnet Weg (naast Basisnet Spoor en Basisnet Water).

In het Basisnet Weg worden grenzen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen op basis van gebruiksruimte. De gebruiksruimte is vastgelegd d.m.v. een risicogrens (afhankelijk van het type wegvak een 10^{-6} contour –veiligheidszone- of een 10^{-7} contour). De risico's van het vervoer mogen niet buiten de gebruiksruimte komen (10^{-6} is een grenswaarde en 10^{-7} is een oriëntatiewaarde). Per wegvak is bepaald of er sprake is van een veiligheidszone, een plasbrandzone en is het plafond voor transport van GF3 (LPG/Propan) aangegeven.

Overeenkomstig de huidige regelgeving dienen plannen die binnen een afstand van 200 meter van een rijksweg zijn gelegen te worden getoetst. Heeft een weg een veiligheidszone (lees plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6}) dan mogen binnen de zone geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Indien de weg een plasbrand-aandachtsgebied heeft dan dienen plannen met geprojecteerde bouwwerken die binnen deze afstand worden gerealiseerd, te worden verantwoord. Het groepsrisico dient berekend te worden op basis van het huidige vervoer en op basis van het plafondscenario.

Randvoorwaarden met betrekking tot de verantwoording van het groepsrisico worden met het basisnet duidelijk omschreven. Is het groepsrisico lager dan 0.1 maal de oriënterende waarde voor het groepsrisico dan hoeft het groepsrisico niet te worden verantwoord. Indien de toename van het groepsrisico beperkt blijft tot 10% en het groepsrisico onder de oriënterende waarde is gelegen, dan hoeft het groepsrisico evenmin te worden verantwoord. In de overige gevallen is een verantwoording van het groepsrisico wel noodzakelijk.

De Stuurgroep Basisnet is akkoord gegaan met het koppelen van de Basisnetten Weg en Water, zodra deze zijn vastgesteld, aan de Circulaire Risiconormering vervoer Gevaarlijke Stoffen. Dit is inmiddels gebeurd met de recente wijziging van de circulaire. Dit betekent dat gemeenten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs (vaar)wegen die deel uitmaken van het Basisnet, moeten uitgaan van de tabellen Weg en Water met daarin de veiligheidszones en vervoershoeveelheden voor groepsrisicoberekeningen. Daarom is bij de beoordeling van de risico's als gevolg van de snelweg A58 hiermee rekening gehouden.

5.2 Bestaande situatie

- Bevi-bedrijven

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied binnen het invloedsgebied van één Bevi-inrichting is gelegen, namelijk het spoorwegemplacement Roosendaal. Voor het emplacement wordt geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar berekend.

Het maximaal berekende groepsrisico is gelijk aan de oriënterende waarde. In onderstaand tekstkader wordt deze conclusie nader onderbouwd.

Groepsrisico spoorwegemplacement (bestaande situatie)

Specifiek voor spoorwegemplacementen is in het verleden een landelijke aanpak ontwikkeld: Plan aanpak goederenemplacementen (PAGE). In de wijziging van de Revi van 1 juli 2007 is in de toelichting aangegeven dat het PAGE-project nog tot 2010 doorloopt zodat nog steeds rekening gehouden moet worden met de uitgangspunten van PAGE. Inmiddels is in de Revi (juli 2009) de verwijzing opgenomen naar de "Handleiding risicoberekeningen Bevi, versie 3.2" (Hari). In de Hari is aangegeven dat voor Spoorwegemplacementen een rekenmethodiek wordt ontwikkeld die aansluit bij Safeti-NL. Totdat de nieuwe rekenmethode beschikbaar is, wordt geadviseerd om gebruik te maken van het "Rekenprotocol Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor, Oranjewoud/ Save 2006".

Uit het rekenprotocol blijkt dat het invloedsgebied van toxische stoffen (die op het emplacement behandeld kunnen worden) meerdere kilometers bedraagt (3000 meter). Het plangebied ligt op een afstand van 1600 meter van het emplacement, zodat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied waardoor het Bevi van toepassing is. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan "Spoorhaven Roosendaal" zijn door Oranjewoud/SAVE risicoberekeningen uitgevoerd voor het goederenemplacement zowel voor de bestaande als de toekomstige (Spoorhaven) situatie waarbij gebruik is gemaakt van dit rekenprotocol. Het eindrapport (Onderzoek Save Spoorhaven, 25 augustus 2008, revisie 03) laat zien dat er voor het emplacement geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar wordt berekend. Het maximaal berekende groepsrisico is gelijk aan de oriënterende waarde.

- Transport gevaarlijke stoffen

Het plangebied is op meer dan 200 meter van een water- en spoorweg gelegen, derhalve zijn deze transportstromen niet relevant. Het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is evenmin van belang voor het plangebied. Op basis van de gegevens ten aanzien van buisleidingen die de RMD in haar bezit heeft en naar aanleiding van de professionele risicokaart, kan namelijk worden gesteld dat er in de nabijheid van het plangebied geen buisleidingen zijn gelegen die relevant zijn voor de externe veiligheid.

Het transport van gevaarlijke stoffen over autowegen is wel relevant, voor zover het rijkswegen betreft. Direct langs het plangebied is de snelweg A58 wegvak B114 (afrit 24 Roosendaal–afrit 19 Industriegebied Vosdonk) gelegen. Voor dit wegvak is geen veiligheidszone van toepassing. Dat wil zeggen dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar.

Om inzicht te krijgen in het groepsrisico als gevolg van de snelweg zijn berekeningen uitgevoerd met RBM2⁺ (versie 1.3.0), zie bijlage 2 van dit rapport. Er zijn berekeningen gemaakt op basis van het huidige transport en voor de toekomst (2020 en later), waarbij uit is gegaan van het Basisnet. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriënterende waarde ligt. In het onderstaande kader leest u de onderbouwing van deze conclusie.

Groepsrisico A58 (bestaande situatie)

Eind 2006 is voor de gemeente Roosendaal een risico-inventarisatie uitgevoerd met RBM2 (versie 1.1.1.7) waarbij de bevolkingsdichtheden nauwkeurig in kaart zijn gebracht en zijn vastgelegd in een RBMII-bestand. Uit de Wijkatlas 2008 van de gemeente Roosendaal blijkt dat gemiddeld gezien de bevolking licht is afgenomen ten opzichte van 2006. De bevolking is afgenomen met 418 personen. Deze afname van de bevolking van 0.5% kan als niet significant worden beschouwd. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke gemodelleerde bevolking in RBM nog als representatief kan worden beschouwd. Met betrekking tot het aantal aanwezige personen binnen het gebied Oostpoort is geen rekening gehouden met het aantal bezoekers op de woonboulevard. Het RBMII-bestand is daarom hierop geactualiseerd op basis van wat het huidige bestemmingsplan redelijkerwijs toelaat.

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het huidige transport en voor de toekomst (2020 en later) op basis van het GF3-plafond geldend voor weg B114. De gehanteerde transportcijfers zijn weergegeven in onderstaand overzicht.

	LF1	LF2	LT2	GF1	GF3	GT3	GT4
Transport 2009	3553	4892	121	33	2209	6	66
Basisnet	--	--	--	--	4000	--	--

Uitgaande van het huidige transport is het groepsrisico ter hoogte van het plangebied gelegen onder de oriënterende waarde ($0.62 \times$ oriënterende waarde bij 1135 doden). Het hoogste groepsrisico per km is gelegen ter hoogte van het plangebied maar wordt veroorzaakt door het westelijk gelegen plangebied Zuid-Oost kwartier.

Uitgaande van het Basisnet ligt het groepsrisico net boven de oriënterende waarde ($1.12 \times$ oriënterende waarde bij 1135 doden). De resultaten van de risicoberekeningen zijn opgenomen in de als bijlagen opgenomen rapportages 'Oostpoort'.

Opgemerkt wordt dat voor trajecten met een veiligheidsafstand (plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar is aanwezig) ten behoeve van het groepsrisico het GF3-plafond is gesteld op 150% van het huidige vervoer. Voor trajecten zonder veiligheidsafstand zijn de GF3-plafonds gelegen ruim boven het percentage van 150%. Het GF3-plafond is gerelateerd aan het plaatsgebonden risico van 10^{-7} per jaar. Dat wil zeggen dat het GF3 plafond over het algemeen hoger ligt dan 150% van het huidige vervoer.

Het Basisnet geeft aan dat indien er sprake is van een traject zonder veiligheidsafstand en tevens een overschrijding van de oriënterende waarde is berekend, ook een berekening uitgevoerd moet worden op basis van een GF3-plafond dat neerkomt op 150% van het huidige GF3 transport. In onderhavige situatie is hiervan sprake. Daarom is tevens een berekening uitgevoerd op basis van 150% van het huidige vervoer aan GF3 (LPG/Propan). Uit deze berekening volgt dat het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde ($0.93 \times$ oriënterende waarde bij 1135 doden).

5.3 Nieuwe situatie

- Bevi-bedrijven

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van één Bevi-inrichting, namelijk het spoorwegemplacement Roosendaal. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg deze inrichting leveren geen belemmeringen op voor de planontwikkeling.

Omdat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting, dient op grond van artikel 13 van het Bevi in het RO-besluit een verantwoording van het groepsrisico te worden opgenomen. Hiertoe dient (op grond van artikel 13 lid 3 van het Bevi) advies te worden gevraagd aan de regionale brandweer inzake de hoogte van het groepsrisico en de aspecten met betrekking tot de rampenbestrijding, zelfredzaamheid en hulpverlening.

Groepsrisico spoorwegemplacement (nieuwe situatie)

Het groepsrisico wordt voor een belangrijk deel bepaald door toxische stoffen en brandbare gassen (BLEVE). Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van een BLEVE van spoorketelwagons. De effecten die reiken tot het plangebied blijven beperkt tot toxische effecten.

De ruimtelijke ontwikkeling betreft een uitbreiding en herindeling van een Retailpark. De toename van de bevolking als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling bedraagt 550 personen in de dag (toename permanente aanwezigheid personen overdag gemiddeld 120). Dit aantal is gebaseerd op gegevens met betrekking tot bezoekersaantallen, verstrekt door WPM Planontwikkeling. De toename van de bevolking betreft een redelijk uitgestrekt gebied en leidt gemiddeld gezien tot een bevolkingsdichtheid van 68 personen per hectare. Tevens wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van personen in de avonduren (100 personen). Gezien de afstand van het plangebied en de gemiddeld gezien geringe toename van de bevolking ter plaatse, zullen de gevolgen voor het groepsrisico zeer beperkt zijn en niet leiden tot een significante toename van het groepsrisico. Derhalve zijn maatregelen ter beperking van het groepsrisico niet relevant.

Ten behoeve van een volledige verantwoording van het groepsrisico wordt het volgende opgemerkt. Met betrekking tot de voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de Bevi-inrichting om zich in veiligheid te brengen in geval van een ramp of zwaar ongeval, wordt verwezen naar het tekstvak waarin de behandeling van het brandweeradvies, dat ook in het kader van het transport van gevaarlijke stoffen is uitgebracht, is opge-

Aan de overzijde van de A58 is het bedrijfsterrein van Philips Lighting gelegen. Op dit terrein is een bovengrondse LPG-tank aanwezig met een inhoud van 33 m³. Dit betreft echter geen Bevi-inrichting waardoor er formeel gezien geen rekening mee gehouden hoeft te worden. Desondanks kan hierover met betrekking tot risico's worden opgemerkt dat er geen sprake is van een belemmering voor de planontwikkeling.

LPG-tank Philips Lighting

De bovengrondse LPG-tank is gelegen op een afstand van 400 meter van het plangebied. Het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar is gelegen op een afstand van 107 meter en ligt daarmee buiten het plangebied. Het invloedsgebied van de LPG-tank is slechts gedeeltelijk gelegen over plangebied. Het betreft het meest noordelijke deel van het plangebied. De hoogte van het groepsrisico is niet bekend. De bestemming van dit deel van het plangebied dat is gelegen binnen het invloedsgebied wijzigt niet ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat er voor dit deel van het plangebied sprake is van een conserverend karakter. Als gevolg daarvan zijn er geen consequenties voor het groepsrisico en wordt geconcludeerd dat, hoewel het Bevi niet van toepassing is, dit aspect geen belemmeringen oplevert voor het plangebied.

- Transport gevaarlijke stoffen

Zoals ook aangegeven onder 'Bestaande situatie', is het vervoer van gevaarlijke stoffen over vaarwegen, spoorwegen en door buisleidingen niet relevant voor het plangebied.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van de snelweg A58 leveren geen belemmeringen op voor het plangebied. Het groepsrisico blijft onder de oriënterende waarde; het nieuwe bestemmingsplan leidt niet tot een (significante) toename van het groepsrisico.

Het bestemmingsplan laat binnen een afstand van 30 meter van de snelweg geen nieuwe bebouwing toe (ten opzichte van het huidige bestemmingsplan) waardoor het aspect van plasbrandaandachtsgebieden niet aan de orde is.

Omdat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico en het groepsrisico gelegen is onder de oriënterende waarde, behoeft bij de vaststelling van het RO-besluit, het groepsrisico niet te worden verantwoord. Wel dient de (regionale) brandweer in de gelegenheid gesteld te worden om advies uit te brengen over de planning en invulling van eventueel te nemen veiligheidsverhogende maatregelen (=effectbenadering), omdat de ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een transportas. De (regionale) brandweer heeft hiertoe advies uitgebracht d.d. 4 maart 2010.

Inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen wordt nog het volgende opgemerkt. Uit de 'Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen' d.d. 21 april 2008 blijkt, ondanks de aanwezigheid van een tankstation (niet LPG), dat in de omgeving van het plangebied geen relevant vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen plaatsvindt. Er is geen sprake van een plaatsgebonden risico en het groepsrisico is nihil.

Groepsrisico A58 (nieuwe situatie)

Het groepsrisico is berekend voor de nieuwe situatie uitgaande van het huidige transport en voor de toekomst op basis van het GF3 plafond.

De toename van de bevolking als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling bedraagt 550 personen in de dag (toename permanente aanwezigheid van gemiddeld 120 personen overdag, wat leidt tot een totale permanente aanwezigheid van gemiddeld 750 personen overdag). Dit aantal is gebaseerd op gegevens met betrekking tot bezoekersaantallen, verstrekt door WPM Planontwikkeling. Hierbij is als uitgangspunt genomen een gemiddelde verblijftijd van bezoekers van 1,5 uur. De toename van de bevolking betreft een redelijk uitgestrekt gebied en leidt gemiddeld gezien tot een bevolkingsdichtheid van 68 personen per hectare. Tevens wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van personen in de avondperiode (100 personen). In het rekenprogramma wordt geen onderscheid gemaakt tussen avond en nacht. De berekening gaat uit van een aanwezigheid van 100 personen gedurende de gehele nacht. Hiermee is feitelijk gekozen voor een conservatieve benadering (dat wil zeggen een overschatting).

Uitgaande van het huidige transport is het groepsrisico ter hoogte van het plangebied gelegen onder de oriënterende waarde ($0.62 \times$ oriënterende waarde bij 1135 doden). Het hoogste groepsrisico per km is gelegen ter hoogte van het plangebied maar wordt veroorzaakt door het westelijk gelegen plangebied Zuid-Oost kwartier. Uitgaande van het Basisnet ligt het groepsrisico boven de oriënterende waarde. Tevens is een berekening op basis van 150% van het huidige vervoer aan GF3 (LPG/Propan) uitgevoerd. Uit deze berekening volgt dat het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde ($0.93 \times$ oriënterende waarde bij 1135 doden). Geconcludeerd wordt dat ten opzichte van de huidige situatie er als gevolg van de planontwikkeling geen sprake is van een (significante) toename van het groepsrisico.

Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt voor de toekomstige situatie uitgegaan van een GF3-plafond van 150% van het huidige transport. Dit wordt gemotiveerd doordat het niet realistisch wordt geacht dat het vervoer in de toekomst dit niveau zal gaan overstijgen. Daarom wordt geconcludeerd dat het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling onder de oriënterende waarde is gelegen en dat er geen sprake is van een (significante) toename van het groepsrisico.

Omdat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico en het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde, behoeft bij de vaststelling van het RO-besluit, het groepsrisico niet te worden verantwoord. Wel dient de (regionale) brandweer in de gelegenheid gesteld te worden om advies uit te brengen over de planning en invulling van eventueel te nemen veiligheidsverhogende maatregelen (=effectbenadering), omdat de ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een transportas. De (regionale) brandweer heeft hiertoe advies uitgebracht d.d. 4 maart 2010.

Daarnaast is er op basis van de eindrapportage Basisnet voor wegvak B114 sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dat wil zeggen dat geprojecteerde bouwwerken die binnen een afstand van 30 meter vanaf de rand van de rechterraijstrook worden gerealiseerd, zodra het Basisnet van kracht is, verantwoord dienen te worden. Op basis van de huidige regelgeving incl. de recente wijziging van de Circulaire is deze verantwoording (nog) niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan laat binnen een afstand van 30 meter van de snelweg (PAG) geen nieuwe bebouwing toe (ten opzichte van huidig bestemmingsplan) waardoor dit aspect niet aan de orde is.

Advies Regionale Brandweer

Omdat de ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een transportas dient de (regionale) brandweer in de gelegenheid te zijn gesteld om advies uit te brengen over de planning en invulling van eventueel te nemen veiligheidsverhogende maatregelen.

Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan is hiertoe door de brandweer een advies ingediend, en wel op 4 maart 2010. Hieronder wordt op dit advies ingegaan.

De brandweer stelt dat de opkomsttijd voor het plangebied niet voldoet aan de zorgnorm. De opkomsttijd bedraagt circa 9:20 overdag en 9:28 minuten in de avond. Hiermee wordt niet voldaan aan de brandweezorgnorm. Deze is voor winkels gesteld op 8 minuten. Opkomsttijd bestaat uit de verwerkingstijd meldkamer (standaard 1 minuut), uitruktijd van het betreffende korps en de rijtijd van de kazerne naar de locatie. Genoemde tijden zijn een theoretische benadering en kunnen afhankelijk van de situatie in positieve of negatieve zin afwijken.

Derhalve wordt geadviseerd te overwegen om nieuwe gebouwen te voorzien van een sprinklerinstallatie aangesloten op een gezamenlijke watervoorziening ter compensatie.

Tevens dient de gemeente nieuwe gebouwen in het plangebied te laten voorzien van enkele bouwkundige maatregelen:

- Afschakelbare mechanische ventilatie in het hele plangebied.*
- Gebouwen tot op 70 meter van de rijksweg; bijzondere aandacht voor luchtdichte detaillering.*
- Bouwwerken moeten te ontruimen zijn binnen 15 minuten.*
- Binnen 140 meter van de rijksweg; niet toepassen van grote glazen delen richting rijksweg.*

De door de Brandweer aangedragen zaken zijn belangrijke aandachtspunten, maar dienen vooral betrokken te worden bij de verdere inrichting van het gebied, de inrichting van de wegen en de beoordeling van de bouwplannen voor wat betreft het aanbrengen van bepaalde voorzieningen (zoals een sprinklerinstallatie, mechanische ventilatie, en dergelijke). In de bouwvoorschriften van het bestemmingsplan zijn op hoofdlijnen wel enige basisprincipes vastgelegd die tevens de bereikbaarheid en bebouwingsvrije ruimten tussen gebouwen in het kader van de bereikbaarheid van onder andere hulpdiensten garanderen (bijvoorbeeld: afstand van bebouwing ten opzichte van zijdelingse en achterliggende perceelsgrenzen).

Bij het thema zelfredzaamheid is het van belang onderscheid te maken tussen verschillende gebouwtypen. Niet alleen de vluchtmogelijkheden kunnen verschillen per gebouw maar ook de bewoners kunnen in meer of mindere mate (verminderd) zelfredzaam zijn.

Bij het bepalen van de mate van zelfredzaamheid per gebouwtype spelen de volgende afwegingscriteria een rol:

- Fysieke gesteldheid bewoners of aanwezigen: kunnen de personen zich tijdig voortbewegen en zelfstandig in veiligheid brengen?
De doelgroep van het retailpark beschikt in principe over een goede fysieke gesteldheid.*
- Zelfstandigheid bewoners of aanwezigen: kunnen de personen zelfstandig een gevaarinschatting maken en zich zelfstandig in veiligheid brengen?
Ja, er zijn in het plangebied geen verminderd zelfredzame personen aanwezig. Er is geen kinderdagverblijf o.i.d. gepland.*
- Alarmeringsmogelijkheden bewoners of aanwezigen: kunnen de personen tijdig worden gealarmeerd?
Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de alarmering slecht is.*
- Vluchtmogelijkheden gebouw & omgeving: heeft het gebouw voldoende vluchtmogelijkheden? En zijn er voldoende mogelijkheden om het gebied te ontvluchten?
De wegenstructuur van het plangebied staat een snelle ontruiming niet in de weg. Verder zijn er geen hoge gebouwen die de ontruiming moeilijk maken.*
- Mogelijkheden tot gevaarinschatting van scenario: laat het ongeval zich tijdig aankondigen? En is de dreiging duidelijk herkenbaar? De mogelijkheden zijn beperkt. Alleen als personen goed op de hoogte zijn van de risico's kunnen ze een goede gevaarinschatting maken.*

Uiteindelijk wordt geconcludeerd dat de zelfredzaamheid in orde is.

In de directe nabijheid van de risicobron dienen voldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig te zijn. Ditzelfde geldt voor het gehele plangebied.

Primaire bluswatervoorziening:

Een primaire bluswatervoorziening is een bluswatervoorziening die:

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

De benodigde bluswatercapaciteit voor de primaire bluswatervoorziening bedraagt minimaal 60 m³/h. Voor de situering van de brandkranen worden dekkingscirkels van 40 meter rond de brandkraan gehanteerd, dit houdt in dat de onderlinge afstand tussen de brandkranen maximaal 80 meter bedraagt. Tevens mogen de brandkranen maximaal 40 meter van de toegang van de gebouwen staan. Rondom de brandkranen moet altijd een obstakelvrije ruimte aanwezig zijn met een diameter van 1,8 meter. Brandkranen in trottoirs moeten, indien langsparkeren wordt toegepast, ten minste 0,35 meter van de trottoirband liggen. Bij gestoken parkeren moet die afstand 0,75 meter zijn.

Secundaire bluswatervoorziening:

Een secundaire bluswatervoorziening is een bluswatervoorziening die:

- Een brandweereenheid de mogelijkheid biedt om binnen vijftien minuten na aankomst, met een lage druk watertransport, water op de brandhaard te hebben;*
- Geen grotere afstand tot de (te verwachten) brandhaard mag hebben dan 320 meter, gemeten over de weg.*

De benodigde bluswatercapaciteit voor de secundaire bluswatervoorziening in het plangebied bedraagt minimaal 90 m³/h. De secundaire bluswatervoorziening moet op minimaal 225 meter (hemelsbreed) van het (te verwachten) brandbare object geplaatst zijn. Voorbeelden van secundaire bluswatervoorzieningen zijn geboorde putten, vijvers en bluswaterriolen.

Gesteld wordt dat conform het advies dat is gegeven door de brandweer cluster Bergen op Zoom, Roosendaal en Woensdrecht, er twee voorzieningen dienen te worden aangelegd.

Het realiseren van voldoende bluswatervoorzieningen zal worden uitgewerkt bij de verdere inrichting van het openbare gebied. Het bestemmingsplan biedt in ieder geval de mogelijkheden voor het realiseren van de betreffende voorzieningen.

De bereikbaarheid vanuit het oogpunt van externe veiligheid is in orde. Vanuit het oogpunt interne brandveiligheid heeft de gemeente van de brandweer een advies ontvangen met betrekking tot de uitvoering van wegen, parkeerterreinen e.d.

Bij de verdere uitwerking zullen ook de opmerkingen en adviezen van de Brandweer betrokken worden.

Ten slotte wordt geadviseerd om eventueel samen met de afdeling communicatie van de Veiligheidsregio, actief te communiceren over de risico's en de te nemen maatregelen. Werknemers en bewoners moeten op de hoogte zijn van wat men moet doen in geval van een ongeval.

Het betreft een aspect dat niet in een bestemmingsplan geregeld kan worden, maar wel aandacht behoeft. Een en ander zal met de ontwikkelaar van het project en de betreffende gemeentelijke afdeling(en) worden teruggekoppeld.

6 Geluid

6.1 Toetsingskader

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd, de geluidbelasting wordt onderzocht binnen de zones behorende bij verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen. Gezien het feit dat er geen geluidgevoelige functies in het plangebied aanwezig zijn dan wel gecreëerd worden, is het gestelde in de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Voor inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer gelden de geluidvoorschriften, verbonden aan de milieuvergunning of de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer. In deze voorschriften worden maxima gesteld aan de geluidniveaus die een inrichting mag veroorzaken, gemeten ter plaatse van de gevel van woningen van derden, dan wel ter plaatse van vastgestelde referentiepunten. Zo wordt geluidhinder voorkomen. Als toetsingskader wordt aangesloten bij de geluidgrenswaarden die passen bij een 'rustige woonwijk' en een 'gemengd gebied' uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

6.2 Bestaande situatie

Het plangebied van bestemmingsplan Oostpoort is gelegen binnen het huidige bestemmingsplan Majoppeveld. De toegestane milieucategorie in 'Oostpoort' is 3.1 en 3.2. Het bestemmingsplan Majoppeveld maakt de realisatie van een woonboulevard mogelijk, met een maximum vloeroppervlak van 20.000 m². Onder voorwaarden, waaronder onderzoek naar milieuhygiënische belemmeringen, kan de woonboulevard uitgebreid worden tot 40.000 m². Hiertoe is een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen.

Binnen het plangebied bevinden zich geen geluidgevoelige functies; bestemmingsplan Majoppeveld maakt deze ook niet mogelijk.

6.3 Nieuwe situatie

Het bestemmingsplan Oostpoort betreft een herziening van een gedeelte van bestemmingsplan Majoppeveld. Het nieuwe bestemmingsplan staat geen hogere milieucategorie toe. Het noordelijk deel van het plangebied kan als conserverend beschouwd worden. WPM Planontwikkeling geeft aan dat ten opzichte van het vigerende plan voor de woonboulevard een stijging van het aantal bezoekers op weekbasis is te verwachten van 4.000; namelijk van 21.000 naar 25.000 bezoekers. Wanneer wordt aangenomen dat de toename van het aantal verkeersbewegingen evenredig verdeeld wordt over de verschillende wegen in de omgeving van het plangebied, dan zal de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking van de woonboulevard met ten hoogste 0,8 dB toenemen. Aangezien een dergelijke beperkte toename van de geluidbelasting met het gemiddelde menselijk oor niet waarneembaar is, wordt deze toename aanvaardbaar geacht.

- Bedrijven

Voor inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer gelden de geluidvoorschriften, verbonden aan de milieuvergunning of de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer. In deze voorschriften worden maxima gesteld aan de geluidniveaus die een inrichting mag veroorzaken, gemeten dan wel berekend ter plaatse van de gevel van woningen van derden, dan wel ter plaatse van vastgestelde referentiepunten. Zo wordt geluidhinder voorkomen.

- Zonering industrielawaai

Het plangebied is niet gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Nader akoestisch onderzoek naar de geluidemissie vanwege industrielawaai is derhalve niet noodzakelijk.

- Wegverkeerslawaaï

Woningen of andere geluidgevoelige functies in het plangebied worden niet toegestaan. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd.

De wegen binnen het plangebied wijzigen niet, zodat de invloed van wegverkeerslawaaï op de omgeving niet verandert in de zin van de Wet geluidhinder.

Er is wel sprake van een wijziging in het kader van de ruimtelijke ordening, derhalve dient vanuit dat oogpunt naar de verkeersaantrekkende werking gekeken te worden. Geconcludeerd is dat er sprake is van een toename van de geluidbelasting met ten hoogste 0,8 dB. Dit is met het gemiddelde menselijk oor niet waarneembaar, derhalve wordt deze toename aanvaardbaar geacht.

- Railverkeerslawaaï

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een spoorlijn. Nader akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï is derhalve niet noodzakelijk.

7 Bodem

7.1 Toetsingskader

In het bestemmingsplan dient rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat de bodem geschikt dient te zijn voor de gewenste functie.

7.2 Bestaande situatie

- Historie

Het plangebied ligt in het geologisch als zodanig aangeduide dekzandgebied. In dit gebied waren duidelijk hogere delen, zandruggen, aanwezig die donken worden genoemd. Op deze donken vestigden zich mensen waardoor gehuchten als Kalsdonk, Langdonk etc. ontstonden. Vanuit deze donken werd het omringende gebied in cultuur gebracht.

Ten zuiden van het plangebied liep vroeger de Rucphense Vaart. Deze vaart was gegraven voor de afvoer van de gestoken turf, om deze per platbodem naar de haven van Roosendaal te vervoeren. Meer zuidelijk daar weer van loopt de beek de Krampenloop.

Tot de jaren '40 van de vorige eeuw was het gebied voornamelijk agrarisch van karakter. De vestiging van Philips in 1948 aan de Zwaanhoefstraat en de aanleg van de Rondweg (later Rijksweg A58) bevorderden de industrialisatie in deze omgeving. In het plangebied vestigt zich in de jaren '50 van de vorige eeuw de Vero borstelfabriek. Medio jaren '80 van de vorige eeuw is het plangebied bebouwd met bedrijven.

- Bodemopbouw

De bodem maakt onderdeel uit van de, volgens de geohydrologische beschrijving, deklaag [bron 1]. Deze deklaag is ongeveer 30 meter dik en bestaat uit slibhoudend fijn zand met lokaal inschakelingen van leem of zandige klei. Van 30 meter beneden maaiveld (m-mv) tot circa 85 m-mv wordt het zogenaamde eerste watervoerende pakket aangetroffen. Dit pakket bestaat vooral uit matig tot grof zand. Rond 85 m-mv bevindt zich een afsluitende kleilaag, de zogenoemde Afzetting van Kallo.

De ondiepe bodemopbouw ziet er globaal als volgt uit:

diepte	grondsoort	kleur
0 - 1 m -mv	matig fijn zand	bruin
2 - 5 m -mv	matig fijn zand met inschakeling van leemlagen	bruingrijs

Het grondwater binnen het onderzoeksgebied ligt gemiddeld op een diepte van circa 1 meter beneden maaiveld. Dit ondiepe of freatische grondwater stroomt over het algemeen in noord tot noordwestelijke richting. Lokaal kan de grondwaterstroming worden beïnvloed door nabijgelegen waterlopen, drainage, lekkende riolen etc. waardoor een andere richting mogelijk is.

Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied [2].

- Bodemverontreiniging in het plangebied

Op basis van de in het bodeminformatiesysteem [bronvermelding 3] van de Regionale Milieudienst aanwezige informatie is af te leiden dat in het bestemmingsplangebied vooral het noordoostelijke gebiedsdeel, het voormalige fabrieksterrein van Vero, uitgebreid is onderzocht. Mede door de initiatieven voor de vestiging van een zogenaamd 'Runshopping Centre' begin jaren 2000. Dit is echter niet gerealiseerd.

Voorts heeft bodemonderzoek plaatsgevonden bij de (vroegere) in het plangebied gelegen garagebedrijven.

De onderzoeken zijn gelet op de data van uitvoering (jaren '90 van de vorige eeuw) over het algemeen wel gedateerd, mede door de recentelijke invoering van het nieuwe stoffenpakket voor grond- en grondwateranalyses.

Over het algemeen is de bodem (grond en grondwater) niet tot licht verontreinigd.

Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Roosendaal heeft een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Hierin wordt de grond (0 tot 2 m-mv) in het bestemmingsplangebied, voor wat betreft de niet van bodemverontreiniging verdachte locaties, als schoon betiteld [bron 4].

Bodemverontreiniging en bodemsanering

Op grond van informatie uit het bodeminformatiesysteem blijkt dat in 2003 bodemverontreiniging is vastgesteld in het noordoostelijke gebiedsdeel waar eerder plannen bestonden voor de vestiging van het 'Runshopping Centre'. Dit betreft het oude fabrieksterrein van Vero, geadresseerd als Protonweg 2. Op een deel van het gebied is asbest aangetroffen. Er is sprake van een zogenaamd ernstig geval van bodemverontreiniging met een noodzaak voor bodemsanering. Deze sanering heeft echter niet meer plaatsgevonden. Verder is hier een beperkte bodemverontreiniging met minerale olie aangetoond.

Bij het perceel Rucphense baan 1, de vroegere garage Janssens, is in het verleden een bodemsanering uitgevoerd. Bodemsanering en verwijdering van ondergrondse tanks heeft plaatsgevonden bij de vroegere Vero borstelfabriek in 1994 en het vroegere Total Tankstation (thans ANWB) aan de Van Beethovenlaan.

Historisch verdachte locaties

De historisch verdachte locaties zijn het resultaat van een in 2002 en 2003 (landelijk) uitgevoerd historisch onderzoek. Dit heeft het zogenaamde Historische bodembestand (HBB) opgeleverd [bron 5]. Vervolgens is dit bestand gekoppeld aan onder andere het bodeminformatiesysteem waarin alle onderzochte locaties zijn opgenomen. Uiteindelijk is een zogenaamde 'LDB-tabel' (LDB= landsdekkend beeld) overgebleven die nader onderzoek behoeft in de vorm van historisch onderzoek dan wel daadwerkelijk bodemonderzoek.

Volgens dit bestand zijn er drie locaties, te weten:

1. De Meeten 10 (ledikantenfabriek)
2. Protonweg 2 (historisch: borstelwaren- en bezemfabriek)
3. Rucphensebaan 10 (historisch: zeilen-, tenten- en dekkledenfabriek)

Ad 1. van deze locatie is de bodem niet onderzocht;

Ad 2. van deze locatie is de bodem al uitgebreid onderzocht ('Runshopping Centre') in 2003. Hier moet de bodem worden gesaneerd op asbest en minerale olie;

Ad 3. van deze locatie is de bodem onderzocht. Hierbij zijn slechts lichte verontreinigingen aangetroffen.

Tankenbestand

Uit het bij de Regionale Milieudienst aanwezige tankenbestand [bron 6] is gebleken dat ondergrondse tanks zijn verwijderd (met certificaat) op de volgende locaties:

- Protonweg 2 (6 tanks totaal)
- Rucphensebaan 8 (1 tank)
- Van Beethovenlaan 85 (6 tanks totaal)

Voorts is gebleken dat op 1 locatie een tank is gesaneerd, maar waar tevens bodemverontreiniging is vastgesteld die nog niet is gesaneerd. Het betreft:

- De Meeten 6

7.3 Nieuwe situatie

Op basis van de beschikbare bodeminformatie wordt verwacht dat de bodem van het bestemmingsplangebied Oostpoort, uitgezonderd de verdachte locaties en Protonweg 2 (saneringsgeval van asbest en minerale olie) over het algemeen niet tot licht is verontreinigd en geschikt is voor de vestiging van bedrijven.

Bij een aanvraag voor herontwikkeling of bouwvergunning dient steeds te worden gekeken of de bodemkwaliteit een belemmering vormt of dat een verkennend bodemonderzoek is benodigd.

Bronvermelding

- [1] Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 49 oost, TNO, 1970
- [2] Provinciale Milieuverordening Noord-Brabant, 2004
- [3] Bodeminformatiesysteem Nazca, Regionale Milieudienst West-Brabant
- [4] Bodemkwaliteitskaart gemeente Roosendaal
- [5] Historisch bodembestand gemeente Roosendaal (14 november 2002)
- [6] Tankenbestand gemeente Roosendaal, Regionale Milieudienst West-Brabant

BIJLAGE 1
Kaartmateriaal

Stedenbouwkundig plan Oostpoort

Bestemmingsplan Oostpoort; voorontwerp verbeelding

Bestemmingsplan Majoppeveld; plankaart

BIJLAGE 2
Berekeningen
externe veiligheid