Ruimtelijke onderbouwing

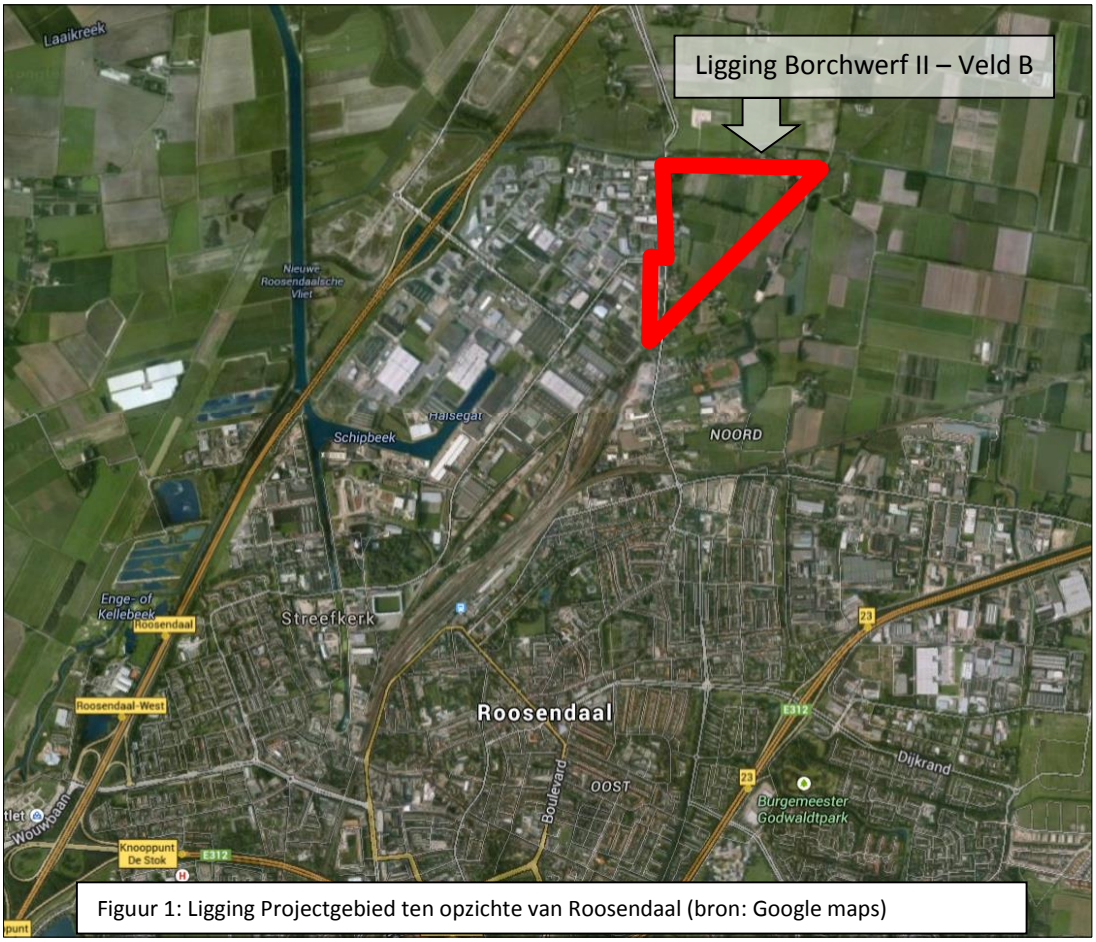
Borchwerf II - Veld B
Gemeente Roosendaal

Aanvraag buitenplanse afwijking conform artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

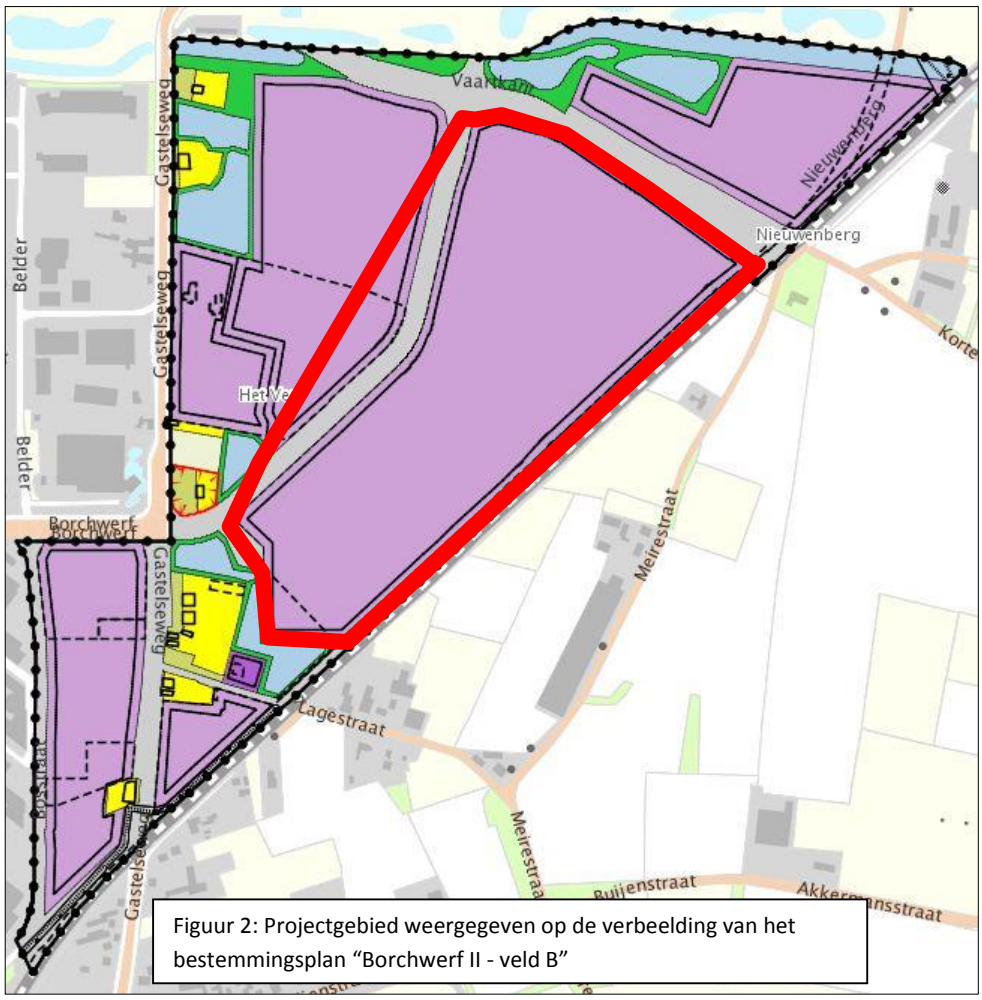
januari 2015

INHOUDSOPGAVE

1.	**INLEIDING**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Projectgebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	5
2.	**PLANBESCHRIJVING**	**6**
2.1	Bestaande situatie	6
2.2	Beschrijving bedrijf	7
2.3	Toekomstige situatie	7
2.4	Afwijkingen bestemmingsplan	10
3.	**BELEID**	**15**
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	21
4.	**RANDVOORWAARDEN**	**23**
4.1	Inleiding	23
4.2	Watertoets	24
4.3	Parkeernotitie	25
4.4	Luchtkwaliteit	27
4.5	Geluid	29
4.6	Externe veiligheid	35
4.7	Bodem	39
4.8	Flora en fauna	39
4.9	Archeologie	40
5.	**UITVOERBAARHEID**	**42**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	42
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
Verwijzing naar separate bijlagen:		**43**
Bijlage 1	Akoestisch onderzoek wegverkeers- en industrielawaai	
Bijlage 2	Rapportage Borchwerf II Veld B, Traject Roosendaal – Lage Zwaluwe	
Bijlage 3	Briefrapport Actualisatie Flora & Fauna Quickscan	
Bijlage 4	QRA hogedruk aardgas buisleiding	
Bijlage 5	Aanvulling luchtkwaliteitsonderzoek	
Bijlage 6	Geluidonderzoek opgesteld door Peutz B.V.	



Figuur 1: Ligging Projectgebied ten opzichte van Roosendaal (bron: Google maps)



Figuur 2: Projectgebied weergegeven op de verbeelding van het bestemmingsplan “Borchwerf II - veld B”

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding van deze ruimtelijke onderbouwing is het voornemen om op het bedrijventerrein Borchwerf II, ter plaatse van Veld B medewerking te verlenen aan de realisatie van een distributiecentrum op een perceel met een totale oppervlakte van circa 16 hectare. Aanvrager Logistics Capital Partners (LCP NL DC1 B.V., hierna: "aanvrager") wil een (logistiek) distributiecentrum realiseren op Borchwerf II, ter plaatse van Veld B. De beoogde gebruiker/huurder van het distributiecentrum is een kledingbedrijf (hierna ook: "de distributeur"). Het bedrijf richt zich met eigen merken, met name op het lagere segment in de markt en behaalt daarin goede resultaten. Voor de distributie van de producten naar de winkels in Nederland, België en Noord-Frankrijk is een extra distributielocatie noodzakelijk. De distributeur heeft een sterke voorkeur voor het Bedrijvenpark Borchwerf, onder andere vanwege de goede ontsluiting naar de A17.

Het beoogde distributiecentrum wijkt op de volgende onderdelen af van het vigerende bestemmingsplan:

- de oppervlakte van het bouwperceel van circa 16 hectare;
- de bouwhoogte van 20 meter en een trappenhuis van 23 meter, in plaats van 15 meter;
- bouwen buiten het bouwvlak;
- het bedrijfsperceel en –bebouwing ligt deels op de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen';
- een kantoorvloeroppervlakte van 2.000 m^2 in plaats van 1.500 m^2;
- realiseren van een fietsenstalling en tourniquets buiten het bouwvlak;
- de hoogte van de erfafscheiding in de vorm van een hekwerk wordt 2, in plaats van 1 meter;
- de geldende parkeernorm;
- realiseren van een loopbrug buiten het bouwvlak in de bestemming 'Verkeer'.

Met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kunnen bovenstaande afwijkingen worden vergund.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied is gelegen binnen het bedrijventerrein Borchwerf II, Veld B. Veld B wordt begrensd door de Gastelseweg, Vaartkant en de Lagestraat. Het projectgebied ligt ten westen van de spoorlijn tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. Het projectgebied omvat circa 16 hectare. Op figuur 1 is het projectgebied weergegeven ten opzichte van Roosendaal waarna op figuur 2 verder wordt ingezoomd op het bestemmingsplan. Op figuur 3 is het perceel in de huidige situatie te zien.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Borchwerf II, Veld B', vastgesteld op 20 januari 2011 en op 7 november 2012 onherroepelijk geworden. Dit bestemmingsplan is digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl met plannummer NL.IMRO.1674.2040BORCHWERFIIV-0501. Het projectgebied is gelegen binnen de bestemmingen: 'Bedrijventerrein-2', 'Verkeer', 'Groen' en 'Water'. Op figuur 2 staat het projectgebied weergegeven op een uitsnede van het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing kent de volgende opzet: Allereerst komt in hoofdstuk 2 de planbeschrijving aan de orde, waarin de bestaande en toekomstige situatie worden beschreven voorzien van een beschrijving van de afwijkingen in relatie tot het geldende bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 geeft het van toepassing zijnde beleid op de locatie weer. In hoofdstuk 4 volgt een analyse van de van toepassing zijnde (milieu) randvoorwaarden. Uiteindelijk wordt de uitvoerbaarheid van het plan toegelicht in hoofdstuk 5.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

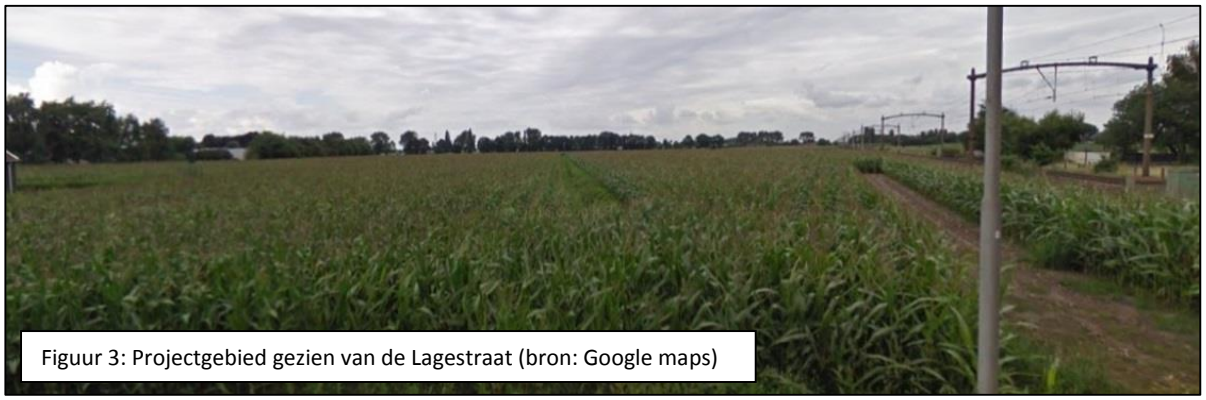
Borchwerf II
Roosendaal en Halderberge hebben enkele jaren geleden besloten om gezamenlijk het bedrijventerrein Borchwerf II te gaan ontwikkelen. In 2003 is het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II opgesteld om bedrijventerreinontwikkeling mogelijk te maken. Het bedrijventerrein is opgeknipt in een aantal deelgebieden, veld A tot en met F. In het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II" (2003) zijn de velden A, C, D en F rechtstreeks tot bedrijventerrein bestemd, voor veld B was destijds een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen waar inmiddels een nieuw bestemmingsplan, voor is gesteld dat op 7 november 2012 onherroepelijk is geworden.

Veld B neemt ten opzichte van de overige deelgebieden een bijzondere positie in. Door de sterk toegenomen globalisering van de wereldeconomie en de sterk toegenomen verplaatsing van productieactiviteiten naar Azië, ging West Brabant, als direct achterland van de mainports Rotterdam en Antwerpen en het in ontwikkeling zijnde Vlissingen, een steeds belangrijkere rol spelen op het gebied van logistiek en distributie. In de nota Ruimte en als vervolg daarop in de nota Pieken in de Delta werden aan West Brabant grote kansen toegekend om zich verder te ontwikkelen als een belangrijke regio voor logistiek en distributie. West Brabant wisselt sinds 2008 regelmatig van plaats met Venlo als het gaat om de positie van logistieke hotspot van Nederland. Ook de keuze voor Breda als vestigingslocatie voor het Topinstituut Logistiek benadrukte nog eens de belangrijke positie van de regio. Steeds meer Benelux of Europese hoofdkantoren vestigden zich in de regio, vooral in en om Breda. En steeds meer Europese distributie centra vestigden zich in de regio, met name ook in Roosendaal en Halderberge op bedrijvenpark Borchwerf II. De economische crisis die zich aankondigde, heeft zeker invloed gehad, de laatste jaren. Het leidde tot heroverwegingen voor multinationals die vaak weer leidden tot het sluiten van kleinere distributiecentra die verspreid lagen in Europa en het realiseren van grootschalige distributiecentra van de regio. Dit betekende een enorm positieve impuls voor de lokale economie, omdat extra werk door de distributieactiviteiten gegenereerd wordt en in die branche ook steeds vaker vol continu gewerkt wordt. De consequentie van deze ontwikkeling was dat de vraag naar grotere kavels voor distributieactiviteiten in de regio fors toenam. Op Borchwerf II heeft dit tot een versnelde uitgifte van de beschikbare kavels geleid ten opzichte van de eerder planning.

Veld A, dat vooral voor distributieactiviteiten bestemd is, is grotendeels uitgegeven (enige jaren eerder dan voorzien). Ook veld C, dat aanvullend voor genoemde activiteit was voorzien zal binnen afzienbare termijn geheel zijn uitgegeven.

De raad van de gemeente Roosendaal heeft er middels de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan dan ook voor gekozen om Veld B te bestemmen voor bedrijven in de logistiek en distributie. Veld B biedt ruimte aan bedrijven van maximaal 10 hectare. Daardoor ontstaat weer een beperkte voorraad aan geschikte kavels en kan de periode tot het Logistiek Park Moerdijk in ontwikkeling komt, worden overbrugd. Veld B is c.q. wordt multimodaal ontsloten, beschikt over ruime kavels en is daarom bij uitstek geschikt voor Logistiek en Distributie. Hierdoor hoeft voorlopig geen extra nieuw bedrijventerrein ontwikkeld te worden omdat de regio weer even aan de vraag vanuit de markt kan voldoen.

Projectgebied
Het projectgebied is gelegen op Veld B op het bedrijvenpark Borchwerf II. Het vigerende bestemmingsplan "Borchwerf II, Veld B" is op 20 januari 2011 vastgesteld en op 7 november 2012 onherroepelijk geworden. Het projectgebied ligt ten westen van de spoorlijn tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. Het onderhavige projectgebied omvat circa 16 hectare en beslaat daarmee een groot gedeelte van Veld B. Het projectgebied bestaat in de huidige situatie uit voornamelijk agrarische gronden, zie figuur 3. Het gebied zal in het eerste kwartaal van 2015 bouwrijp worden gemaakt en daarmee gereed zijn voor realisatie van bedrijvigheid.



Figuur 3: Projectgebied gezien van de Lagestraat (bron: Google maps)

2.2 Beschrijving van het bedrijf

De distributeur wil zich vestigen op Borchwerf II, Veld B. Zij richt zich op de verkoop van eigen merkkleding , bedoeld voor met name het lagere segment in de markt. De distributeur maakt de laatste jaren een forse groei door gezien het aantal winkels op het Europese vasteland. Voor de distributie van de producten naar de winkels in Nederland, België en Noord-Frankrijk is een extra distributielocatie noodzakelijk. De distributeur heeft een sterke voorkeur voor het Bedrijvenpark Borchwerf II vanwege de goede ontsluiting naar de A17 en de A4.

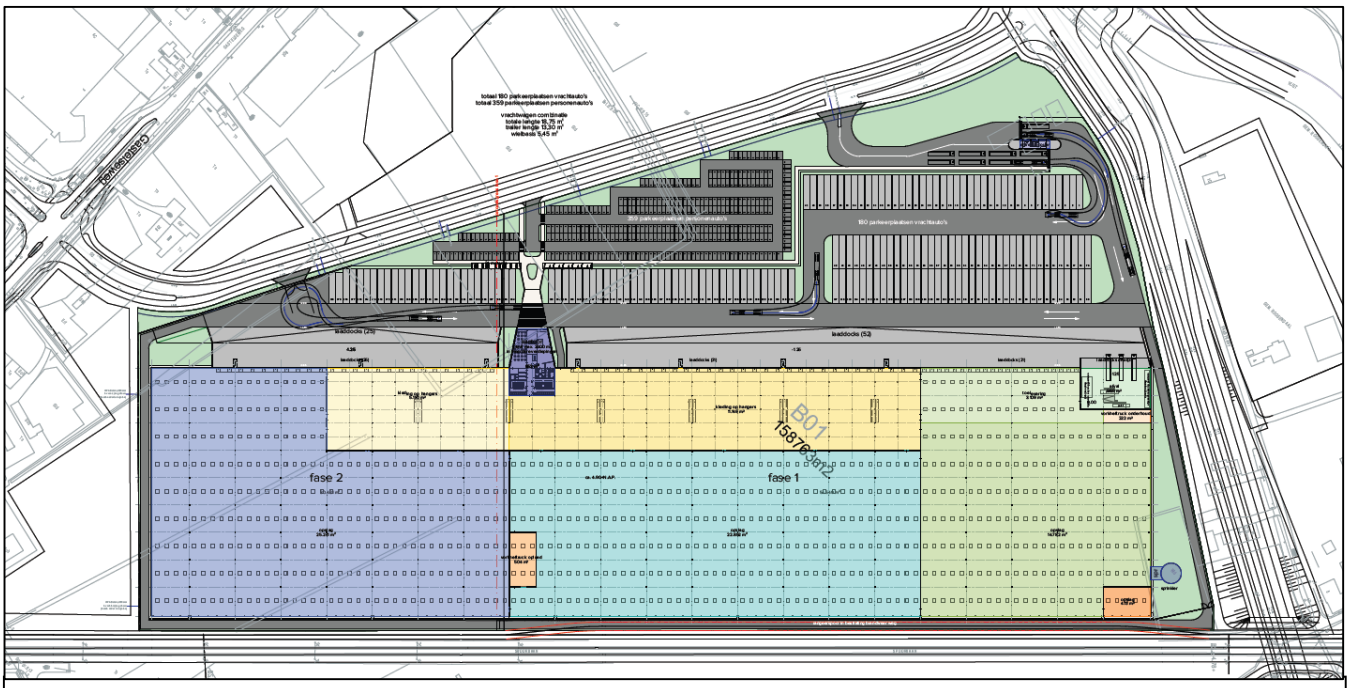
2.3 Toekomstige situatie

Het beoogde distributiecentrum vraagt om een aanpassing in de oorspronkelijk beoogde structuur van Veld B op het gebied van de infrastructuur, waterberging en verkaveling. Daarnaast dient de maximaal toegestane omvang van het bedrijf en de maximaal toegestane hoogte van het gebouw, verruimd te worden. Het aantal geraamde arbeidsplaatsen omvat op piektijden circa 400 fte en daarmee is de komst van dit bedrijf een belangrijke impuls voor de werkgelegenheid in de regio.

Bebouwd oppervlak
De aanvraag voorziet in een gebouw van 85.964 vierkante meter met daarin gevestigd een kantoorgedeelte op meerdere bouwlagen. Het maximale kantoorvloeroppervlak bedraagt 2.000 vierkante meter. De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit meerdere (hoofd)segmenten die op basis van de logistieke behoefte en brandveiligheid (compartimentering) nader wordt ingedeeld. Op het kantoorgedeelte na wordt het gebouw gebruikt voor de opslag, overslag en distributie van kleding. Op onderstaande figuur 4 staan aanzichten, uit verschillende perspectieven weergegeven van het gebouw.

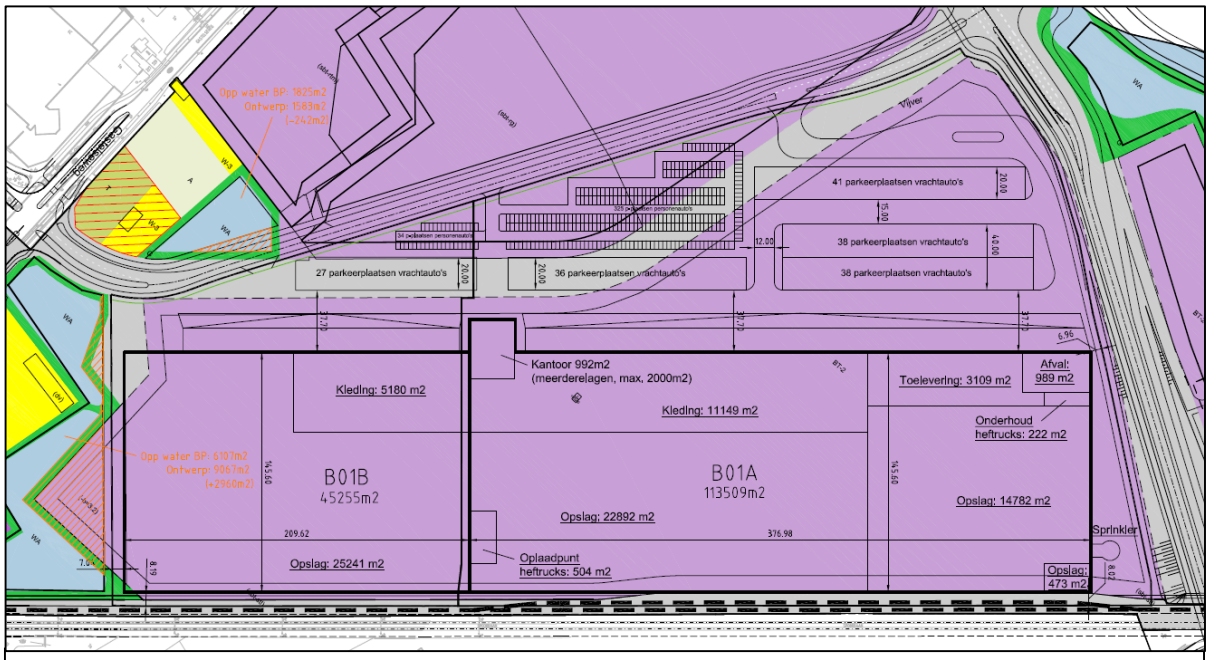
Figuur 4: Illustraties en (gevel)aanzichten van het gebouw.

Onbebouwd oppervlak
Het onbebouwde gedeelte van het perceel is benodigd voor de routing, parkeergelegenheid en ontsluiting van het perceel. Het aantal geraamde arbeidsplaatsen omvat op piektijden circa 400 fte, waarbij in drie-ploegdiensten gewerkt wordt. Hierdoor ontstaat op piekmomenten, bij wisseling van diensten een parkeerbehoefte van circa 334 parkeerplaatsen. In het plan is voorzien in 359 parkeerplaatsen voor personenauto's, dit achten wij ruimschoots voldoende gelet op het feit dat in ploegen wordt gewerkt. Naast de voorziene autoparkeerplaatsen dient er voldoende ruimte aanwezig te zijn voor het stallen en parkeren van vrachtwagens. Ten behoeve van het aantal benodigde vrachtwagenparkeerplaatsen, wordt uitgegaan van piekmomenten waarop alle vrachtwagens tegelijkertijd aanwezig zijn. Op piekmomenten zijn er maximaal 180 vrachtwagens/opleggers aanwezig. Hiervoor zijn 180 vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien, naast de 77 loading dockstations waar de vrachtwagens lossen/laden en tevens (tijdelijk) kunnen parkeren. Zie hiervoor tevens paragraaf 4.3.



Figuur 5: De situatietekening van het bedrijf inclusief het aantal parkeerplaatsen en de interne ontsluiting.

Structuur op Borchwerf II - Veld B
Middels de afwijkingsprocedure en vergunningsaanvraag wordt voorzien in de realisatie van een bedrijfskavel waarbinnen circa 85.964 vierkante meter bebouwing kan worden gerealiseerd met een bouwhoogte van maximaal 20 meter hoog. Eventuele aanpassingen van de infrastructuur van Veld B, de verbinding tussen de Gastelseweg en de nieuwe ontsluitingsweg ter plaatse van de Vaartkant, vallen buiten deze afwijkingsprocedure. Het toekomstig gebruik als distributiecentrum past geheel binnen de beoogde functies en toegestane milieu categorieën op Veld B van het bedrijvenpark Borchwerf II. Door de wijzigingen in het bouwvlak komt de bedrijfsbebouwing op een grotere afstand te liggen ten opzichte van de omliggende, met name zuidelijk gelegen, woningen c.q. woonbestemmingen. De 'driehoek' met de huidige functieaanduiding "categorie 3.2 bedrijf uitgesloten", wordt door dit bedrijf niet benut als bedrijvenbestemming/bouwblok, maar zal worden benut als waterretentiegebied. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt in paragraaf 4.2 een nadere toelichting op gegeven.



Figuur 6: De nieuwe structuur van Veld B en situatietekening van het nieuwe bedrijf en gebouw gesitueerd op het bestemmingsplan Borchwerf II – Veld B.

2.4 Afwijkingen bestemmingsplan

Ingevolge het bestemmingsplan “Borchwerf II, Veld B” kent het perceel de volgende bestemmingen: ‘Bedrijventerrein-2’, ‘Verkeer’, ‘Groen’ en ‘Water’. De bestemming ‘Bedrijventerrein-2’ laat industriële of ambachtelijke bedrijven toe voor zover deze voorkomen in categorie 3.1 en 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. De maximaal toelaatbare oppervlakte van de bouwpercelen op onderhavige locatie bedraagt 10 hectare. Voor de realisatie van onderhavig project dient voor verschillende onderdelen een afwijking plaats te vinden van het geldende bestemmingsplan. In navolging van de omvang van het bedrijf, volgt een aantal verhoudingsgewijze afwijkingen van het geldende bestemmingsplan. In deze paragraaf worden de afwijkingen beschreven, met verwijzing naar onderstaande figuur 6.

1) Omvang van het bouwperceel
Het bouwperceel heeft een oppervlakte van 158.794 vierkante meter (circa 16 hectare) en is daarmee in strijd met de geldende maatvoering op grond van het bestemmingsplan waarin bouwpercelen van maximaal 10 hectare zijn toegestaan. De benodigde oppervlakte past ruimtelijk gezien binnen het oostelijk gedeelte van Veld B (zie hiervoor tevens figuur 6). Dit is overigens de enige locatie op het bedrijventerrein die aan deze ruimtevraag kan voldoen waardoor er geen alternatieven op Borchwerf II aanwezig zijn.
Voor de distributeur is deze locatie c.q. situering van belang vanwege de goede (toekomstige) aansluiting op de A17, die geldt als de belangrijkste transportas voor zowel de inkomende goederenstroom uit de haven van Rotterdam als de uitgaande goederenstroom naar de winkels in het verzorgingsgebied van het distributiecentrum.
De voorliggende aanvraag betreft *geen* uitbreiding van de planologische bedrijfsactiviteiten op Veld B. De verkaveling van Veld B was echter voorzien ten behoeve van de vestiging van meerdere bedrijven. Regionaal is dit de meest geschikte locatie / voor de hand liggende locatie. Dit is tevens bekrachtigd in het RRO op 18 december 2014, zie paragraaf 3.2 onder het ‘Provinciaal beleid’.

2) Bebouwd oppervlak
Op grond van het vigerende bestemmingsplan mag maximaal 75% van de bouwpercelen worden bebouwd. Zoals hierboven aangegeven is de grootte van de bouwpercelen gemaximeerd tot 10 hectare.
Het gebied ter plaatse van het beoogde distributiecentrum waar de bestemming 'Bedrijventerrein-2' geldt heeft een oppervlakte van 137.187 vierkante meter. Hiervan mag 75%, derhalve 102.890 vierkante meter, bebouwd worden, verspreid over meerdere bouwpercelen.
Het bouwplan voorziet in een bouwperceel van 16 hectare waarop circa 85.964 vierkante meter bebouwing zal worden gerealiseerd. Dat is derhalve minder bebouwing dan ingevolge het vigerende bestemmingsplan is toegestaan.
Daarnaast is het bebouwingspercentage van het beoogd bouwperceel 53%, wat tevens beduidend lager is dan het volgens het vigerende bestemmingsplan geldende maximale bebouwingspercentage van 75%. De bebouwing wordt alleen anders verdeeld over Veld B.
De balans tussen onbebouwd en bebouwd en de vergelijking met de geldende mogelijkheden van bebouwd oppervlak, resulteren in een invulling met minder bebouwd oppervlak dan nu planologisch mogelijk is.

3) Bouwhoogte
Op grond van artikel 6.2.2 onder f van het bestemmingsplan mag binnen de bestemming Bedrijventerrein-2, een gebouw van maximaal 15 meter hoog worden opgericht. Met het toepassen van twee binnenplanse afwijkingsmogelijkheden, kan op grond van het bestemmingsplan, tot 17,6 meter hoog gebouwd worden.
Aanvrager en distributeur wensen echter drie opslagniveaus te realiseren. Dat in combinatie met brandveiligheidsvoorschriften (afstandsnorm tussen opslag van kleding en sprinklerinstallatie) en isolatie- c.q. compartimenteringvoorschriften (Bouwbesluit en brandveiligheid) maakt dat een bouwhoogte van 20 meter noodzakelijk is.
In relatie tot de bouwhoogte van 20 meter is een trappenhuis aanwezig in het plan waarvan de hoogte 23 meter is. Dit vloeit voort uit veiligheidsmaatregelen in het kader van brandveiligheid waarvoor het dak via een trappenhuis bereikbaar dient te zijn.

Door de schaal en omvang definieert het volume van het gebouw de omgeving in plaats van dat de omgeving randvoorwaarden oplegt aan het volume. Het lineaire karakter sluit aan op de naastgelegen infrastructurele lijn en geeft uiting aan de functie van het gebouw. Gezien de positionering op het terrein in de omgeving is het stedenbouwkundig verantwoord om een bouwhoogte van 20 meter toe te staan. Daarnaast is het voor de omgeving een minimaal verschil of een gebouw met dergelijke afmetingen, 17,6 of 20 meter hoog wordt. Op onderstaande figuur wordt doormiddel van een schetsmatige lijn de bouwhoogte van 17,6 meter weergegeven.

Figuur 7: Aanzicht van het gebouw met rood weergegeven de indicatieve hoogtelijn van 17,6 meter.

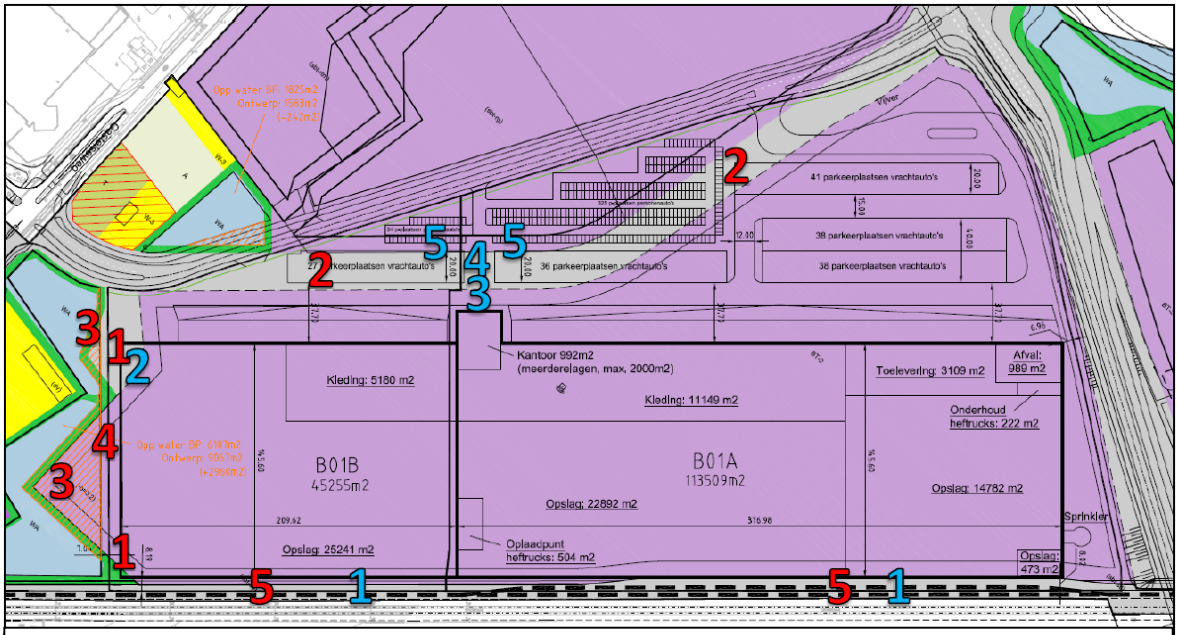
4) Afwijkend gebruik bebouwd en onbebouwde terreinen
De voorliggende aanvraag vraagt om een aanpassing in de structuur van Veld B zoals staat weergegeven op figuur 6. Hiertoe dient de ontsluitingsweg tussen de Gastelseweg en de Vaartkant, verplaatst te worden. Hiervoor wordt separaat, niet gelijktijdig, een procedure doorlopen. De weg maakt geen onderdeel uit van onderhavige afwijkingsprocedure.

Dit betekent dat middels deze structuurwijzigingen meerdere afwijkingen plaatsvinden ten opzichte van de verbeelding van het geldend bestemmingsplan. Onderstaande strijdigheden staan voorzien van een rood nummer weergegeven in figuur 7. Het betreft de volgende afwijkingen c.q. wijzigingen:

1. Een gedeelte van het gebouw wordt gerealiseerd binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' waar een dergelijk gebouw niet is toegestaan;
2. De parkeerplaatsen en interne routing van het bedrijf vallen gedeeltelijk binnen de verkeersbestemming. Het betreffen gronden ten behoeve van het bedrijf die binnen de 'Bedrijventerrein-2' bestemming horen te vallen en niet binnen de bestemming 'Verkeer';
3. De waterberging wordt uitgebreid ter plaatse van de bestemmingen 'Groen' en 'Bedrijventerrein-2', in het zuidelijk gedeelte van het projectgebied;
4. De groenvoorziening komt te liggen langs de nieuwe waterbergingsvoorziening ter plaatse van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Bedrijventerrein-2';
5. Over de gehele lengte aan de oostzijde, langs het spoor, wordt de bestemming 'Verkeer' gebruikt als bedrijfsperceel. Voor de geplande spooraansluiting was oorspronkelijk meer ruimte gereserveerd dan nu nodig blijkt, hierdoor is meer ruimte ontstaan ten behoeve van het bedrijf.

5) Bouwen buiten het bouwvlak
Het te realiseren gebouw overschrijdt op meerdere plaatsen het vigerende bouwvlak:
Afstand tot de achterliggende perceelgrens bedraagt 5 meter of minder of er wordt in de perceelgrens gebouwd (dit betreft de kant van het gebouw aan het spoor) > bebouwingsvrije zone van 10 meter eis van het bestemmingsplan wordt niet aan voldaan. Onderstaande strijdigheden staan voorzien van een blauw nummer weergegeven in figuur 7. Deze strijdigheden zijn een gevolg van de structuurwijzing van Veld B:

1. Over de gehele oostzijde geldt dat het gebouw het vigerend bouwvlak overschrijd. Voor de geplande spoorweg was oorspronkelijk meer ruimte gereserveerd dan nu nodig blijkt. Hierdoor is er meer ruimte ontstaan ten behoeve van het bedrijf en de beoogde bebouwing. Deze ruimte is in het beoogd plan benut, met in acht name van de brandveiligheidseisen. In het kader van veiligheid wordt in hoofdstuk 4 nader onderbouwd dat dit geen nadelige gevolgen heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening;
2. Een klein hoekgedeelte van het te realiseren gebouw aan de zuidwestzijde word opgericht buiten het bestaand bouwvlak. Daarnaast valt een gedeelte hiervan binnen de bestemming 'Verkeer';
3. De voetgangersbrug betreft een bouwwerk dat buiten het bouwvlak en binnen de bestemming 'Verkeer', is gelegen;
4. De toegangspoortjes zijn hoger dan 1 meter, worden buiten het bestaand bouwvlak gesitueerd en tevens gerealiseerd binnen de bestemming 'Verkeer';
5. De fietsenstalling die voorzien is, wordt gesitueerd buiten het bestaand bouwvlak binnen de huidige bebouwingsvrije zone.



Figuur 8: De genoemde afwijkingen onder 4) weergegeven met rood en onder 5) weergegeven in blauw.

6) De parkeernorm

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wijkt af van de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen parkeernorm. De verantwoording is hieronder opgenomen in paragraaf 4.3 “Parkeernotitie”.

7) Kantoorvloeroppervlak

Conform het vigerende bestemmingsplan mag het kantoorvloeroppervlak niet meer bedragen dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak met een maximum van 1.500 vierkante meter. Op grond van artikel 6.5.4 van de regels kunnen burgemeester en wethouders evenwel afwijken van dit maximum teneinde de oppervlakte van een bij een bedrijf behorend kantoor te verhogen tot maximaal 2.500 vierkante meter op voorwaarde dat:

a) het kantoorvloeroppervlak passend is te beschouwen bij de maat, schaal en omvang va het bedrijf;
b) het kantoorvloeroppervlak nooit meer dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak mag bedragen;
c) inwilliging van een verzoek om een omgevingsvergunning niet mag leiden tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden van omliggende bedrijven en niet mag plaatsvinden binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6}/jaar van een risicovolle inrichting.

De aanvraag voorziet in een kantoorvloeroppervlakte van maximaal 2.000 vierkante meter en blijft derhalve binnen het maximum van de afwijkingsbevoegdheid. Voorts wordt voldaan aan bovenstaande voorwaarden. De aangevraagde hoeveelheid kantoorvloeroppervlak is passend gelet op de omvang van het gehele distributiecentrum. De verhouding kantoren/overig bedrijfsvloeroppervlak is kleiner dan volgens de regels is toegestaan. Het kantoor is ondergeschikt aan de bedrijfsfunctie, slechts 2.000 vierkante meter vloeroppervlakte ten opzichte van de totale 85.964 vierkante meter aan bebouwd oppervlak. Daarnaast bedraagt het kantoorvloeroppervlak niet meer dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak en zijn er geen gevolgen voor de gebruiksmogelijkheden van omliggende bedrijven. Tot slot ligt het kantoor niet binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6}/jaar van een risicovolle inrichting.

8) Bouwhoogte hekwerk
Het hekwerk rondom het kavel, ter afscherming van het perceel richting de openbare ruimte, mag conform het bestemmingsplan maximaal 1 meter hoog zijn terwijl deze 2 meter hoog wordt. Deze hoogte is vanuit sociale veiligheid wenselijk voor de gebruiker en achten wij toelaatbaar op het bedrijventerrein Borchwerf II.

Tot slot
De aanvraag betreft *geen* uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten of een uitbreiding van uitgeefbaar terrein op Veld B. Het betreft "slechts" een herschikking van de structuur waardoor een aantal afwijkingen van het bestemmingsplan ontstaan. Ten aanzien van de omgevingsaspecten zijn de effecten van de afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan dan ook slechts beperkt zoals in hoofdstuk 4 'Randvoorwaarden' verder uiteengezet zal worden. Het beleidsmatige aspect wordt nader verantwoord in hoofdstuk 3 'Beleid'.

3. BELEID

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.
De SVIR regelt geen specifieke zaken op provinciaal of lokaal niveau. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijksregimes in het natuurdomein.
De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstelling voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, heeft het Rijk een ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen.

Ladder van duurzame verstedelijking
De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Ingevolge artikel 3.1.6. van het Bro moet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een “nieuwe stedelijke ontwikkeling” mogelijk maakt, voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. Indien uit de beschrijving, bedoeld onder a., blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins; en
c. Indien uit de beschrijving, bedoeld onder b., blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmaken van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Onderhavig project betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro zodat de ladder van duurzame verstedelijking niet hoeft te worden toegepast. Dat zal hieronder worden toegelicht.

Onderhavig project betreft een afwijking van het bestemmingsplan ‘Borchwerf II – Veld B’. Deze afwijking ziet op een wijziging van de structuur van Veld B waarbij er één bouwperceel van 16 hectare ontstaat waar ingevolge het vigerende bestemmingsplan een bouwperceel van maximaal 10 hectare is toegestaan. Met deze wijziging zal het bedrijventerrein Borchwerf II, veld B niet worden vergroot, noch worden nieuwe bedrijfsactiviteiten toegestaan. Er is geen sprake van een verdere verstedelijking. De totale oppervlakte van gronden met een bedrijfsbestemming wijzigt voorts niet. Daarnaast zal de wijziging niet tot gevolg hebben dat de oppervlakte die op grond van het vigerende bestemmingsplan mag worden bebouwd, toeneemt, zie hierboven paragraaf 2.4.Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen” zoals bedoeld in artikel 1.1.1, lid 1, sub i Bro.

Zorgvuldigheidshalve worden in deze ruimtelijke onderbouwing toch de stappen van de ladder van duurzame verstedelijking doorlopen. De aanvraag sluit aan bij de uitgangspunten van deze ladder:

a. Actuele regionale behoefte: West Brabant is een aantrekkelijke regio voor internationale logistieke bedrijvigheid, mede vanwege de nabijheid van de havens van Rotterdam, Antwerpen en (in ontwikkeling) Vlissingen. Ter nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.
   Sinds de economische crisis is er de laatste jaren een aanzienlijke toename van de vraag naar grotere kavels voor distributieactiviteiten in de regio. Deze toegenomen behoefte heeft er toe geleid dat op Borchwerf II de beschikbare kavels versneld zijn uitgegeven dan was voorzien. Veld A en Veld C van Borchwerf II zijn, of zullen op korte termijn volledig zijn, uitgegeven (zie met betrekking tot deze toegenomen vraag wederom paragraaf 2.1).
   Deze toegenomen vraag zet door, zoals blijkt uit de behoefteraming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040. In opdracht van de provincie Noord-Brabant is opdracht gegeven om een prognose van de behoefte aan bedrijventerreinen in de perioden 2014-2020, 2021-2030 en 2031-2040 op te stellen. Uit de behoefteraming volgt dat er in de periode 2014-2020 een behoefte is aan 353 ha bedrijventerrein in West-Brabant.
   Deze voortzettende vraag blijkt ook uit de behoefte van onderhavig bedrijf om haar distributiecentrum van waaruit Nederland, België en Noord-Frankrijk zullen worden bediend, te vestigen in de regio West Brabant. Dit bedrijf heeft thans geen distributiecentrum in de regio; er zal als gevolg van onderhavig project derhalve geen bestaand distributiecentrum leeg komen te staan. Voorts is er geen sprake van leegstand van bestaande distributiecentra van een vergelijkbare omvang in de regio die kan voldoen aan het programma van eisen en wensen van de aanvrager. Tot slot is de vestiging van onderhavig distributiecentrum afgestemd op regionaal niveau in het kader van het Regionale Ruimtelijke Overleg West Brabant (zie paragraaf 3.2).
b. Alternatieven binnen bestaand stedelijk gebied: Het projectgebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. In de regio West Brabant zijn binnen bestaand stedelijk gebied geen alternatieve locaties beschikbaar waar een distributiecentrum van 16 hectare kan worden gerealiseerd. Op dit punt wordt verder verwezen naar paragraaf 3.2 onder het kopje “Ontwikkeling van bedrijventerreinen en afspraken Regionaal Ruimtelijk Overleg” waar nader wordt toegelicht waarom er geen alternatieve locaties beschikbaar zijn.
c. Passende ontsluiting: de laatste trede, een passende ontsluiting, hoeft hier niet te worden getoetst, omdat onderhavige ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd (aldus artikel 3.1.6, lid 2, sub c Bro). Overigens is onderhavige locatie passend ontsloten. Doorslaggevend is hier de bereikbaarheid voor vrachtwagens. Deze bereikbaarheid is uitstekend gelet op de ligging nabij de A17.

Toetsing aan beleid

Het projectgebied van het bedrijventerrein Borchwerf II is niet aangeduid als één van de twaalf snelwegpanorama’s. Voor onderhavige ontwikkeling gelden derhalve geen extra maatregelen ten aanzien van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Brabant
Op 1 oktober 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant vastgesteld. Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. Belangrijke beleidswijzigingen hebben betrekking op de realisatie van natuur en de transitie naar zorgvuldige veehouderij in Brabant. De structuurvisie bestaat uit twee delen, deel A en Deel B, en een uitwerking.

Deel A
Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Deze belangen en keuzes zijn gebaseerd op trends en ontwikkelingen. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerking aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren.

Deel B
In deel B beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken.

Uitwerking structuurvisie
De provincie heeft geen aparte ruimtelijke visie op het landschap ontwikkeld, maar geeft haar visie op het landschap vorm in de 'uitwerking gebiedspaspoorten'. Daarin beschrijft de provincie welke landschapskenmerken zij op regionaal niveau van belang vindt en hoe deze kunnen worden versterkt. Er zijn ook deelstructuurvisies opgesteld voor specifieke onderwerpen.

Project
Het onderhavige projectgebied is in de structuurvisie aangeduid als stedelijk concentratiegebied. In het stedelijk concentratiegebied wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte, zoals de realisatie van bedrijventerrein Borchwerf II en onderhavige ontwikkeling, opgevangen.

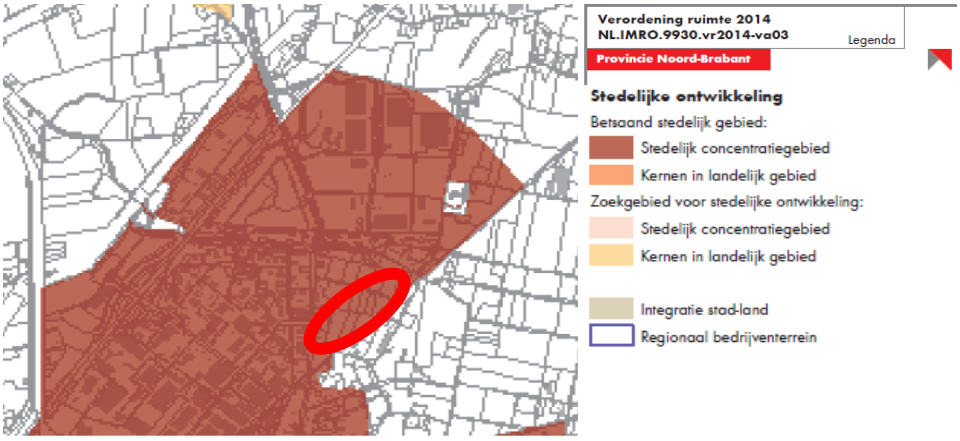
Verordening Ruimte Noord-Brabant 2014
Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten de Verordening ruimte 2014 vastgesteld, deze is op 19 maart 2014 in werking getreden. In de Verordening ruimte staan regels waarmee een gemeente rekening moet houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen, of in casu planafwijkingsprocedures. Door deze regels weten gemeenten al in een vroeg stadium aan welke kaders een ruimtelijke ontwikkeling in ieder geval moet voldoen. Per onderwerp zijn in de verordening gebieden tot op perceelsniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden.

Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:
- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de zorgvuldige veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het buitengebied.

Relatie met de structuurvisie
De onderwerpen die in de verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat wat de provincie van belang vindt en hoe de provincie die belangen wil realiseren. De verordening is daarbij een van de instrumenten om die provinciale belangen veilig te stellen.

Wijzigingen en ontheffingen
In de verordening is voor een aantal onderwerpen de mogelijkheid opgenomen om de grens van een gebied te wijzigen. Daarnaast is er een algemene ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Ook kunnen gemeenten om wijziging van de begrenzing van gebieden verzoeken, zonder dat de verordening daarvoor regels stelt: dit kan in de jaarlijkse actualisering.

Stedelijk gebied
Het projectgebied is in de Verordening ruimte aangegeven als stedelijk concentratiegebied binnen bestaand stedelijk gebied. Binnen de stedelijke regio's is ruimte voor wonen, werken en andere verstedelijkingsopgaven, om zo de verstedelijking zo veel mogelijk te bundelen.
Binnen het stedelijk gebied liggen mogelijkheden voor inbreiding, herstructurering en intensief, meervoudig ruimtegebruik. Nieuw ruimtebeslag buiten deze gebieden kan slechts als inbreiding of herstructurering niet tot de mogelijkheden behoren, en dan slechts in de zogenaamde zoekgebieden voor stedelijke ontwikkelingen. Verder regelt de Verordening ruimte dat woningbouw en aanleg van bedrijventerrein onderdeel worden van bindende afspraken in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO). Daaraan nemen de gemeenten, waterschappen en provincie deel.



Figuur 9: Projectgebied aangeduid op de Verordening ruimte 2014

Ontwikkeling van bedrijventerreinen en afspraken Regionaal Ruimtelijk Overleg
Onderhavige ontwikkeling zal plaats vinden binnen bestaand stedelijk gebied. Het betreft geen uitbreiding van een bedrijventerrein als bedoeld in de Verordening Ruimte 2014, omdat louter de bestaande structuur van een bedrijventerrein anders wordt ingedeeld. Het bedrijventerrein wordt in bruto en netto oppervlakte en milieumogelijkheden, niet vergroot.
Hieronder zal worden toegelicht dat de ontwikkeling voorts in overeenstemming is met de afspraken die zijn gemaakt in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) West-Brabant.

In het nabije verleden zijn er afspraken met de provincie en het RRO gemaakt voor wat betreft het mogen ontwikkelen van grotere kavels op Borchwerf II (tijdens het RRO d.d. 19 december 2012).

Onderhavige ontwikkeling is op basis van de bestaande afspraken in het RRO West Brabant van 18 december 2014 ingebracht door de gemeente Roosendaal. Tijdens dat RRO is toegelicht dat het wenselijk is dat onderhavige ontwikkeling wordt opgenomen in de regionale programmering van de

aanleg, uitbreiding, herstructurering en transformatie van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen en kantorenlocaties conform artikel 37.4, sub b van de Verordening ruimte 2014 om de volgende redenen:

1. Het Logistiek Park Moerdijk (LPM) heeft nog geen uitgiftemogelijkheden voor nieuwe logistieke bedrijven.
2. Onderhavige ontwikkeling heeft een economische meerwaarde voor de provincie Noord-Brabant en de regio West-Brabant.
3. De vestiging van onderhavig distributiecentrum is niet mogelijk op een alternatieve locatie binnen de regio West-Brabant.

Mede gelet op deze toelichting is onderhavige ontwikkeling besproken en bekrachtigd in het RRO op 18 december 2014.

<u>Ad 1: Logistiek Park Moerdijk</u>
Het Logistiek Park Moerdijk (LPM) heeft nog geen uitgiftemogelijkheden voor nieuwe logistieke bedrijven. Daarnaast is de planologische procedure ten behoeve van het bestemmingsplan voor het LPM nog niet afgerond. De verwachting is dat de uitgifte van de gronden binnen het LPM niet plaats zal vinden vóór 2017.

<u>Ad 2: Economische meerwaarde voor de provincie Noord-Brabant en de regio West-Brabant</u>
Logistiek is één van de topsectoren in de speerpunten van de regio West-Brabant, omdat deze bedrijvigheid economische meerwaarde heeft voor de provincie en de regio. Binnen de regio West-Brabant is de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen in de periode 2014-2020 geraamd op 353 ha, zo blijkt uit de behoefteraming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040. Het realiseren van een distributiecentrum op Borchwerf II sluit hier volledig op aan.
Het aantal geraamde arbeidsplaatsen omvat op piektijden circa 400 fte, waarbij in ploegdiensten gewerkt wordt. De komst van dit bedrijf is daarmee een belangrijke impuls voor de werkgelegenheid van deze regio. Deze regionale impuls voor de werkgelegenheid is van groot economisch belang, zeker gezien het feit dat in de afgelopen jaren grote aantallen arbeidsplaatsen zijn verdwenen in de regio.

In de volgende beleidsdocumenten wordt nader toegelicht dat logistiek één van de speerpunten van de regio West-Brabant is, juist vanwege de economische meerwaarde:

- *Strategische Agenda West Brabant, Regio West-Brabant*
  Op 15 februari 2012 heeft het Algemeen Bestuur van de Regio West-Brabant het Visiedeel van de Strategische Agenda West-Brabant 2012-2020 vastgesteld. Dit Visiedeel schetst een beeld over en van West-Brabant tot 2020. De logistieke sector wordt daarin als één van de sterke kanten gezien van de regio. In het Visiedeel wordt voorzien dat er in West-Brabant meer droge bedrijventerreinen komen waar logistieke bedrijven en toeleveranciers zich vestigen. Voorts wordt daarin als doelstelling geformuleerd het behoud van de positie als logistieke topregio.

- *Koepelvisie Strategic Board Delta Region*
  De economische ambities van de Delta Region, bestaande uit Zuidwest-Nederland en delen van Vlaanderen, zijn sinds 2013 gebundeld in de Strategic Board Delta Region. De Strategic Board Delta Region is netwerkorganisatie van samenwerkende bedrijven, overheden en kennisinstellingen. De regio West-Brabant en de provincie Noord-Brabant zijn een van de initiatiefnemers van deze organisatie. Het doel is het de Delta Region sterk en slim door te ontwikkelen naar een wereldwijd toonaangevende innovatie- en kennisregio. De Board ontwikkelde daarvoor een koepelvisie die focust op de drie regionale topclusters waaronder logistiek.

Ad 3: Alternatieve locatie niet beschikbaar

Onderhavig bedrijf wenst zich in de regio West-Brabant te vestigen gelet op de nabijheid van de havens van Rotterdam en Antwerpen en de goede bereikbaarheid per vrachtwagen. Binnen de regio West-Brabant is er = geen andere locatie beschikbaar waar een distributiecentrum van 16 hectare kan worden gerealiseerd die voorts ook aan de randvoorwaarden van het bedrijf voldoet.

Op figuur 9 staat het zoekgebied van het bedrijf weergegeven in relatie tot de regio West-Brabant. Het zoekgebied is gericht op de A17 en A4 als meest rechtstreekse lijn tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam.

Figuur 10: Zoekgebied van het bedrijf.

Binnen het zoekgebied zijn de volgende alternatieve locaties beschouwd:

- Het terrein ‘Agro Food Center Prinsenland’ (AFC). Hier zijn onbebouwde gronden aanwezig die aan de benodigde oppervlakte kunnen voldoen. Het terrein AFC is echter uitsluitend bedoeld voor bedrijven ten behoeve van de agro-logistiek. Distributiecentra voor andere goederen, zoals kleding, zijn ingevolge het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan en vanuit (regionaal) ruimtelijk oogpunt niet wenselijk. Hiertoe zijn in de regio andere bedrijventerreinen, zoals Borchwerf II en Moerdijk, aangewezen.
- Het bedrijventerrein Halsteren. Hier zijn onbebouwde gronden aanwezig die aan de benodigde oppervlakte kunnen voldoen. Hier staat het vigerende bestemmingsplan echter in het geheel nog geen bedrijvigheid toe en hieromtrent zijn regionaal geen nadere afspraken gemaakt. Daarnaast is voor de aanvrager en distributeur de locatie, qua afstand tot de A17, afgezet tegen onderhavig projectgebied, minder aantrekkelijk.

- Het industrieterrein Moerdijk. Hierin is een afweging gemaakt door het bedrijf, echter voldoet de locatie niet geheel aan de wensen van de distributeur en ligt de locatie niet geheel binnen de voorkeurslocatie van het zoekgebied. De beoogde uitstraling van het industrieterrein Moerdijk sluit niet aan bij de kwaliteitswensen die in het programma van eisen van de distributeur beoogd worden.
- Naast nieuwe locaties heeft de distributeur beoordeeld of het mogelijk is zich te vestigen in bestaande bedrijfspanden van een dergelijke omvang. Dat is niet mogelijk gebleken, omdat de bestaande bedrijfspercelen en bedrijfsbebouwing niet voldoen aan het programma van eisen, onder meer omdat de locatie niet groot genoeg is, er te veel ongeschikte bestaande bebouwing op staat waardoor de investering onverantwoord hoog wordt (door kapitaalsvernietiging als gevolg van sloop van die bebouwing) en/of de locatie ten opzichte van de snelweg niet optimaal is.

Conclusie
Zoals bovenstaand toegelicht, kan worden geconcludeerd dat conform de Structuurvisie en de Verordening ruimte aangevuld met de gemaakte RRO afspraken, het onderhavige project past binnen het beleid en de gemaakte afspraken.

3.3 Gemeentelijk beleid

Borchwerf II
Roosendaal en Halderberge hebben enkele jaren geleden besloten om gezamenlijk het bedrijventerrein Borchwerf II te gaan ontwikkelen. In 2003 is het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II opgesteld om bedrijventerreinontwikkeling mogelijk te maken. Het bedrijventerrein is opgeknipt in een aantal deelgebieden, veld A tot en met F. In het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II" (2003) zijn de velden A, C, D en F rechtstreeks tot bedrijventerrein bestemd, voor veld B was destijds een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen waar middels een nieuw bestemmingsplan, dat op 7 november 2012 onherroepelijk is geworden, uitvoering aan is gegeven. Veld A, dat vooral voor deze activiteit bestemd is, is grotendeels uitgegeven (enige jaren eerder dan voorzien). Ook veld C, dat aanvullend voor genoemde activiteit was voorzien zal binnen afzienbare termijn geheel zijn uitgegeven.

De gemeente Roosendaal heeft er dan ook voor gekozen om Veld B te bestemmen voor bedrijven in de logistiek en distributie. Veld B biedt in principe ruimte aan één bedrijf van 10 hectare. Daardoor ontstaat er weer een beperkte voorraad aan geschikte kavels en kan de periode tot het Logistiek Park Moerdijk in ontwikkeling komt, worden overbrugd. Veld B is c.q. wordt multimodaal ontsloten, beschikt over ruime kavels en is daarom bij uitstek geschikt voor Logistiek en Distributie. Hierdoor hoeft voorlopig geen extra nieuw bedrijventerrein ontwikkeld te worden omdat de regio voorlopig weer even aan de vraag vanuit de markt kan voldoen.

Welstandsnota Roosendaal
Volgens de wet moet een bouwplan voldoen aan redelijke eisen van welstand, tenzij de gemeente van oordeel is dat in afwijking hiervan de vergunning toch moet worden verleend.
Sinds 2013 heeft de gemeente Roosendaal een geactualiseerde en vereenvoudigde welstandsnota. In de welstandsnota 2013 staat aangegeven hoe in Roosendaal bouwplannen worden getoetst

1. aan de “redelijke eisen van welstand” op zichzelf, en;
2. in verband met de omgeving waarbinnen zij zijn gelegen.

Onder het motto "Meer aandacht waar dat moet, meer vrijheid waar dat kan" gaat het beleid in de nieuwe Welstandsnota uit van grotere eigen verantwoordelijkheid van de burger die voldoende ruimte moet krijgen voor eigen initiatief.

In de nieuwe nota wordt in een groot deel van de gemeente minimaal getoetst op welstand. Het doel is in deze gebieden slechts het voorkomen van excessen. Daarnaast zijn er plekken en gebieden waar geen welstandseisen meer gelden. Daar gelden louter eisen ten aanzien van reclame. Tegelijkertijd houdt het beleid wel enige grip op die gebieden (en routes) die het gezicht van de gemeente bepalen en een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. Deze gebieden zijn daardoor voor de stad en de dorpen als geheel van groot belang.

<u>Projectgebied</u>
Onderhavig plan en projectgebied is gelegen op een bedrijventerrein waarop een regulier welstandsbeleid van toepassing is. De bebouwing op onderhavige projectlocatie wordt daarom getoetst aan welstand. Bouwplannen worden bij beoordeling onder meer getoetst aan de samenhang in zowel architectonische uitwerking als het gebruik van materiaal en kleur, waarbij de nadruk ligt op de gebiedsranden en reclame-uitingen.
Het beoogd plan is conform de criteria uit de Welstandsnota, beoordeeld door de commissie ruimte en kwaliteit, en voldoet derhalve aan de gestelde criteria.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Inleiding

In het bestemmingsplan Borchwerf II veld B zijn de bedrijfspercelen waar onderhavige aanvraag betrekking op heeft, bestemd voor industriële en ambachtelijke bedrijven voor zover deze voorkomen in categorie 3.1 en 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten alsmede groothandelsbedrijven met dien verstande dat per bedrijfsvestiging het kantoorvloeroppervlak niet meer dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak mag bedragen tot een maximum van 1.500 m^2 en nieuwe risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan, tenzij de plaatsgebonden risicocontour van PR 10^{-6}/jaar binnen de eigen perceelgrens van het bedrijf ligt.

Een logistiek bedrijf kan worden ingedeeld onder navolgende bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten:

- Distributiecentra, koelhuizen, milieucategorie 3.1;
- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m^2, milieucategorie 3.2;
- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m^2, milieucategorie 3.1.

Conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' geldt in een omgevingstype gemengd gebied, wat op voorliggende situatie van toepassing is, een richtafstand van 30 meter voor milieucategorie 3.1 en een richtafstand van 50 meter voor milieucategorie 3.2 voor wat betreft het aspect geluid. Gemotiveerd afwijken van de richtafstanden is mogelijk.

De milieucategorie van het bedrijf komt overeen met de milieucategorie van de bedrijfspercelen in het bestemmingsplan Borchwerf II veld B. Met de vestiging van het logistiek bedrijf komt echter een groter gedeelte van de weg en het bedrijfsperceel binnen de 50 meter van de woning Gastelseweg 238 te liggen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Milieueffectrapportage (MER)
Bij de totstandkoming van het vigerend bestemmingsplan 'Borchwerf II, veld B' is in opdracht van de gemeente Halderberge en de gemeente Roosendaal een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Het doel van die rapportage was om het milieubelang naast de andere belangen volwaardig in de besluitvorming plaats te laten vinden. Met de MER zijn de milieu hygiënische gevolgen vastgesteld vanwege de (bedrijfs-)activiteiten welke op grond van het bestemmingsplan 'Borchwerf II' worden toegelaten. Tevens is onderzocht of de impact van deze activiteiten op het milieu kunnen worden geminimaliseerd. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is gekozen voor de in de MER beschreven voorkeursvariant, met inbegrip van maximalisatie van de bebouwingsdichtheden en geluid afschermende bedrijfsbebouwing.

Het kantoorvloeroppervlakte van het bedrijf zal maximaal 2.000 m^2 bedragen. Onderhavige aanvraag maakt derhalve een kwetsbaar object mogelijk, zoals gedefinieerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor zover bekend maakt de aanvraag geen risicovolle inrichting mogelijk. Indien dit in de toekomst mogelijk wordt gemaakt dient aangetoond te worden dat de plaatsgebonden risicocontour van PR 10^{-6}/jaar binnen de eigen perceelsgrenzen van het bedrijf ligt.

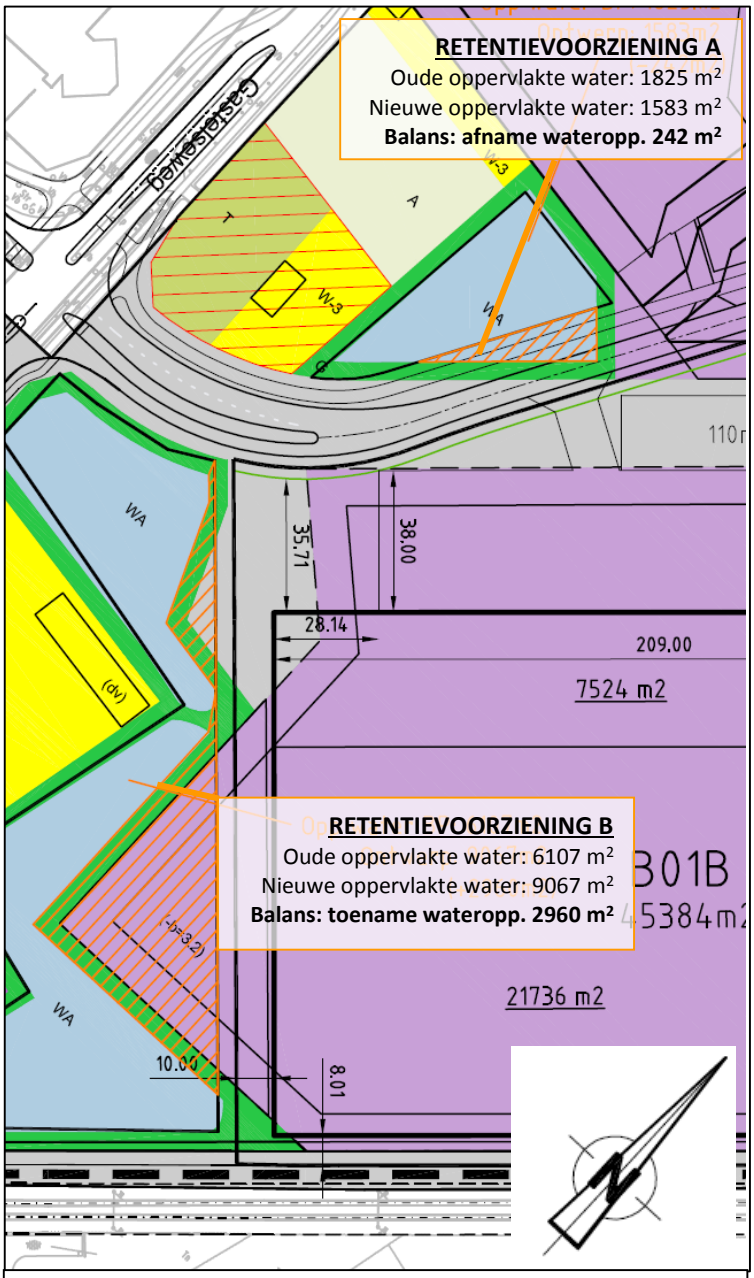
Voorliggende aanvraag betreft *geen* uitbreiding van de huidig toegestane bedrijfsactiviteiten op Veld B. Evenmin een verruiming van de gebruiksmogelijkheden. Ten aanzien van de omgevingsaspecten zijn de effecten van de afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan dan ook beperkt zoals in de onderstaande paragraaf verder uiteengezet zal worden.

4.2 Watertoets

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient gemotiveerd te worden of de beoogde afwijking van het bestemmingsplan, geen nadelige effecten heeft op de waterhuishouding van het oorspronkelijke bestemmingsplan Borchwerf II – Veld B.

Geen toename verharding
Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan vindt er geen toename in verhard oppervlakte plaats. De beleids-en uitgangspunten van dit plan kunnen daarom in acht worden genomen. Dit betekent dat er geen extra waterbergingsopgave voortkomt uit de beoogde ontwikkeling.

Waterberging
Omdat er een wijziging plaatsvindt in de structuur van Veld B, welke ook de voorgenomen rententievoorzieningen betreft, dient aangetoond te worden dat de waterhuishouding en retentievoorzieningen niet verslechteren.
Op de hiernaast afgebeelde figuur 10 wordt ingezoomd op de wijzigingen (oranje gearceerd) inzake de retentievoorzieningen. De retentievoorziening A neemt af met 242 m2 aan wateroppervlakte. De retentievoorziening B neemt toe met 2960 m2 aan wateroppervlakte. Per saldo neemt de oppervlakte van beide retentievoorzieningen daarmee toe met 2718 m2.



Figuur 11: Weergave wijziging retentievoorzieningen.

Conclusie
Middels deze toename aan waterberging kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling een positief effect heeft op de totale waterhuishouding.

Het Waterschap Brabantse Delta heeft ingestemd met de watertoets.

4.3 Parkeren

Het bedrijf dient op eigen terrein te voldoen aan de benodigde parkeerbehoefte. In deze paragraaf wordt de verantwoording hiertoe weergegeven.

Toetsingskader

Conform bestemmingsplan 'Borchwerf II –Veld B'

Conform artikel 6.2.5 onder b, van het bestemmingsplan 'Borchwerf II – Veld B', geldt voor de functie opslag/magazijn een parkeernorm van 0,8 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter bvo (bruto vloeroppervlak). Voor de functie kantoren geldt geen aparte parkeernorm. Conform het bestemmingsplan en onderstaande tabel zou dat resulteren in een parkeerbehoefte van 688 parkeerplaatsen.

Bestemmingsplan			
	Normering	aantal m2 bvo	Behoefte
opslag/magazijn	0,8 pp per 100m2 bvo	85.964	687,7
Totaal			**688**

Conform Beleid

Voor gronden binnen de gemeente Roosendaal waar het bestemmingsplan geen parkeernormen bevat, geldt de 'Nota parkeernormen, december 2011' van de gemeente Roosendaal. Volgens deze nota geldt voor de functie opslag/magazijn een parkeernorm van 0,8 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter en voor de functie kantoor zonder baliefunctie een parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter. Conform het beleid zou dat resulteren in een parkeerbehoefte van 722 parkeerplaatsen.

Beleid			
	Normering	aantal m2 bvo	Behoefte
kantoor zonder baliefunctie	1,7 pp per 100m2 bvo	2.000	34
opslag/magazijn	0,8 pp per 100m2 bvo	85.964	687,7
Totaal			**721,7**

Afwijking verhoudingsgewijs

De parkeernorm is gebaseerd op de normering vanuit de CROW-publicatie 182. Deze normering gaat uit van 1 arbeidsplaats per circa 30 tot 50 m^2 bvo aan bedrijvigheid. Bij onderhavig distributiecentrum is deze verhouding anders omdat er 400 fte aan arbeidsplaatsen, in drieploegendiensten aanwezig is. Het aantal arbeidsplaatsen in verhouding tot het aantal vierkante meter bvo ligt daardoor aanzienlijk lager, namelijk 1 arbeidsplaats per 215 m^2 (85.964m^2/400fte) bvo. Indien deze verhouding wordt toegepast op onderhavige aanvraag, is er een parkeerbehoefte van 292 parkeerplaatsen.

Verhoudingsgewijs			
	Normering	aantal m2 bvo	Behoefte
kantoor zonder baliefunctie	1,7 pp per 100m2 bvo	2.000	34
opslag/magazijn	0,3 pp per 100m2 bvo	85.964	257,9
Totaal			**291,9**

Toekomstige situatie

Het aantal arbeidsplaatsen van het bedrijf is circa 400 (fte) die werkzaam zijn in een drieploegendienst. Bij de wisseling van diensten is er een piekmoment aan parkeerbehoefte omdat er twee ploegen elkaar aflossen gedurende een beperkte periode. Op dat moment zijn er maximaal, 2/3 van 400 (fte), 267 arbeiders aanwezig (inclusief kantoorpersoneel). Daarnaast dient er voorzien te worden in parkeerplaatsen voor bezoekers, hiervoor zijn 92 parkeerplaatsen voorzien.

Naast de parkeerbehoefte voor personenauto’s, waar het beleid en de CROW op gebaseerd zijn, is er een behoefte aan parkeergelegenheid voor vrachtauto’s. Het bedrijf heeft een parkeerbehoefte van 180 parkeerplaatsen voor vrachtauto’s. Dit resulteert, conform onderstaande tabel, in een behoefte van 334 parkeerplaatsen voor personenauto’s en 180 voor vrachtauto’s.

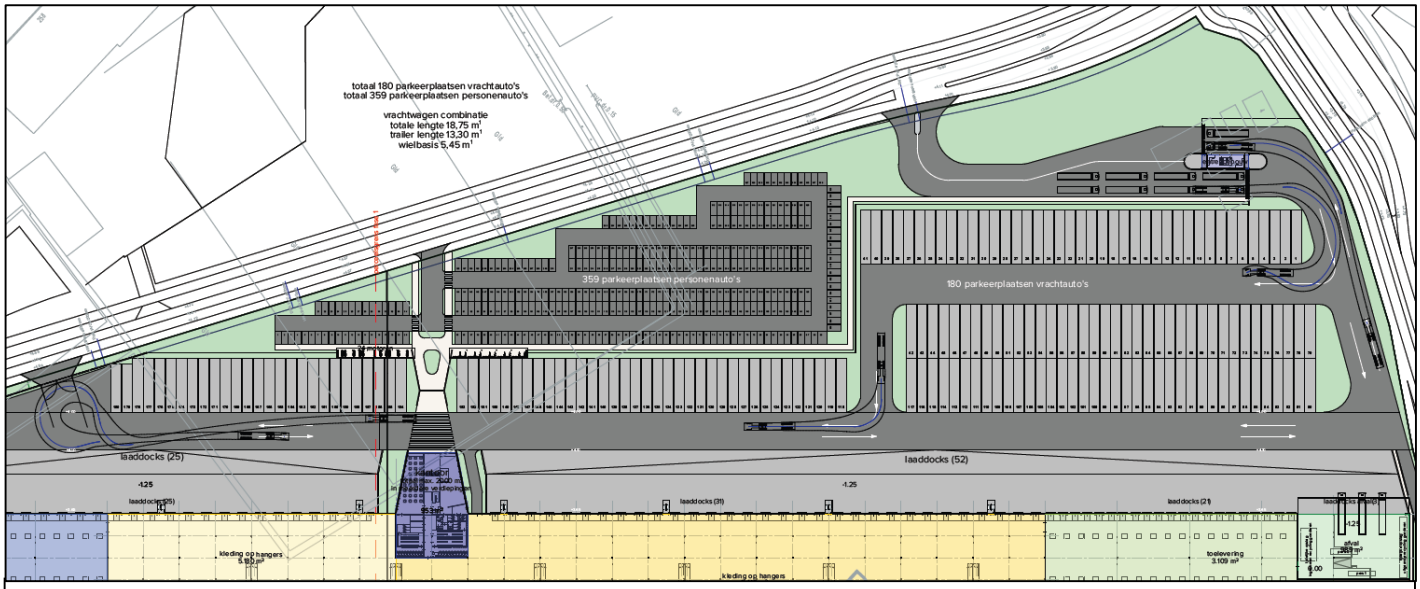
Parkeerbehoefte conform gebruik			
	Normering	aantal pp	Behoefte
opslag/magazijn en kantoor	2/3 van 400 (fte)		267
vrachtauto's	conform opgave	180	180
Totaal personenauto's			**267**
Totaal vrachtauto's			**180**

Conclusie

Voldoende parkeerplaatsen aanwezig in plan

Om te voldoen aan de berekende parkeerbehoefte zijn totaal 359 parkeerplaatsen voor personenauto’s, waarvan 92 parkeerplaatsen op dat moment overblijven voor bezoekers en 180 parkeerplaatsen voor vrachtauto’s opgenomen in het plan. Het aantal parkeerplaatsen voor personenauto’s voldoet daarmee aan de piekbehoefte zodat er geen parkeeroverlast in de omgeving op zal treden. Voor het vrachtverkeer worden 180 parkeerplaatsen gerealiseerd om in de piekbehoefte te kunnen voldoen Daarnaast is er de mogelijkheid voor het stallen van vrachtauto’s nabij de loading docks.

Onderstaand, in figuur 11, staat een inrichtingstekening weergegeven met daarop locaties van de parkeerplaatsen. Hiermee wordt, in afwijking van het bestemmingsplan en in afwijking van het geldende beleid, voldaan aan de parkeerbehoefte op eigen terrein.



Figuur 12: Situatietekening van de interne ontsluiting en de aanwezige parkeerplaatsen.

4.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader
Het wettelijke kader voor de luchtkwaliteit is gegeven 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)'.

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM_{10} en $PM_{2.5}$), lood, koolmonoxide en benzeen. Voor de toegestane hoeveelheid PM_{10} en NO_2 in de lucht zijn in de Wm de volgende grenswaarden gesteld die in acht genomen moeten worden:

- voor NO_2 geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 18 dagen per jaar mag de uurgemiddelde concentratie van NO_2 groter zijn dan 200 microgram per kubieke meter lucht;
- voor PM_{10} geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 35 keer per jaar mag de etmaalgemiddelde concentratie van PM_{10} groter zijn dan 50 microgram per kubieke meter lucht;
- voor $PM_{2.5}$ geldt een grenswaarde van 25 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie.

Situatie ter plaatse
In het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Majoppeveld en Borchwerf Veld B (vastgesteld 25 september 2013) is een uitgebreid onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de rapportage Luchtkwaliteitsonderzoek Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II gemeente Roosendaal (OMWB, 30 april 2013). Ten aanzien van de luchtkwaliteit voor de jaren 2009, 2014, 2020 en 2024 in het projectgebied Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II veld B werden, op basis van de uitgevoerde berekeningen, navolgende conclusies getrokken.

"In het algemeen kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit in het onderzochte gebied voor het overgrote deel wordt bepaald door de heersende achtergrondconcentraties van NO_2 en PM_{10}. De verschillen in de berekende concentraties in het projectgebied zijn voor NO_2 wel groter dan voor PM_{10}; dit geldt mutatis mutandis ook voor de bronbijdrage.

De hoogste concentraties voor PM_{10} en het hoogste aantal overschrijdingsdagen worden in de huidige situatie (2009) aangetroffen langs de Gastelseweg-Roosendaalsebaan. In 2014 en volgende jaren verschuift dat richting Vaartkant. Naast het toegenomen (vracht)-verkeer is de vestiging van de bedrijven hier verantwoordelijk voor. Met betrekking tot PM_{10} worden in het gehele projectgebied, zowel in de huidige situatie als in 2014, 2020 en 2024 geen overschrijdingen van de normen berekend. De jaargemiddelde concentratie PM_{10} is maximaal 21,4 microgram per kubieke meter lucht in 2009 en 19,1 microgram per kubieke meter lucht in 2024. Het aantal overschrijdingsdagen vertoont eveneens een dalende tendens met maximaal 11 in 2009 naar 7 in 2024. Uit de rekenresultaten blijkt dat de (gemiddelde) achtergrondconcentratie van 2009 naar 2024 iets langzamer afneemt dan de berekende (gemiddelde totale) concentratie PM_{10}. Hieruit blijkt dat de

nieuwe ontwikkelingen, met vestiging van bedrijven, een raccordement en een hogere verkeersintensiteit (waarvan een groot aandeel vrachtauto's) in de loop der tijd in de achtergrondconcentratie 'verdwijnt' door het schoner worden van de motorvoertuigen.

De resultaten voor NO_2 volgen die voor fijnstof: de hoogste concentraties voor NO_2 worden in de huidige (2009) situatie aangetroffen langs de Gastelseweg-Roosendaalsebaan en in 2014 en volgende jaren bij Vaartkant. Ook hier is de verklaring dat, naast het toegenomen (vracht)verkeer, de vestiging van bedrijven hier verantwoordelijk is. Met betrekking tot NO_2 worden in het gehele projectgebied, zowel in de huidige situatie als in 2014, 2020 en 2024 geen overschrijdingen van de normen berekend. De jaargemiddelde concentratie NO_2 is maximaal 30,3 microgram per kubieke meter lucht in 2009 en 18,7 microgram per kubieke meter lucht in 2024; deze afname over de jaren is scherper dan bij PM_{10}. Er zijn geen overschrijdingsuren in geen van de berekende situaties/jaren berekend. Uit de rekenresultaten blijkt dat, net als bij fijnstof, de (gemiddelde) achtergrondconcentratie van 2009 naar 2024 iets langzamer afneemt dan de berekende (gemiddelde totale) concentratie NO_2. Ook hier mag de conclusie worden getrokken dat dit 'opgaan in' de achtergrondconcentratie wordt veroorzaakt door het schoner worden van motorvoertuigen. Blijkbaar (vastgelegd in niet te beïnvloeden emissiekentallen in het rekenprogramma) wordt voor NO_2 een snellere daling van de emissies verwacht dan voor PM_{10}.

Het aspect luchtkwaliteit vormt *geen* belemmering om het bestemmingsplan Verbindingsweg Majoppeveld en Borchwerf Veld B tot uitvoering te brengen; de van toepassing zijnde luchtkwaliteitsnormen worden in het gehele onderzoeksgebied voor alle onderzoeksjaren (ruimschoots) niet overschreden. Daarnaast vertonen de berekende concentraties een dalende tendens."

Uit het onderzoek volgt dat de jaargemiddelde concentratie PM_{10} maximaal 21,4 microgram per kubieke meter lucht bedraagt en het aantal overschrijdingsdagen maximaal 11. De jaargemiddelde concentratie NO_2 is maximaal 30,3 microgram per kubieke meter lucht en het aantal overschrijdingsuren 0. Hiermee wordt ruimschoots aan de grenswaarden voldaan. Door de omvang van de vestiging van het logistiek bedrijf is een toename van het vrachtverkeer te verwachten en moet de weg tussen de Gastelseweg en de Vaartkant worden verlegd. Deze wijzigingen leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden. Om de grenswaarden te overschrijden dient de jaargemiddelde concentratie NO_2 immers met circa 10 microgram kubieke meter lucht toe te nemen. Uit de NIBM-tool[1] volgt dat een toename van de jaargemiddelde concentratie NO_2 met circa 10 kubieke meter lucht overeenkomt met een toename van circa 1.000 voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde), waarvan een aandeel vrachtverkeer van 90%. Van een dergelijke toename is geen sprake, waardoor het plan niet zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.

Aangezien bij het uitvoeren van het Luchtkwaliteitsonderzoek Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II gemeente Roosendaal (OMWB, 30 april 2013) nog niet getoetst hoefde te worden aan $PM_{2.5}$ is om na te gaan of voldaan kan worden aan de grenswaarde voor $PM_{2.5}$ een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in de bijlage. Afsluitende conclusie van het onderzoek is:

- Het aspect luchtkwaliteit vormt geen enkele belemmering om het projectbesluit tot uitvoering te brengen: de normen van de meest kritische luchtkwaliteitscomponenten worden nergens overschreden;

[1] Met de NIBM-tool kan op een eenvoudige manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht, doordat de tool inzicht geeft in de maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit.

- Uit aanvullend onderzoek blijkt dat in het gehele oorspronkelijke plangebied van Borchwerf de normen voor PM2,5 in de jaren 2009, 2014, 2020 en 2024 nergens worden overschreden en een dalende tendens vertonen vanaf 2014;
- Aansluitend op bovenstaande conclusies kan worden geconstateerd dat er nergens in de onderzochte gebieden een risico bestaat dat mensen worden blootgesteld aan te hoge concentraties van (ultra) fijnstof en stikstofdioxide.

Na het uitvoeren van het aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is bekend geworden dat er enkele voertuigbewegingen meer plaatsvinden dan als uitgangspunt voor het aanvullend onderzoek gehanteerd. Aangezien uit het aanvullend onderzoek volgt dat de concentraties en overschrijdingsdagen ruimschoots onder de grenswaarden liggen kan worden geconcludeerd dat de wijziging in het aantal voertuigbewegingen geen gevolgen heeft voor de conclusie. Nergens in de onderzochte gebieden bestaat een risico dat mensen worden blootgesteld aan te hoge concentraties van (ultra) fijnstof en stikstofdioxide.

Conclusie
Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de vestiging van het logistiek bedrijf.

4.5 Geluid

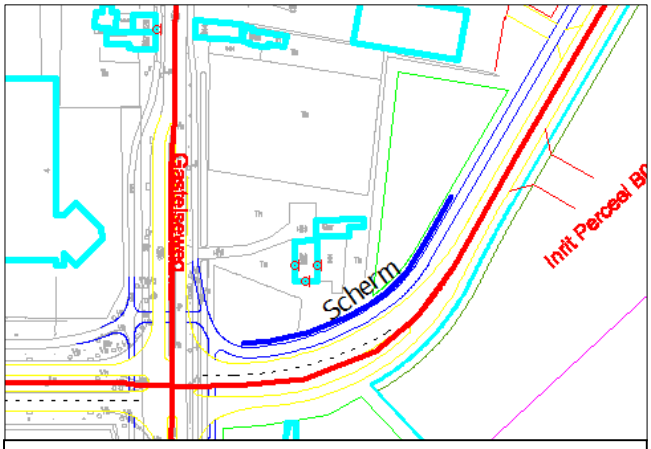
Motivering 'goede ruimtelijke ordening'
Ten behoeve van het bestemmingsplan "Borchwerf II, veld B, en verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf", dat op 10 november 2011 is vastgesteld door de raad van de gemeente Roosendaal, is door de Regionale Milieudienst West-Brabant (RMD) in augustus 2010 een rapportage van een akoestisch onderzoek opgesteld. Het betreft de rapportage met projectnummer 10030005.G2/RVl.

Uit de door de RMD in augustus 2010 opgestelde rapportage blijkt dat voor de woning Gastelseweg 238 een geluidbelasting vanwege het bedrijventerrein is geprognosticeerd van 50 dB(A) etmaalwaarde (industrielawaai). Vanwege de doortrekking van de Gastelseweg naar de Vaartveld is, na het oprichten van een scherm met een hoogte van 3 m langs de doorgetrokken weg, een geluidbelasting geprognosticeerd van 50 dB in het jaar 2020 (verkeerslawaai). Door het college van burgemeester en wethouders is op 1 november 2010 een hogere waarde krachtens de Wet geluidhinder voor deze woning vastgesteld van 50 dB vanwege de doortrekking. Ten behoeve van de vaststelling van de hogere waarde heeft tevens heeft onderzoek plaatsgevonden naar de geluidwering van de betreffende woning. Uit dat onderzoek, uitgevoerd door K&M Akoestisch Adviseurs d.d. 7 oktober 2010 met kenmerk AM/IFK/A2010.2504, is gebleken dat niet alle gevels van de woning over een voldoende geluidwering beschikten. Inmiddels zijn aan de woning additionele voorzieningen getroffen zodat thans wel voldaan wordt aan de vereiste geluidwering.

Vanwege het beoogde distributiecentrum is het niet opportuun om de doortrekking van de Gastelseweg naar de Vaartkant te ontwikkelen zoals voorzien in het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan. Evenmin is het opportuun om de kavelindeling van Veld B te realiseren, zoals opgenomen in het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan.

Geluidbelasting vanwege verkeerslawaai
Ten behoeve van de realisatie van een logistiek bedrijf op Borchwerf Veld B is onderzoek gedaan naar de te verwachten geluidbelastingen vanwege het wegverkeer op de doortrekking van de Gastelseweg naar de Vaartkant. Het onderzoek is uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 15 januari 2015 met projectnummer 14110903. Uit het onderzoek is gebleken, dat voor de woning Gastelseweg 238 een grotere geluidbelasting vanwege de doortrekking optreedt dan de van toepassing zijnde voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder en de door het college op 1

november 2010 vastgestelde waarde van 50 dB. Indien langs de doortrekking een scherm van 3 m opgericht wordt kan wel aan de eerder vastgestelde hogere waarde voldaan worden. In figuur 12 is de ligging van dit scherm grafisch aangeduid.



Figuur 13: Grafische aanduiding ligging scherm van 3 meter.

Geluidbelasting vanwege industrielawaai

Toetsingskader

Bij het van het vaststellen van een (bestemmings)plan dient de raad uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. Om te bepalen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt in de regel gekeken naar de milieuzoneringen, behorende bij de bedrijven die in en/of nabij het plan gelegen zijn. 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, te weten 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 kan gehanteerd worden ten behoeve van de eventueel ten behoeve van het (bestemmings)plan op te stellen paragraaf bedrijven en milieuzonering.

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 onderstaande tabel zijn de milieucategorieën en richtafstanden uit de VNG-publicatie overgenomen.

Tabel: milieucategorieën en richtafstanden

Milieucategorie	Richtafstanden tot het omgevingstype 'rustige woonwijk'* in meters
1	10
2	30
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	700
5.3	1.000
6	1.500

* indien de omgeving is te typeren als 'gemengd gebied', gelden kleinere richtafstanden, namelijk één afstandstap kleiner (Zie de VNG-publicatie, paragraaf 2.3)

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 vergunningsvrij bouwen mogelijk is. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen:

1) *Het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied*
   Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of 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.

2) *Het 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.

De omgeving van het bedrijventerrein waar het logistieke bedrijf gevestigd wordt, is te karakteriseren als een gemengd gebied. Voor een dergelijk gebied geldt ingevolge de VNG-publicatie voor het aspect geluid vanwege een in werking zijnde inrichting ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige bestemmingen een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en een richtwaarde van 70 dB(A) voor de dag-, 65 dB(A) voor de avond- en 60 dB(A) voor de nachtperiode voor het maximale geluidniveau. Indien aan vorenstaande richt- en grenswaarden waarden voldaan wordt, is er sprake van een goede ruimtelijke ordening. Indien blijkt dat de richtwaarden overschreden worden, dient de raad te motiveren waarom zij afwijkt van deze richtwaarden.

Het toetsingskader voor geluid, zoals omschreven in de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” bestaat uit 4 stappen waarbij per stap de geluidbelasting groter wordt en daarmee ook het belang van de onderzoeks- en motiveringsplicht. De stappen zijn onderstaand omschreven.

Stap 1
Toetsing aan de richtafstand voor het aspect geluid. Indien de richtafstand niet wordt overschreden kan een verdere beoordeling van het aspect geluid in beginsel achterwege blijven.

Stap 2
Indien stap 1 niet toereikend is, is een onderzoek naar de geluidbelasting noodzakelijk. Er dient voldaan te worden aan de volgende richtwaarden:

Etmaalperiode	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	Maximaal geluidniveau
Dag	50 dB(A)	70 dB(A)
Avond	45 dB(A)	65 dB(A)
Nacht	40 dB(A)	60 dB(A)

Stap 3
Indien stap 2 niet toereikend is, is alleen op basis van een motivering een geluidbelasting mogelijk van:

Etmaalperiode	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	Maximaal geluidniveau[a]
Dag	55 dB(A)	70 dB(A)
Avond	50 dB(A)	65 dB(A)
Nacht	45 dB(A)	60 dB(A)

a: de maximale geluidniveaus vanwege het aan- en afrijdend verkeer worden in de VNG-publicatie uitgesloten van deze grenswaarden. Indien de maximale geluidniveaus in een gemengd gebied door aan- en afrijdend verkeer hoger zijn dan 70 dB(A) in de dag-, 65 dB(A) in de avond- en 60 dB(A) in de nachtperiode, dient gemotiveerd te worden waarom een dergelijk maximaal geluidniveau acceptabel wordt geacht.

Stap 4
Bij grotere geluidbelastingen dan aangegeven bij stap 3 is het doorgaans niet mogelijk om een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling positief te bestemmen. Indien het bevoegd gezag toch van mening is dat het positief bestemmen aanvaardbaar is, dient dit grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met cumulatie van reeds aanwezige geluidbronnen.

Bovengenoemde stappen worden hieronder doorlopen:

Stap 1: richtafstand
Het te vestigen logistieke bedrijf is in de VNG-publicatie aangemerkt als een milieucategorie 3.2 bedrijf. Een milieucategorie 3.2 heeft volgens de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG een richtafstand van 50 m in een gemengd gebied. De dichtstbij gelegen woning van derden bevindt zich op een afstand van ca. 40 m van de grens van het perceel waarop het logistieke bedrijf gevestigd wordt. Op grond hiervan kan gesteld worden dat niet voldaan wordt aan stap 1 en dat verder onderzoek noodzakelijk is.

Stap 2: geluidonderzoek en richtwaarden
Door Peutz BV is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting vanwege logistieke bedrijf ter plaatse van de gevels van woningen van derden. Uit het onderzoek, opgesteld de datum 29 januari 2015 met rapportnummer TvD/LE/CJ/F 20691-1-RA-001, is gebleken, dat de nieuw te realiseren inrichting, zonder het treffen van voorzieningen, niet kan voldoen aan de richtwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

Ter plaatse van de maatgevende woning, zijnde de Gastelseweg 238, is een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau geprognosticeerd van maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde, inclusief de correctie vanwege het tonale geluid tijdens het achteruitrijden van de vrachtwagens, op de tweede bouwlaag van deze woning. Indien een dergelijk tonaal geluid bij een ontvanger hoorbaar is, dient het op dat moment optredende geluidniveau, conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, met 5 dB vermeerderd te worden. Deze geluidbelasting wordt berekend indien langs de doortrekking van de Gastelseweg naar de Vaartkant een scherm met een hoogte van 3,5 m opgericht wordt[2].

Het maximale geluidniveau wordt bij een dergelijk scherm geprognosticeerd op maximaal 65 dB(A) in elke etmaalperiode. Dit maximale geluidniveau kan optreden tijdens het afblazen van remlucht van de vrachtwagens die binnen de inrichting aan- en afrijden.

Bij alle andere woningen wordt overigens voldaan aan de richtwaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau.

[2] Overleg tussen met de bewoners van de woning Gastelseweg 238 heeft geresulteerd in een dergelijk scherm.

Om de geluidbelasting vanwege de inrichting zoveel mogelijk te reduceren is de routering van de vrachtwagens op het perceel geoptimaliseerd. Daarnaast wordt de in- en uitrit voor de vrachtwagens noordelijk gesitueerd. De verkeersbewegingen binnen de inrichting kunnen zowel met eigen voertuigen als met voertuigen van derden plaatsvinden. Het treffen van bronmaatregelen aan het eigen wagenpark is weliswaar mogelijk, echter het treffen van bronmaatregelen aan de voertuigen van derden behoort niet tot de mogelijkheden van de drijver van de inrichting. Indien binnen de inrichting geen achteruitrijdsignalering in werking is, zal de rekenkundige geluidbelasting met 2 dB afnemen. Ten behoeve van de veiligheid is het echter niet mogelijk om zonder achteruitrijdsignaal te werken. Evenmin is het opportuun om maatregelen in de bedrijfsvoering door te voeren door bijvoorbeeld op bepaalde locaties binnen de inrichting in de avond- en nachtperiode geen activiteiten plaats te laten vinden.

De geluidbelasting vanwege de inrichting ter plaatse van de maatgevende woning zou alleen verder gereduceerd kunnen worden tot maximaal de richtwaarden door het treffen van maatregelen in de overdracht (schermen). Indien een deel van het scherm langs de doorgetrokken weg opgehoogd wordt naar 5,5 m (zie ook de rapportage van Peutz) kan ook ter plaatse van de woning Gastelseweg 238 voldaan worden aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie. De lengte van dit verhoogde scherm dient ca. 70 m te bedragen. Het college van B&W van de gemeente Roosendaal acht een dergelijk hoog scherm met een lengte van ca. 70 m echter uit stedenbouwkundige overwegingen niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en derhalve onaanvaardbaar. Daarnaast zijn er technische bezwaren, immers het scherm dient aangelegd te worden op de grens van een retentievijver. Een scherm met een hoogte van 5,5 m en een lengte van ca. 70 m dient gefundeerd te worden, daarnaast dient er voldoende ruimte aanwezig te zijn om onderhoud aan het scherm te plegen. Een andere mogelijkheid om aan de richtwaarden te kunnen voldoen is het oprichten van een scherm met een hoogte van 5,5 m over een lengte van 90 m langs de ontwikkeling. Ook een dergelijk scherm acht het college van B&W vanuit stedenbouwkundige en landschappelijke overwegingen onaanvaardbaar.

Stap 3: gemotiveerde afwijking van richtwaarden
Op grond van het vorenstaande kan gesteld worden dat feitelijk niet voldaan kan worden aan stap 2, immers de enige maatregel om te kunnen voldoen aan de richtwaarden achten wij niet wenselijk. Daarom wordt hieronder stap 3 doorlopen.

In onderstaande tabel zijn de geluidbelastingen gepresenteerd, die ter plaatse van de woning Gastelseweg 238 optreden voor de situatie waarbij langs de doortrekking een scherm met een hoogte van 3,5 m wordt opgericht.

Geveldeel	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in dB(A)			Maximaal geluidniveau in dB(A)		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Linker zijgevel begane grond	38	43	40	53	53	53
Linker zijgevel eerste verdieping	41	45	42	62	62	62
Achtergevel begane grond	38	42	40	53	53	53
Achtergevel eerste verdieping	44	48	45	64	64	64
Rechter zijgevel begane grond	33	35	33	51	51	51
Rechter zijgevel eerste verdieping	42	46	43	65	65	65

De maximale geluidniveaus van ten hoogste 65 dB(A) in de nachtperiode kunnen alleen veroorzaakt worden door het aan- en afrijden van de vrachtwagens binnen de inrichting. Deze geluidbron mag op grond van de VNG-brochure bij stap 3 buiten beschouwing worden gelaten. De andere activiteiten binnen de inrichting zullen te allen tijde geen grotere maximale geluidniveaus veroorzaken dan de richtwaarden.

Voor wat betreft de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus kan voldaan worden aan stap 3.

De overschrijding van de richtwaarden voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus uit stap 2 is aanvaardbaar gelet op de bestaande geluidisolatie van de woning.

Zoals hierboven vermeld is ten behoeve van de vaststelling van de hogere waarde een onderzoek naar de geluidwering van bedoelde woning uitgevoerd. Naar aanleiding van het onderzoek zijn additionele maatregelen aan de gevels van de woning getroffen zodat thans bij de vastgestelde hogere waarde aan de wettelijk toegestane binnenwaarde voldaan wordt. In onderstaande tabel zijn de huidige geluidweringen van de verschillende verblijfsruimten op de tweede bouwlaag van de woning, alwaar de richtwaarden overschreden worden, alsmede de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus in deze ruimten (inclusief aan- en afrijden van vrachtwagens) weergegeven.

Tabel: geluidniveaus in de woning vanwege het distributiecentrum

verblijfsruimte	Geluidwering in dB	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	Maximaal geluidniveau
Slaapkamer links	25	30 dB(A) etmaalwaarde	40 dB(A) in elke etmaalperiode
Slaapkamer rechts	26	29 dB(A) etmaalwaarde	39 dB(A) in elke etmaalperiode

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voldaan kan worden aan de reguliere binnengrenswaarden, die in de verblijfsruimten van geluidgevoelige bestemmingen gelden, namelijk:

- 35 dB(A) in de dag-, 30 dB(A) in de avond- en 25 dB(A)[3] in de nachtperiode voor het etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- en 55 dB(A) in de dag-, 50 dB(A) in de avond- en 45 dB(A)[4] in de nachtperiode voor het maximale geluidniveau.

Cumulatieve geluidhinder

Ter plaatse van de woning treedt een gecumuleerde geluidbelasting op van ten hoogste L_{den} = 58 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting is afgestemd op de geluidbelasting vanwege het distributie centrum en de omliggende wegen. De omliggende wegen zijn, met name de doortrekking en de Gastelseweg, bepalend voor de grootte van de gecumuleerde geluidbelasting. Vanwege deze twee wegen samen bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting op de woning Gastelseweg 238 maximaal 56 dB. De toename van de gecumuleerde geluidbelasting van 2 dB wordt door het college van B&W aanvaardbaar geacht, mede omdat dit verschil niet hoorbaar en de hoogte van de geluidbelasting vanwege het distributie centrum met name veroorzaakt wordt door een rekenkundige additie van 5 dB op het geluid van het achteruitrijden van vrachtwagens (toeslag tonaal geluid). Daarnaast kan gesteld worden dat de L_{den} in de slaapkamers vanwege de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 33 dB[5] bedraagt, hetgeen een goed akoestisch woonklimaat is.

---

3 Voor het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) dan wel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) bedraagt krachtens de Wet geluidhinder de grenswaarde voor het aspect industrielawaai in woningen 35 dB(A) etmaalwaarde. Deze etmaalwaarde is de hoogste van de volgende drie geluidbelastingen:
$L_{Aeq,\ dag}$ (= $L_{Ar,LT,\ dag}$);
$L_{Aeq,\ avond}$ (= $L_{Ar,LT,\ avond}$) + 5;
$L_{Aeq,\ nacht}$ (= $L_{Ar,LT,\ nacht}$) + 10.

4 Afgeleid volgens de Wet geluidhinder en krachtens de Wet milieubeheer bedraagt de grenswaarde (voor het aspect industrielawaai) in woningen voor het maximale geluidniveau 55 dB(A) in de dag-, 50 dB(A) in de avond- en 45 dB(A) in de nachtperiode.

5 Krachtens de Wet geluidhinder geldt in woningen een grenswaarden voor het L_{den} van 33 dB. De L_{den} is het jaargemiddelde niveau over de dagperiode (L_{day}), de avondperiode ($L_{evening}$) en de nachtperiode (L_{night}) wordt vervolgens gecombineerd tot één getal (L_{den}) volgens de volgende formule: $Lden = 10 \log 1/24\ (12x10^{(Lday)/10} + 4x10^{(Levening+5)/10} + 8x10^{(Lnight\ +10)/10})$.

Krachtens het eerste lid van artikel 2.20 uit het Activiteitenbesluit milieubeheer kan het college van B&W bij maatwerkvoorschrift hogere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximaal geluidsniveau dan opgenomen in het eerste lid van artikel 2.17 uit het Activiteitenbesluit milieubeheer vaststellen. Het college kan deze hogere waarden enkel en alleen vaststellen indien de geluidbelastingen in de woning niet meer bedragen dan:

- 35 dB(A) in de dag-, 30 dB(A) in de avond- en 25 dB(A) in de nachtperiode voor het etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- en 55 dB(A) in de dag-, 50 dB(A) in de avond- en 45 dB(A) in de nachtperiode voor het maximale geluidniveau.

Uit tabel bovenstaande blijkt expliciet dat aan deze waarden voldaan wordt, zodat dat het college bij maatwerkvoorschrift de geluidbelastingen kan vaststellen, die uit de rapportage van Peutz volgen.

Conclusies
Overwegende dat:

- de ontwikkeling zoals voorgestaan in 2010 niet opportuun is;
- het te vestigen milieucategorie 3.2 bedrijf niet past binnen de richtafstand;
- het te vestigen milieucategorie 3.2 bedrijf niet aan de richtwaarden kan voldoen;
- er geen reële maatregelen ter reductie van de geluidbelasting mogelijk zijn;
- er voldaan wordt aan de wettelijke binnenniveaus en zodoende maatwerkvoorschriften, zoals bedoeld in het Activiteitenbesluit milieubeheer, gesteld kunnen worden;
- de gecumuleerde geluidbelasting acceptabel is,

zijn wij van mening dat in het kader van voorliggende procedure voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau stap 3, zoals bedoeld in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' genomen kan worden, omdat de geluidbelasting aanvaardbaar zal zijn.

4.6 Externe Veiligheid

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.

<u>Besluit externe veiligheid inrichtingen</u>
In het Bevi zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevi heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe situaties moet worden getoetst aan de risiconormen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR)[6] en regels voor het groepsrisico (GR)[7]. De Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) strekt tot uitvoering van het Bevi. In het Revi staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

[6] Het plaatsgebonden risico geeft de kans aan dat iemand die zich een jaar lang onafgebroken en onbeschermd op een plek bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
[7] Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat een groep van tenminste 10, 100 of 1.000 personen overlijdt door een ongeval bij een risicovolle activiteit met een gevaarlijke stof.

wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een besluit voor het afwijken van het bestemmingsplan gezien als een nieuwe situatie.

Binnen het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar van een inrichting mogen geen kwetsbare objecten zijn gelegen. In principe geldt dat ook voor beperkt kwetsbare objecten tenzij er "gewichtige redenen" zijn om daarvan af te wijken. Indien het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied[8] van een inrichting, dan dient het groepsrisico te worden verantwoord bij vaststelling van het bestemmingsplan.

Transport en externe veiligheid

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 31 juli 2012" (Circulaire), waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen[9].
In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn vaste afstanden opgenomen voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Binnen het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar is bebouwing (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) in beginsel niet toegestaan. Bij omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs basisnet routes dient wel een berekening van het groepsrisico plaats te vinden.

Wat de berekening van het groepsrisico betreft dient voor bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen e.d. die na 1 juli 2012 ter inzage worden gelegd en die betrekking hebben op de omgeving van de in de bijlagen van de circulaire genoemde transportassen, uit te worden gegaan van de in de bijlage vermelde vervoerscijfers. Die vervoerscijfers zijn gebaseerd op een maximale benutting van de groeiruimte voor het vervoer. Bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit dient het groepsrisico te worden verantwoord.
Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

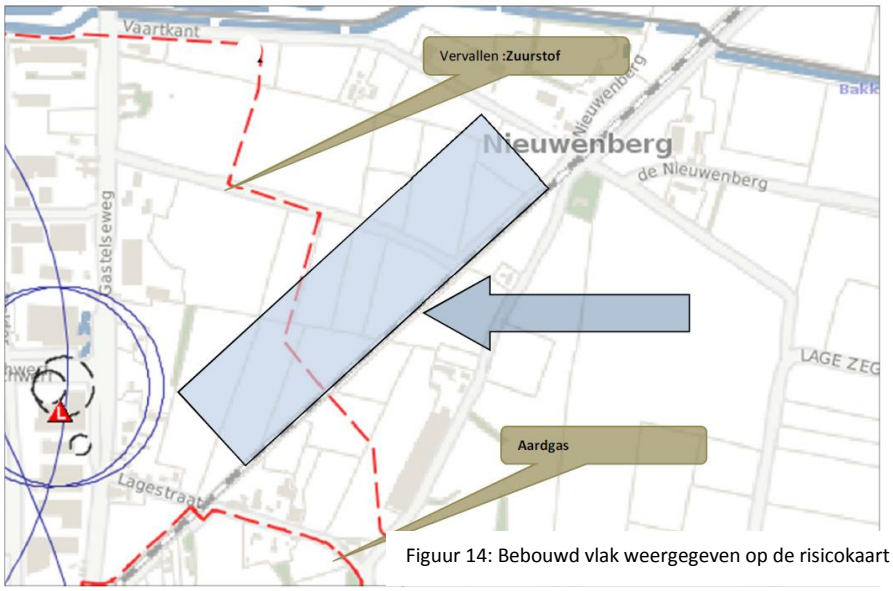
Situatie ter plaatse

Voor de risico-inventarisatie is uitgegaan van de navolgende informatiebronnen:

- Professionele risicokaart provincie Noord-Brabant10;
- Informatie gemeente Roosendaal (RRGS 11);
- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

In figuur 12 is een deel van de risicokaart weergegeven van de gemeente Roosendaal. De ligging van het deel van het projectgebied waar een kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt is hierin weergegeven.

[8] Het invloedsgebied is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.
[9] Op het moment dat de Wet Basisnet in werking treedt (nog niet in werking) zullen de tabellen zoals deze in de circulaire zijn opgenomen, worden opgenomen in de Regeling Basisnet.
[10] De Risicokaart geeft weer waar risicobronnen zich bevinden.
[11] Het RRGS is en centraal landelijk register met gegevens over risicosituaties die in Nederland bestaan rond het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.



Figuur 14: Bebouwd vlak weergegeven op de risicokaart

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op basis van de uitgevoerde risico inventarisatie blijkt dat het deel van het projectgebied waar een kwetsbaar object mogelijk wordt (de kantoren) gemaakt niet is gelegen binnen het invloedsgebied[12] van een Bevi-inrichting. Dit aspect is derhalve niet aan de orde.

Transport en externe veiligheid

Transport van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen in of nabij het projectgebied vindt in zeer beperkte mate plaats. Met toepassing van de vuistregels uit de handleiding risicoberekeningen transport blijkt er geen sprake te zijn van een plaatsgebonden risico en/of relevant groepsrisico.

De spoorlijn Roosendaal – Lage Zwaluwe is gelegen ten zuidoosten van het projectgebied. Ter hoogte van het projectgebied ligt het traject 30040: Zevenbergsehoek aansluiting – Roosendaal West waarvoor op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen een veiligheidsafstand (of plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar) geldt van 12 meter. De veiligheidsafstand wordt gemeten vanuit het hart van de spoorlijn. Het betreffende deel van het projectgebied ligt minimaal op een afstand van 12 meter van de spoorlijn. De bebouwinggrens van de gewijzigde logistieke functie waarvoor van het bestemmingsplan wordt afgeweken ligt op ca. 16 meter van de spoorlijn en op 19 meter gemeten vanuit het hart van de spoorlijn. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de grens- en richtwaarden uit de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.
Uit het eindrapport Basisnet spoor blijkt dat ter hoogte van het betreffende traject het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde. Desondanks is voor betreffende afwijking van het bestemmingsplan voor het spoor een berekening uitgevoerd met het rekenprogramma RBMII (d.d. 26 november 2014) waaruit blijkt dat het hoogste groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde (OW) ligt. Het groepsrisico bedraagt namelijk 0.05 x OW. Omdat voor het gehele projectgebied uitgegaan is van een bevolkingsdichtheid van 40 personen per hectare en voor de wijziging van de logistieke functie onveranderd hiervan is uitgegaan, leiden de wijzigingen niet tot toename het groepsrisico. Verantwoording van het groepsrisico is derhalve niet aan de orde. De rapportage van de berekening is opgenomen als separate bijlage.

[12] Invloedsgebied: Dit is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groeprisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.

Binnenkort, naar verwachting medio 2015, zal het Basisnet wettelijk worden verankerd waarbij de veiligheidsafstanden, nu nog opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, worden opgenomen in de regeling behorende bij het Besluit externe veiligheid transportroutes. Tevens wordt het fenomeen Plasbrandsaandachtgebieden geïntroduceerd. Langs bepaalde (spoor)wegen moeten gemeenten in de toekomst rekening gaan houden met de effecten van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Over die (spoor)wegen worden veel brandbare vloeistoffen vervoerd (o.a. benzine, diesel). Bij een ongeval kan zo'n stof uit een tankwagen of tankwagon vrijkomen en in brand vliegen (plasbrand). Dat kan in een zone tot zo'n 30 meter langs de spoorbaan of weg tot slachtoffers leiden. Deze zone is daarom aangeduid als Plasbrandaandachtsgebied (PAG), en wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen (weg) en vanaf de buitenste spoorstaven (spoor). In het bouwbesluit is geregeld dat binnen een PAG aanvullende bouwvoorschriften gelden. Voor traject 30040 Zevenbergsehoek aansluiting – Roosendaal West geldt een PAG (plasbrandaandachtsgebied). Derhalve dient (in de nabije toekomst) te worden nagegaan hoe met dit aspect rekening te houden.

Om te bepalen of er in het projectgebied of in de directe omgeving buisleidingen zijn gelegen is de professionele risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat nabij het projectgebied een hogedruk aardgasbuisleiding is gelegen. De bestemming is deels gelegen binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding. Op basis van de risicokaart en eerdere berekeningen wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Gezien de ligging en de afstand tot bestaande en geprojecteerde bebouwing wordt geschat dat het plaatsgebonden niet groter is dan 0,1 maal van de oriënterende waarde. De hogedruk aardgasleiding is weergegeven in voorgaande figuur.

Een overzicht van de resultaten van de uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyse van de aardgasleiding is opgenomen in onderstaande tabel. Voor de volledige kwantitatieve risicoanalyse van de aardgasleiding wordt kortheidshalve verwezen naar de rapportage:
- QRA hogedruk aardgas buisleidingen Borchwerf II Veld B, d.d. 8 december 2014

Tabel: Plaatsgebonden risico en groepsrisico van hogedruk aardgasleidingen

Exploitant Buisleiding	**aanduiding**	**stof**	**PR10^{-6}**	**Max. GR t.o.v. OW**
Gasunie	Z-529-03	aardgas	Nee	<0.1

De aardgasbuisleiding heeft geen plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} per jaar. Het groepsrisico bedraagt minder dan 0.1 van de oriënterende waarde. Uit de risicokaart blijkt dat binnen het plangebied ook een buisleiding voor zuurstof van Air Liquide is gelegen. Deze leiding is echter inmiddels verwijderd of buiten gebruik gesteld. Dit aspect is derhalve niet aan de orde.

Conclusie
De kantoren zijn niet gelegen binnen een invloedsgebied van een Bevi-inrichting. Dit aspect is derhalve niet aan de orde. De kantoren liggen voorts binnen 200 meter van een risicorelevante Basisnet spoorweg. Daarnaast in de nabijheid van het projectgebied een buisleiding gelegen die relevant is voor het aspect externe veiligheid. Bij het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is sprake van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Echter de logistieke functie waarvoor van het bestemmingsplan wordt afgeweken is op voldoende afstand gelegen. Van een relevant groepsrisico is geen sprake. De nabij het projectgebied gelegen aardgasleiding heeft geen plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico is gelegen ruim onder de oriënterende waarde.

4.7 Bodem

Toetsingskader
De bodemkwaliteit moet (kunnen) voldoen aan de in het plan beoogde functies. Onderstaand is een omschrijving van de bodemkwaliteit binnen het projectgebied opgenomen.

Situatie ter plaatse
In 2009 is door Breijn B.V. een verkennend onderzoek voor veld B van bedrijvenpark Borchwerf II uitgevoerd. Het verkennend onderzoek heeft als onderbouwing gediend voor de functiewijzigingen, o.a. van agrarisch naar de bestemming bedrijventerrein en verkeer, welke met de vaststelling van het bestemmingsplan Borchwerf II veld B zijn gerealiseerd. In het verkennend bodemonderzoek is het overgrote deel van het projectgebied van het projectbesluit onderzocht. Uit het verkennend onderzoek volgde dat alle onderzochte percelen maximaal licht zijn verontreinigd met uitzondering van Vaartkant 3. Vaartkant 3 maakt geen onderdeel uit van het projectgebied van het projectbesluit. De matig verhoogde concentraties aan zware metalen in het grondwater op de landbouwpercelen zijn eerder aangetoond in andere bodemonderzoeken. Deze worden als verhoogde achtergrondconcentratie gezien.

Conclusie
Het aspect bodemkwaliteit is geen belemmering voor de vestiging van het logistiek bedrijf.

4.8 Flora en fauna

Toetsingskader
Ingevolge de Flora- en faunawet is er in het kader van het bestemmingsplan Borchwerf II – Veld B, in 2009 een quickscan uitgevoerd naar verschillende soortgroepen in het projectgebied. Het projectgebied maakt geen deel uit van gebieden met een beschermde status zoals bijvoorbeeld Natura 2000 of de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De onderhavige aanvraag betreft geen wijziging in het invloed gebied op een Natura 2000 en de nabij gelegen EHS gebieden. Ten opzichte van het onderzoek uit 2009 heeft hier geen verandering op plaats gevonden. Op basis van de uitgevoerde quickscan in 2009 is er wel, conform de Flora- en faunawet, een actualisatie van het uitgevoerde onderzoek uitgevoerd door Cobra adviseurs. De actualisatie maakt als separate bijlage onderdeel uit van onderhavige onderbouwing.

Situatie ter plaatse
Ten opzichte van de opname in 2009 hebben zich ten aanzien van het (verwachte) voorkomen van streng beschermde soorten geen veranderingen voorgedaan. Met uitzondering van vleermuizen en vogels worden dus geen andere streng beschermde soorten verwacht. Licht beschermde soorten worden alleen verwacht voor wat betreft de soortgroepen zoogdieren, amfibieën, vissen en insecten. Wel is nu, in vergelijking met 2009, sprake van potentiele zomerverblijfplaatsen in spechtenholten voor vleermuizen in de bomen centraal in het projectgebied. Dergelijke spechtenholten kunnen mogelijk gebruikt worden als (zomer)verblijfplaats voor vleermuizen. De kans hierop wordt klein geacht omdat het relatief recente uitgehakte spechtenholten betreft, tussen 2009 en heden.
Het college van burgemeester en wethouders heeft reeds een omgevingsvergunning verleend voor het kappen van de bomen met als voorwaarden dat voorafgaand aan de kap de holten in de bomen moeten worden beoordeeld op eventueel gebruik door vleermuizen. Dit kan worden uitgevoerd door een deskundige boomverzorger met aantoonbare kennis op het gebied van vleermuizen. Gelet moet worden op uitwerpselen en prooiresten op de bodem van de holten. Indien dergelijke aanwijzingen worden aangetroffen, moet een deskundige worden ingeschakeld en moet er mogelijk een

ontheffing voor de kap van de bomen aangevraagd worden. Als er dergelijke aanwijzingen niet worden aangetroffen kunnen de bomen gekapt worden.

Conclusie
De conclusies bij het advies zoals dit is geformuleerd in de quickscan uit 2009, blijven onverminderd van kracht. Dat voorafgaand aan de kap van de bomen een beoordeling dient plaats te vinden op eventueel gebruik door vleermuizen, is niet van invloed op onderhavige omgevingsvergunningaanvraag, omdat deze aanvraag niet ziet op de activiteit kappen.

4.9 Archeologie

Toetsingskader
In 2001 voerde de firma RAAP een archeologisch bureauonderzoek uit in het kader van een MER voor het gebied Borchwerf (*RAAP-rapport 696. Bedrijventerrein Borchwerf II. Gemeenten Halderberge en Roosendaal. Archeologisch onderzoek in het kader van de m.e.r.-procedure*. *Amsterdam 2001*). Bij dit onderzoek werd aan veld B een middelhoge archeologisch verwachting toegekend, voor zover de bodemopbouw nog intact was.

In 2003 voerde de firma BAAC een gecombineerd bureau- en veldonderzoek uit in het gebied Borchwerf II, onder meer op Veld B (*BAAC-rapport 03.106. Gemeente Roosendaal en Halderberge, bedrijventerrein Borchwerf II. Inventariserend veldonderzoek. Deventer 2003*). Doel was om de archeologische verwachting beter in beeld te krijgen. Het veldonderzoek bestond uit een groot aantal boringen en een oppervlaktekartering. De meeste boringenwezen op de aanwezigheid van een AC-bodemprofiel. Dat betekende dat de oorspronkelijke bovenlaag (laarpodzol) was opgenomen in het esdek. Bij het onderzoek werd oud materiaal opgeboord, waaronder vuursteen uit het neolithicum/bronstijd en aardewerk uit de Romeinse tijd en vroege middeleeuwen.
Op basis van dit onderzoek adviseerde BAAC een proefsleuvenonderzoek voor het hele gebied van Veld B.

Ondertussen werd voor de gemeente Roosendaal een archeologische waardenkaart opgesteld (*Oranjewoud 2010*). De archeologische verwachting voor Veld B werd daarbij naar beneden bijgesteld. Redenen hiervoor waren de overheersende aanwezigheid van een AC-profiel, de grote kans dat het projectgebied ooit met veen was bedekt (waar ook het toponiem “Het Ven” op wees) en het ontbreken van middeleeuws vondstmateriaal. Uitzondering was het zuidelijke deel, vanwege de nabijheid van de nederzetting Kalsdonk. Daarom werd besloten om het proefsleuvenonderzoek te beperken tot het zuidelijk deel van Veld B, ongeveer 1/3 van het totale oppervlak. De vraagstelling was daarbij specifiek gericht op de nabijheid van de nederzetting Kalsdonk; mogelijk waren in dit deel laatmiddeleeuwse sporen aanwezig. BAAC had voor dit gedeelte overigens een hoge verwachting voor de Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen geformuleerd.
Het onderzoek werd uitgevoerd in 2012 (*BAAC rapport A-12.0224. Roosendaal Borchwerf II, locatie 3. Inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven. ’s-Hertogenbosch 2012*). Dit onderzoek toonde aan dat er hoofdzakelijk een AC profiel aanwezig was met slechts hier en daar een restant van een B-horizont. Er werden alleen sporen uit recente perioden gevonden, zoals sloten, greppels en ploegsporen uit de 19de en 20ste eeuw. Deze lagen 40 tot 50 cm diep. Ook het vondstmateriaal dateerde uit die periode. Op basis van de bevindingen werd besloten om geen vervolgonderzoek uit te voeren.

Situatie ter plaatse
Op basis van de onderzoeken blijkt dat de kans om op Veld B archeologische sporen, ouder dan de 19de eeuw, aan te treffen erg gering is. De veldnaam en de bodemopbouw wijzen op een relatief nat terrein dat waarschijnlijk met een dunne laag veen was bedekt. Zoals op veel andere plaatsen rond Roosendaal werd dit landschap pas in de 18de eeuw voor het eerst (na de veenwinning) opnieuw in cultuur gebracht. Er is geen relatie gevonden met de nederzetting Kalsdonk. Door intensief ploegen werd het oude oppervlak vermengd met de teelaarde. De in 2003 aangetroffen oude vondsten komen zeer waarschijnlijk van aangevoerde grond en zijn geen betrouwbare indicatie voor archeologische sporen.

Conclusie
Veld B heeft in zijn geheel een lage archeologische verwachting. De enige uitzondering is de oude turfvaart aan de noordgrens van Veld B.
De geplande bouwwerken op Veld B bevinden zich grotendeels in een gebied dat al eerder in de 20ste eeuw werd ontgrond en waar zich zeker geen archeologische sporen meer kunnen bevinden. Het uiterste zuidelijke deel ligt deels binnen de zone die in 2012 met proefsleuven werd onderzocht. Een klein gedeelte ligt daar buiten. Ook voor dit deel geldt een lage archeologische verwachting.
Het aspect archeologie vormt dan ook geen belemmering voor de vestiging van het logistiek bedrijf.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro dient de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond. Dit geldt ook voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Onderhavige ontwikkeling is een aangewezen bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, en dient het kostenverhaal conform artikel 6.4 Wet ruimtelijke ordening geregeld te zijn. Tussen de gemeente Roosendaal en Borchwerf II C.V. is een samenwerkingsovereenkomst gesloten ten behoeve van de ontwikkeling van Borchwerf II. De samenwerkingsovereenkomst is aan te merken als anterieure overeenkomst zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening waarmee het kostenverhaal verzekerd is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in de Wabo en de Awb wordt voor deze omgevingsvergunning gevolgd. Het ontwerp van de omgevingsvergunning en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen, worden gedurende zes weken, voor een ieder, ter inzage gelegd waarbij de mogelijkheid open staat voor het indienen van zienswijzen.

SEPARATE BIJLAGEN

Verwijzing naar separate bijlagen:

Bijlage 1:
"AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERS- EN INDUSTRIELAWAAI IN HET PLANGEBIED BORCHWERF II, VELD B TE ROOSENDAAL"
Opgesteld door: Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Datum: 15 januari 2015
Projectnummer: 14110903

Bijlage 2:
"Rapportage Borchwerf II veld B Traject Roosendaal - Lage Zwaluwe"
Versie: 2.3.0 Build: 535
Datum: 13 januari 2015

Bijlage 3:
"Briefrapport Actualisatie Flora & Fauna Quickscan"
Opgesteld door: Cobra ecoadviseurs b.v.
Datum: 2 december 2014
Project: 230365

Bijlage 4:
"QRA hogedruk aardgas buisleiding"
Opgesteld door: Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Datum: 8 december 2014

Bijlage 5:
"Aanvulling luchtkwaliteitsonderzoek plangebied Borchwerf II, veld B te Roosendaal"
Opgesteld door: Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Datum: 8 januari 2015
Zaaknummer: 14110903

Bijlage 6:
Onderzoek naar de Geluidsbelasting vanwege logistiek bedrijf ter plaatse van de gevels van de woningen van derden
Opgesteld door: Peutz B.V.
Datum: 29 januari 2015
rapportnummer: TvD/LE/CJ/F 20691-1-RA-001