

Zienswijzennota

Samenvatting en beantwoording

Bestemmingsplan

‘Borchwerf II, herziening veld F’

Registratiekenmerk: 373271



Gewijzigde vaststelling:

1. Specifieke aanduiding bestemming Bedrijf, met ontsluitingsweg
2. Plangrens (toelichting en onderzoeken correct, met dwg plankaart niet correct)
3. Aanvulling onderzoeken OMWB en Goudappel Coffeng

1. De ontsluiting van bedrijfskavel B10/B15 naar de Roosendaalseweg, had deel moeten uitmaken van het reparatieplan.

Het bedrijvenpark Borchwerf II bevindt zich op grondgebied van zowel de gemeente Halderberge als ook op dat van de gemeente Roosendaal. Het kavel B10/B15 bevindt zich op grondgebied van de gemeente Roosendaal. De inrit daarentegen bevindt zich op grondgebied van de gemeente Halderberge. Het reparatieplan Veld B omvat een herschikking van kavels en heroriëntatie met als gevolg een ontsluiting in westelijke richting (Oude Roosendaalsebaan) van het kavel B10/B15 in plaats van een ontsluiting in oostelijke richting (Wagonstraat). De besluitvorming t.a.v. deze wijziging is een bevoegdheid van de gemeenteraad van Roosendaal. De bevoegdheid om ter zake een besluit te nemen over de inrit van het kavel B10/B15 (via een deel van de Gastelseweg) naar Veld F (Klerkenveld/Blauwherken) is een bevoegdheid van de gemeente Halderberge. Zowel in het reparatieplan Veld B en het onderhavige plan, is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng en de OMWB geanalyseerd welke alternatieven er zijn en welke het minst milieubelastend zijn. De besluitvorming binnen de gemeente Roosendaal heeft vervolgens eerder plaatsgevonden. Het besluit ter zake van de inrit vindt momenteel plaats.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

2. Geen noodzaak om kavel B10/B15 te ontsluiten via Klerkenveld/Blauwherken. Veld B beschikt voer afdoende eigen ontsluitingen. Het plan past niet in kader van goede ruimtelijke ordening.

Juist in het kader van de afweging ‘goede ruimtelijke ordening’ is gekozen voor de noordelijke ontsluiting omdat deze het minst milieubelastend is voor de omgeving. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit belang afgewogen en in onderhavige rapporten van OMWB en Goudappel Coffeng aanvullend benadrukt.

Bijvoorbeeld ten aanzien van *geluid* stelt het rapport van de OMWB:

“Uit de rekenresultaten blijkt dat bij een noordelijke ontsluitingsroute de voorkeursgrenswaarde

van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het DC niet wordt overschreden. Bij een zuidelijke ontsluitingsroute ter plaatse van de onderzochte woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ruimschoots overschreden. Ook de grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde die onder bepaalde voorwaarden acceptabel kan worden geacht, wordt overschreden. Bij een noordelijke ontsluitingsroute is de geluidsbelasting op omliggende

woningen significant lager. Het verschil in de toename van geluidsbelasting loopt, afhankelijk van het scenario, uiteen van 18,6 tot 41,2 dB. Gelet op het milieuaspect geluid, wordt een noordelijke ontsluitingsroute geadviseerd.

Een zuidelijke ontsluitingsroute leidt tot significant hogere geluidsbelastingen”.

Daarnaast is in het primaire onderzoek van Goudappel Coffeng d.d. 31 augustus 2017 afgewogen of de beoogde ontsluiting nadelige gevolgen heeft voor de bedrijven gehuisvest op Veld F. Uit dit onderzoek bleek reeds dat zij hier geen significante nadelige gevolgen van zouden ondervinden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

3. Bestemming ‘Bedrijf’ voorziet in uitbreiding bedrijventerrein. Door toekenning van de bestemming ‘Bedrijf’ is in casu sprake van ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit onvoldoende gemotiveerd (artikel 4.4. VR)

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een ontsluitingsweg ten behoeve van het kavel B10/B15. Gelet op de aard van het gebruik van de (eigen - niet openbare) weg, namelijk specifiek bedoeld voor de eindgebruiker, is hieraan geen verkeersdoeleindenbestemming toegekend. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet ter plaatse ook niet in een bouwmogelijkheid zodat een ‘uitbreiding’ naar onze mening feitelijk gezien niet aan de orde is. Daarnaast is privaatrechtelijk door middel van een koopovereenkomst slechts een gedeelte van deze nieuwe bestemming aan de eindgebruiker verkocht en wordt het gebruik resterende deel (overgrote deel) in de huidige staat en functie voortgezet.

Echter, teneinde de beperking van het gebruik ook in planologisch (en daarmee publiekrechtelijk) te borgen c.q. beter tot uitdrukking te brengen, wordt bij vaststelling van het bestemmingsplan, de specifieke aanduiding van ‘ontsluitingsweg B10/B15’ aan de bestemming ‘Bedrijf’ toegevoegd. In de regels wordt aan deze aanduiding een bepaling gekoppeld die het gebruik van de gronden beperkt tot ontsluitingsweg van B10/B15.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het plan: aanpassing bestemming Bedrijf - specifieke aanduiding ‘ontsluitingsweg B10/B15’)

4. Strijd met artikel 3.1. VR i.v.m. ontbreken verantwoording behoud en bevordering ruimtelijke kwaliteit en principe van zorgvuldig ruimtegebruik.

Het onderhavige bestemmingsplan gaat in op het feit dat de gewijzigde ontsluiting, c.q. het herstel van een deel van de oude weg, de Gastelseweg in noordelijke richting, het meest praktisch, verkeersveilig is en ook de meest duurzame ontsluiting is van kavel B10/B15. Een onderbouwing van deze verantwoording is aanvullend onderstreept in bijgevoegde rapporten/notities van Goudappel Coffeng en OMWB d.d. respectievelijk.....

Het gehele plangebied van Borchwerf II is binnen de Verordening Ruimte van de provincie Noord Brabant aangewezen als bedrijventerrein. Ongeacht de bestemming. Het gehele gebied is hiermee aangeduid als een stedelijk gebied. Binnen deze grenzen wordt zorgvuldig omgegaan met de kwaliteiten en wordt gekeken naar een optimale benutting van de mogelijkheden. Om die reden hebben het afgelopen jaar een aantal herschikkingen plaatsgevonden. Mede gelet op de gewijzigde ruimtevraag van eindgebruikers. Onderhavige wijziging draagt juist bij aan een zorgvuldig ruimtegebruik opdat het kavel B10/B15 hierdoor beter en efficiënter benut kan worden. Het onderhavige besluit (gemeente Halderberge)

neemt juist in ogenschouw hetgeen voor de omgeving van belang is. En dit omvat ook de woon- en leefomgeving van burgers van de gemeente Roosendaal. Dit wordt in de onderzoeken van Goudappel Coffeng en OMWB nogmaals onderstreept.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

5. Masterplan Borchwerf II ontbreekt in de bijlagen en is digitaal niet raadpleegbaar. Masterplan Borchwerf II is Vereniging niet bekend en hebben toets aan Masterplan 2005 niet kunnen uitvoeren.

Gelet op de functie en aard van indiener; Vereniging Borchwerf, bevreemd het ons dat zij stellen onbekend te zijn met het Masterplan Borchwerf II. Echter het gedeelte dat benodigd is/was ten behoeve van de stelling of de hoofdstructuur binnen het Masterplan Borchwerf II werd aangetast, is deze hoofdstructuur opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Hiermee kan wel degelijk worden beoordeeld of er een aantasting van de hoofdstructuur plaatsvindt ja/nee. Hetgeen niet het geval is.

In een toelichting die vooraf aan de ter inzage van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden is hier bovendien nogmaals op ingegaan. Daarnaast is het Masterplan Borchwerf II 2005 met een zoekfunctie eenvoudig te vinden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

6. Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng d.d. 25 augustus 2017 geeft aan dat beoogde ontsluiting tot problemen leidt op bestaande ontsluitingen, in het bijzonder op de kruising Blauwherken-Roosendaalsebaan.

Naar aanleiding van een vooroverleg met de Vereniging Borchwerf (d.d. 3 augustus 2017) is Goudappel Coffeng verzocht aanvullend op het onderzoek van 31 januari 2017, een extra variant op te nemen, namelijk die van een volwaardig kruispunt Klerkenveld – Roosendaalsebaan. Dit verklaart waarom het rapport van Goudappel Coffeng op 25 augustus 2017 is gedateerd en het onderzoek van dit bureau bij het reparatieplan Veld B, op 31 januari 2017 gedateerd is.

Beide onderzoeken komen tot de conclusie dat met de ontwikkeling van beoogde ontsluitingsweg er sprake blijft van een goede verkeersafwikkeling, over het hele netwerk. Het verlengen van het opstelvak van de linksaf van de Roosendaalsebaan richting Blauwherken is een specifieke maatregel als gevolg van de omlegging van de ontsluiting. Het verlengen van een verkeerslus in het wegdek betreft een maatregel die sowieso had moeten worden toegepast. Beide maatregelen worden echter nu meegenomen nog voordat de eindgebruiker hiervan gebruik zal maken.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

7. Waarom kan kavel B10/B15 niet ontsloten worden via Veld B.

Zie eerdere motivatie, en verwijzing naar onderzoek Goudappel Coffeng en OMWB. Anders dan de indiener stelt is de ontsluiting via Borchwerf en Stepvelden naar de A17 niet korter dan via de Roosendaalsebaan. Via Borchwerf en Stepvelden is de afstand van de terreingrens tot de oprit van de A17 circa 1.800 meter. Via de Roosendaalsebaan is de afstand van de terreingrens tot oprit van de A17 circa 730 meter.

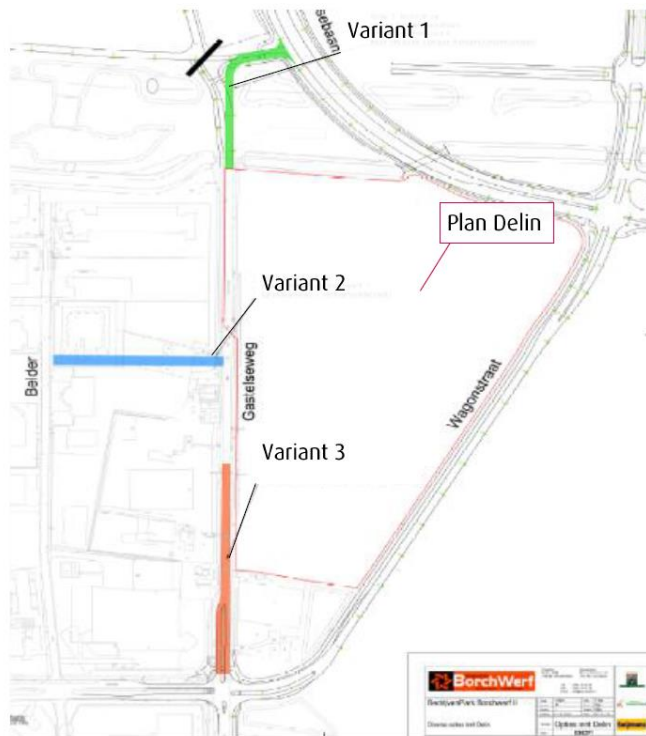
8. Bestemming Bedrijf t.b.v. inrit in strijd met SVBP, zie aanvulling op specifieke aanduiding

Zie onder 3.

9. Verkeerssituatie zie rapport Goudappel / OMWB

Aan de hand van het Verkeersonderzoek behorende bij het bestemmingsplan Herziening Veld F, is geconcludeerd dat een noordelijke ontsluiting van het kavel B10B15 via het kruispunt Roosendaalsebaan-Blauwhekken voldoet. Door middel van een Quick-scan, naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze, is in beeld gebracht of een andere ontsluiting meer geschikt is. Hierbij zijn de voor- en nadelen van een alternatieve noordelijke ontsluiting, een westelijke- en zuidelijke ontsluiting in beeld gebracht. Deze Quick-scan is uitgevoerd door Goudappel-Coffeng en als bijlage integraal bijgevoegd. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen en beperken we ons hier tot de conclusie.

De drie onderzochte ontsluitingsvarianten blijken geen meerwaarde te hebben ten opzichte



van de variant, noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg. De alternatieve noordelijke en westelijke zorgen niet voor een logische routing. Om het gemotoriseerde verkeer over deze ontsluitingen te sturen zullen aanvullende verkeersmaatregelen benodigd zijn. Bij de zuidelijke ontsluiting (en de overige ontsluitingen zonder aanvullende maatregelen) zal de geluidsbelasting op de woningen toenemen. Daarnaast moet het gemotoriseerde verkeer, door de alternatieve ontsluitingsvarianten, extra afstand over het onderliggende wegennet afleggen. De noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg heeft de kortste afstand tot het hoofdwegennet. Uit de Quick-scan blijkt dat de noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg de voorkeur geniet.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

10. Geen rekening is gehouden met verkoop van kavels veld F.

Deze opmerking is niet correct. Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt te allen tijde rekening gehouden met de toegestane functies waarop vervolgens de planologische onderzoeken gebaseerd zijn. Zo ook in dit geval. Daarmee is het niet relevant of kavels wel/niet verkocht zijn c.q. worden. De functie c.q. bestemming is leidend.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

11. Wijziging van de bestemming Natuur

Het ontwerpbestemmingsplan doet afbreuk aan de afspraken die in het kader van bestemmingsplan Borchwerf II zijn gemaakt.

De afspraken waar de indiener naar verwijst zijn beschreven in paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan Borchwerf II. Uit de tekst is echter niet op te maken dat de locatie van de beoogde ontsluitingsweg hiermee is bedoeld. Het gaat om natuur ten noorden van de plandelen C en D

a. Daarnaast gaat de natuurbescherming die destijds in het bestemmingsplan Borchwerf II is vastgelegd door middel van een natuurbestemming verloren.

De bescherming die volgt uit de geldende bestemming vervalt inderdaad. Daarmee is nog niet gezegd dat er sprake is van aantasting van aanwezige natuurwaarden in een mate die in strijd is met geldende regelgeving of een goede ruimtelijke ordening. Uit de voor het plan uitgevoerde quickscan blijkt dat de effecten van de bestemmingswijziging op flora en fauna binnen de geldende maatstaven acceptabel zijn.

b. De gevolgen van dit plan op NNB zijn bovendien niet onderzocht.

In de zienswijze is gesteld dat de gronden met de bestemming Natuur aansluiten op gronden die zijn gelegen in Natuur Netwerk Brabant en dat bovendien de gevolgen van het voorliggende bestemmingsplan op NNB niet zijn onderzocht. De gronden waarop de nieuwe ontsluitingsweg is geprojecteerd zijn geen NNB en grenzen daar ook niet aan. De dichtstbijzijnde gronden die in de provinciale verordening ruimte zijn aangeduid als NNB liggen op meer dan 800 meter afstand van de nieuwe ontsluitingsweg (zie figuur). Deze NNB gebieden zijn bovendien van het plangebied gescheiden door infrastructuur. Het gebied aan de westzijde ligt aan de andere zijde van de A17, het gebied aan de oostzijde ligt achter de bedrijven op veld A en achter de hoofdontsluitingsstructuur (inclusief spoorlijn). Relevante invloed van het project op de NNB in de omgeving wordt dan ook niet verwacht.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

12. Plan niet uitvoerbaar vanwege ontbreken juiste bestemming c.q. toestemming voor het doortrekken van de ontsluitingsweg via Roosendaalsgrondgebied



In het bestemmingsplan Borchwerf II veld C en F (gemeente Roosendaal) is voor deze gronden de bestemming Water opgenomen. In de bestemmingsomschrijving in artikel 7.1 is onder g. opgenomen:

voorzieningen ten behoeve van algemeen nut zoals verkeers-, groen-, nuts- en daarmee vergelijkbare voorzieningen, waaronder voet- en fietspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, straatmeubilair,abri's, transformatorhuisjes, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling;

In de bestemming is niet expliciet bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor de ontsluiting van aangrenzende bedrijven. Op deze locatie is nog steeds de Gastelse weg aanwezig Deze weg is in overeenstemming met het hiervoor geldende bestemmingsplan Borchwerf II.. Nu het gebruik van deze weg wordt voortgezet en de afwijking ten opzichte van het nu geldende plan niet wordt vergroot is het overgangsrecht voor het gebruik van de gronden van toepassing. Er is dan ook geen belemmering dit gedeelte van de weg in gebruik te nemen als ontsluitingsweg voor B10/B15. Daarmee leiden de gebruiksmogelijkheden ook niet tot het onuitvoerbaar zijn van de aangrenzende bestemming in het bestemmingsplan Borchwerf II herziening veld F.

Zoals de indiener aanhaalt is het op grond van artikel 7.3.2 van de planregels niet toegestaan de gronden te gebruiken voor parkeren, laden en lossen. Deze functies zijn echter geen onderdeel van het beoogde gebruik, n.l. ontsluitingsweg.

Vervolgens is voor het noord-westelijke gedeelte van de ontsluitingsweg een vergunning aangevraagd ten behoeve van het gebruik als ontsluitingsweg, van de gemeente Roosendaal met toepassing van de zogenaamde kruimelgevalregeling van de WABO. De gemeente Roosendaal heeft aangegeven dat zij voornemens is deze te verlenen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Borchwerf II C.W.

Quick Scan ontsluitingsvarianten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

31 januari 2018
BCW004/Rqr/0004.01

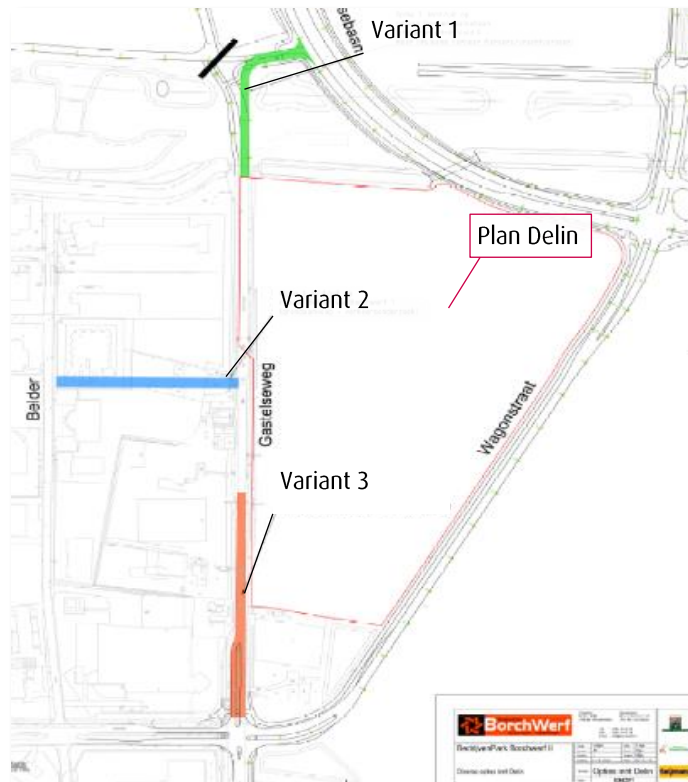
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Borchwerf II, een bedrijventerrein ten noorden van Roosendaal (deels op grondgebied van de gemeente Halderberge) is in ontwikkeling. Plan Delin bestaat uit een uitbreiding van circa 9 hectare van het bedrijventerrein, gelegen op het terrein tussen de Wagonstraat, de Gastelseweg en de Roosendaalsebaan (N268). In een voorgaande studie (verkeersonderzoek ontwikkeling Delin Borchwerf II, 2017) is berekend wat de verkeerskundige effecten zijn van een ontsluiting via de noordzijde (zie figuur 1.1). Hierbij is geadviseerd de ontsluiting van de ontwikkeling Delin te voorzien via de Roosendaalsebaan-Blauwhekken. Vanwege de planontwikkeling heeft de ontwikkelaar drie alternatieven varianten bedacht. Of deze alternatieven verkeerskundig een meerwaarde bieden ten opzichte van de reeds onderzochte varianten is doormiddel van deze Quick scan in beeld gebracht. De alternatieve ontsluitingsvarianten zijn weergegeven in figuur 1.2.



figuur 1.1: Ontsluiting noordzijde via Roosendaalsebaan - Blauwhekken



Figuur 2.1: Alternatieve ontsluitingsvarianten ontwikkeling Delin.

1.2 Leeswijzer

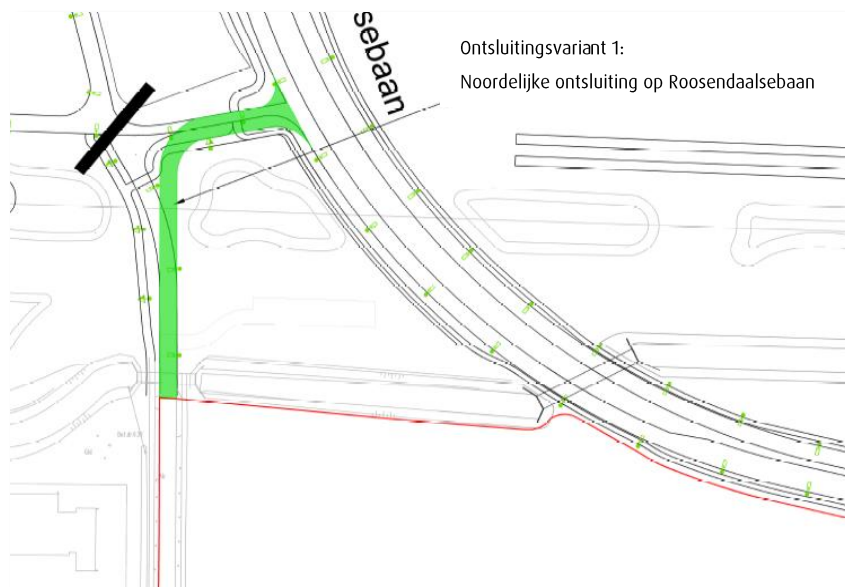
In hoofdstuk 2 zijn de ontsluitingsvarianten beoordeeld op verkeerskundige aspecten, waarna in hoofdstuk 3 de conclusies van de Quick scan zijn benoemd.

2 Ontsluitingsvarianten

In het navolgende zijn alternatieve ontsluitingsvarianten beschreven en zijn de mogelijk voor- en nadelen per variant benoemd. Door middel van expert judgement zijn de mogelijk verkeerseffecten per alternatieve ontsluitingsvariant in beeld gebracht.

2.1 Variant 1

In de ontsluitingsvariant wordt de ontwikkeling Delin ontsloten via het noorden. Op het Klerkenveld is een knip aangebracht en is aangesloten op de Roosendaalsebaan middels een halve aansluiting. Hierdoor ontstaat een exclusieve aansluiting van Delin op de Roosendaalsebaan. Variant 1 is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Ontsluitingsvariant 1: noordelijke ontsluiting inclusief knip op Klerkenveld.

Voordelen

■ **Exclusieve Ontsluiting**

De variant zorgt voor een exclusieve aansluiting van de ontwikkeling op de Roosendaalsebaan. Hierdoor worden andere functies en kruispunten minder belast door de ontwikkeling.

■ **Geen verkeer op parallelstructuur veld F**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blauwhekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Omrijdafstand**

Door het aanbrengen van een knip op het Klerkenveld wordt het aantal uitrijdmogelijkheden beperkt. Het gemotoriseerde verkeer vanuit de bedrijvigheid op veld F moet zich verplaatsen via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg. Hierdoor neemt de omrijdafstand voor de bedrijven op veld F toe.

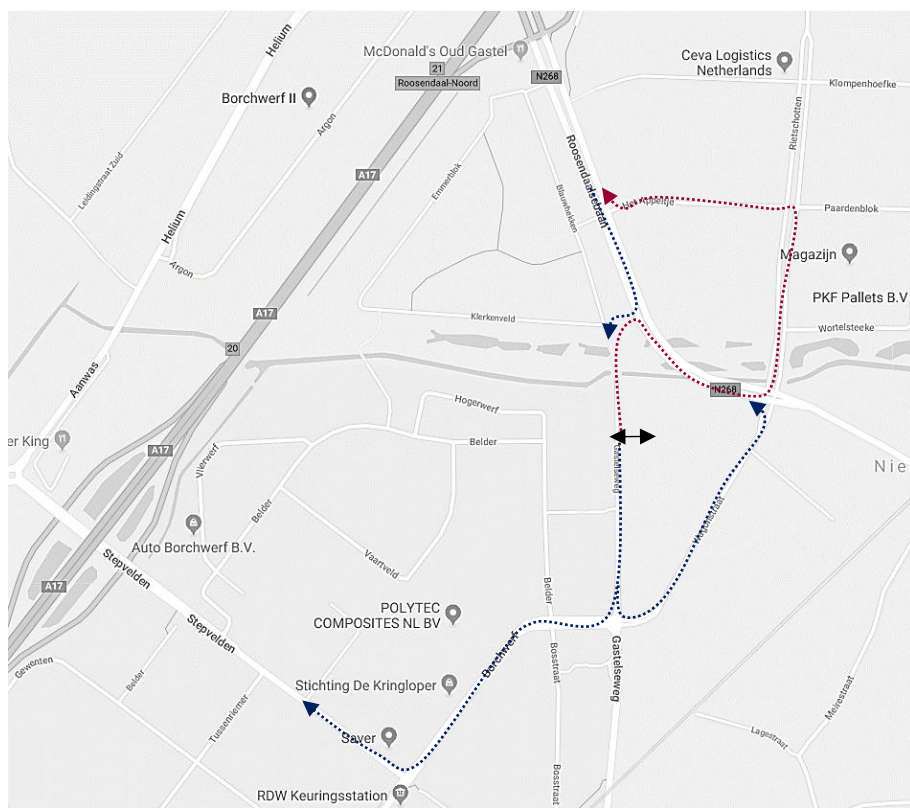
■ **Bereikbaarheid**

Het aanbrengen van een knip op het Klerkenveld zorgt ervoor dat bereikbaarheid van het achterliggende gebied (veld F) wordt beperkt.

■ **Logische aansluiting**

De realisatie van een noordelijke ontsluiting met een halve aansluiting op de Roosendaalseweg zorgt niet voor een logische verkeerssituatie. In uitgaande rijrichting kan het verkeer de A17 bereiken via de Rietschoten en Het Appeltje. Gezien het wegennet is het meer logisch om via de Wagonstraat en de Roosendaalsebaan te rijden. Indien de noordelijke ontsluiting op de Roosendaalseweg als halve ontsluiting wordt

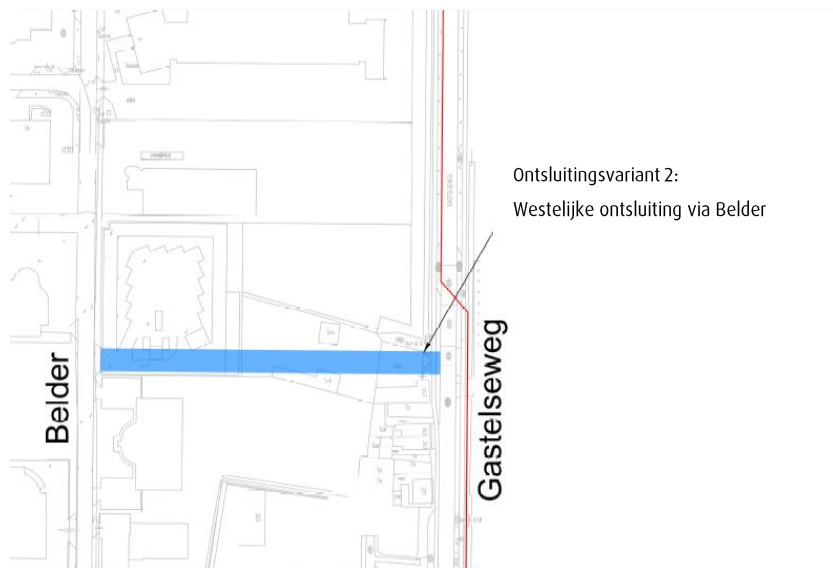
gerealiseerd heeft dit alternatief een beperkte toegevoegde waarde voor het gemotoriseerde verkeer van en naar de ontwikkeling. In figuur 2.2 is de mogelijke routing van en naar de ontwikkeling weergegeven.



Figuur 2.2: Logische routing van en naar de ontwikkeling (in rood is de routing vanuit de ontwikkeling via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw zijn de meest logische routes weergegeven).

2.2 Variant 2

In ontsluitingsvariant 2 wordt de ontwikkeling Delin ontsloten via Belder. Hierdoor wordt een verbinding tussen de Gastelseweg en de Belder gerealiseerd. De ontsluitingsvariant is weergegeven in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Ontsluitingsvariant 2: westelijke ontsluiting inclusief nieuwe verbinding tussen Gastelseweg en Belder.

Voordelen

■ **Minder verkeer op Gastelseweg**

Door het realiseren van een extra ontsluitingsmogelijkheid zal de toename van het gemotoriseerde verkeer op de Gastelseweg worden beperkt.

■ **Overlast voor Veld F beperkt**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blaubekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Logische Route**

De realisatie van een oostelijke ontsluiting heeft geen meerwaarde op het gebied van routing. De zuidelijke ontsluiting op de Gastelseweg blijft de meest logische route.

■ **Kortste route**

De realisatie van de westelijke ontsluiting zorgt niet voor een kortere route. De zuidelijke ontsluiting met de Gastelseweg blijft de kortste route van en naar de Randstad en het oosten. Van en naar het zuiden is de afstand via de Belder overeenkomstig met de zuidelijke ontsluiting op de Gastelseweg. Indien er vertraging ontstaat bij de verkeerslichten Gastelseweg – Borchwerf zal de route via de Belder meer aantrekkelijk worden. Indien de verkeerslichten op Borchwerf verkeer niet goed kunnen verwerken is het niet wenselijk om extra verkeer via deze route te laten rijden.

■ **Geluidsbelasting woningen**

Aan de Gastelseweg zijn woningen gelegen. De ontwikkeling heeft extra (vracht)bewegingen tot gevolg waardoor de bewoners van de woningen extra (geluids)overlast kunnen ondervinden. Of de extra verkeersbewegingen leiden tot een overschrijding van de normen zal nader onderzocht moeten worden.

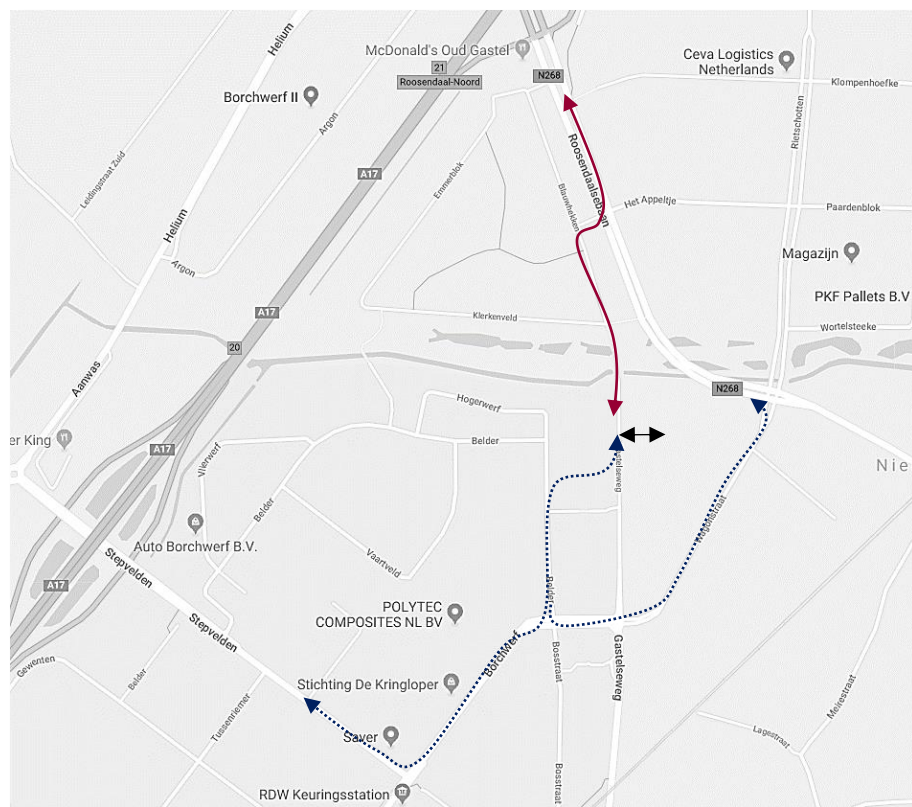
■ Extra belasting kruispunt Borchwerf – Belder

Het verkeerslicht Borchwerf - Belder krijgt door de ontwikkeling meer verkeer te verwerken. Of de het verkeerslicht het extra verkeer kan verwerken moet nader worden onderzocht. Andere verkeerslichten die meer verkeer te verwerken krijgen zijn:

- Borchwerf – Belder;
- Gastelseweg – Borchwerf;
- Borchwerf – Stepvelden;
- Nelson Mandelaweg – Borchwerf.

■ Meer afstand van en naar Rijksweg

Het is wenselijk om de afstand dat het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen aflegt te beperken. Ten opzichte van de noordelijke ontsluiting, via de Roosendaalsebaan – Blauwherken, is de afstand van de ontwikkeling tot de Rijksweg groter. Hierdoor maakt het vrachtverkeer meer gebruik van het onderliggende wegennet. De afstand van de ontwikkeling van en naar de Rijksweg is weergegeven is te zien in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Afstand ontwikkeling – Rijksweg. (In rood is de route via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw is de route via de zuidelijke ontsluiting weergegeven).

2.3 Variant 3

In de ontsluitingsvariant 3 wordt de ontwikkeling ontsloten op de Gastelseweg waarbij gebruik wordt gemaakt van de huidige zuidelijke ontsluiting op het kruispunt Gastelseweg - Borchwerf. De ontsluitingsvariant is weergegeven in figuur 2.5.



Figuur 2.5: Ontsluitingsvariant 3: zuidelijke ontsluitingsvariant Gastelseweg.

Voordelen

■ **Huidige infrastructuur**

Indien de ontwikkeling wordt ontsloten via het kruispunt Gastelseweg – Borchwerf kan gebruik worden gemaakt van de huidige infrastructuur.

■ **Overlast voor Veld F beperkt**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blaubekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Geluidsbelasting woningen**

Aan de Gastelseweg zijn woningen gelegen. De ontwikkeling heeft extra (vracht)bewegingen tot gevolg waardoor de woningen extra (geluids)overlast kunnen ondervinden. Of de extra verkeersbewegingen leiden tot een overschreiding van de normen zal nader onderzocht moeten worden.

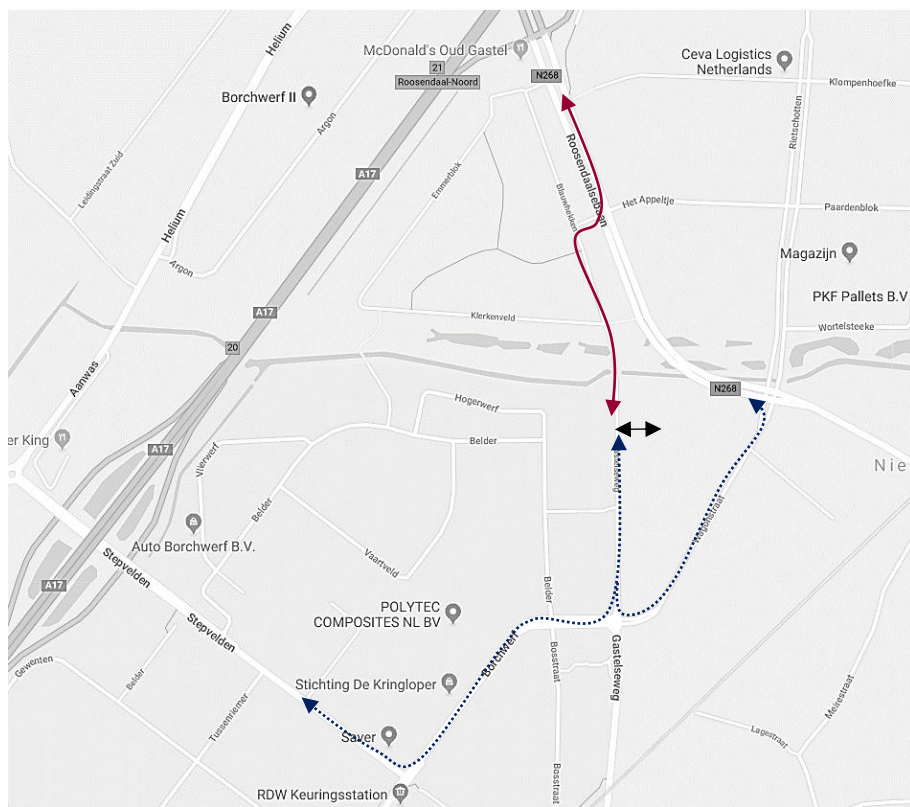
■ **Extra belasting kruispunt Gastelseweg – Borchwerf**

Het verkeerslicht Gastelseweg – Borchwerf krijgt door de ontwikkeling meer verkeer te verwerken. Of het verkeerslicht het extra verkeer kan verwerken moet nader worden onderzocht. Andere verkeerslichten die meer verkeer te verwerken krijgen zijn:

- Borchwerf – Belder;
- Borchwerf – Stepvelden;
- Nelson Mandelaweg – Borchwerf.

■ **Meer afstand van en naar Rijksweg**

Het is wenselijk om de afstand dat het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen aflegt te beperken. Ten opzichte van de noordelijke ontsluiting is de afstand van de ontwikkeling tot de Rijksweg groter. Hierdoor maakt het vrachtverkeer meer gebruik van het onderliggende wegennet. De afstand van de ontwikkeling van en naar de Rijksweg is weergegeven in te zien in figuur 2.6.



Figuur 2.6: Afstand ontwikkeling – Rijksweg. (In rood is de route via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw is de route via de zuidelijke ontsluiting weergegeven).

3 Conclusie

Aan de hand van de notitie ‘Verkeersonderzoek ontwikkeling Delin Borchwerf II’ is geconcludeerd dat een noordelijke ontsluiting van de ontwikkeling Delin via het kruispunt Roosendaalsebaan-Blauwherken voldoet. Door middel van een Quick scan is in beeld gebracht of een andere ontsluiting meer geschikt is. Hierbij zijn de voor- en nadelen van een alternatieve noordelijke ontsluiting, een westelijke- en zuidelijke ontsluiting in beeld gebracht.

Noordelijke ontsluiting

Door een knip op het Klerkenveld te realiseren rijdt er geen verkeer vanuit de ontwikkeling over de Blauwherken. Daarentegen beperkt de knip de bereikbaarheid van Veld F. In uitgaande rijrichting is Veld F enkel ontsloten via het kruispunt Blauwherken – Roosendaalseweg rijden.

Een halve aansluiting vanuit het Klerkenveld op de Roosendaalseweg is niet wenselijk. Hierdoor ontstaat geen logische routing voor het verkeer in uitgaande rijrichting. Het

gemotoriseerde verkeer moet in uitgaande richting een omrijdbeweging maken. Hierdoor is vanuit de ontwikkeling de zuidelijke ontsluiting een meer logische routing. Dit zorgt mogelijk voor extra geluidsbelasting op de woningen aan op de Gastelseweg.

Westelijke ontsluiting

De Westelijke ontsluiting van het plangebied zorgt voor een daling van het aantal verkeersbewegingen op de Gastelseweg. De realisatie zorgt niet voor een kortere route, hierdoor zal zonder het nemen van aanvullende maatregelen, het verkeer voornamelijk via de zuidelijke ontsluiting rijden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de geluidsbelasting op de woningen die gelegen zijn aan de Gastelseweg. De extra verkeersbewegingen over de westelijk ontsluiting zorgt ervoor dat de verkeerslichting ten zuiden van de ontwikkeling meer verkeer te verwerken krijgen.

Ten opzichte van de reeds onderzochte noordelijke variant (ontsluiting via kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg) neemt de afstand tot de Rijksweg toe. Over het algemeen kan worden gesteld dat het wenselijk is dat vrachtverkeer zich verplaatst over wegen van hogere orde. Hierdoor is het wenselijk de afstand tussen de ontwikkeling en de Rijksweg te beperken.

Zuidelijke ontsluiting

Door de ontwikkeling aan het zuiden te ontsluiten op het wegennet, wordt gebruik gemaakt van de huidige infrastructuur. Tevens wordt de overlast voor Veld F beperkt. De extra verkeersbewegingen zullen geen gebruik maken van de ontsluitende wegen van Veld F. Daarentegen maakt het verkeer gebruik maken van het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg.

Door de ontwikkeling via het zuiden te ontsluiten neemt mogelijk de geluidsbelasting van de woningen op de Gastelseweg toe. Daarnaast worden de kruispunten ten zuiden van de ontwikkeling meer belast. Ten opzichte van de het noordelijke ontsluiting (via kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg) neemt de afstand tot de Rijksweg toe.

Aanbeveling

De drie onderzochte ontsluitingsvarianten blijken geen meerwaarde te hebben ten opzichte van de variant, noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg. De alternatieve noordelijke en de westelijke ontsluiting zorgen niet voor een logische routing. Om het gemotoriseerde verkeer over deze ontsluitingen te sturen zullen aanvullende verkeersmaatregelen benodigd zijn. Bij de zuidelijke ontsluiting (en de overige ontsluitingen zonder aanvullende maatregelen) zal de geluidsbelasting op de woningen toenemen. Daarnaast moet het gemotoriseerde verkeer, door de alternatieve ontsluitingsvarianten, extra afstand over het onderliggende wegennet afleggen. De noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg heeft de kortste afstand tot het hoofdwegennet. Uit de Quick scan blijkt dat de noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg de voorkeur geniet.

ADVIES MILIEUEFFECTEN NOORDELIJKE EN ZUIDELIJKE ONTSLUITINGSROUTE VELD B10 EN B15 BORCHWERF II GEMEENTE ROSENDAAL/HALDERBERGE

Zaakgegevens

Naam inrichting: Bestemmingsplan Borchwerf II, veld B10 en B15
Plaats: Rosendaal/Oud Gastel
Gemeente: Rosendaal/Halderberge



Opdrachtgever: Gemeente Rosendaal

zaaknummer
18013924

onderwerp
Milieueffecten vergelijking noordelijke en zuidelijke ontsluitingsroute Borchwerf II, veld B10 en B15 Rosendaal en Halderberge

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om op de locatie Borchwerf II, veld B10 en B15 (gemeente Rosendaal) een distributiecentrum (DC) te realiseren. Het pand wordt ontwikkeld en beheerd door DCAM (Delin Capital Asset Management). Derhalve wordt als naamgeving van het plan ook wel "Delin" gebruikt. Het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling is reeds vastgesteld, waardoor de juridisch-planologische mogelijkheid bestaat om het DC te realiseren.

De huidige ontsluitingsroute van het DC is geprojecteerd in noordelijke richting over de gronden van de gemeente Halderberge richting de Blauwhekken en Rosendaalsebaan. Om deze ontsluitingsstructuur af te ronden, heeft de gemeente Halderberge een bestemmingsplan ter inzage gelegd. Tijdens de terinzagelegging is de vraag gesteld in hoeverre een zuidelijke ontsluitingsroute is betrokken in de afweging.

De gemeente Rosendaal heeft de OMWB daarom gevraagd de relevante milieueffecten in beeld te brengen van een zuidelijke ontsluitingsroute in vergelijking tot een noordelijke variant.

behandeld door
M.H. van der Wielen
(013) 206 05 68
m.vanderwielen@omwb.nl

plaats / datum
Tilburg,
2-2-2018

bijlage(n)
4

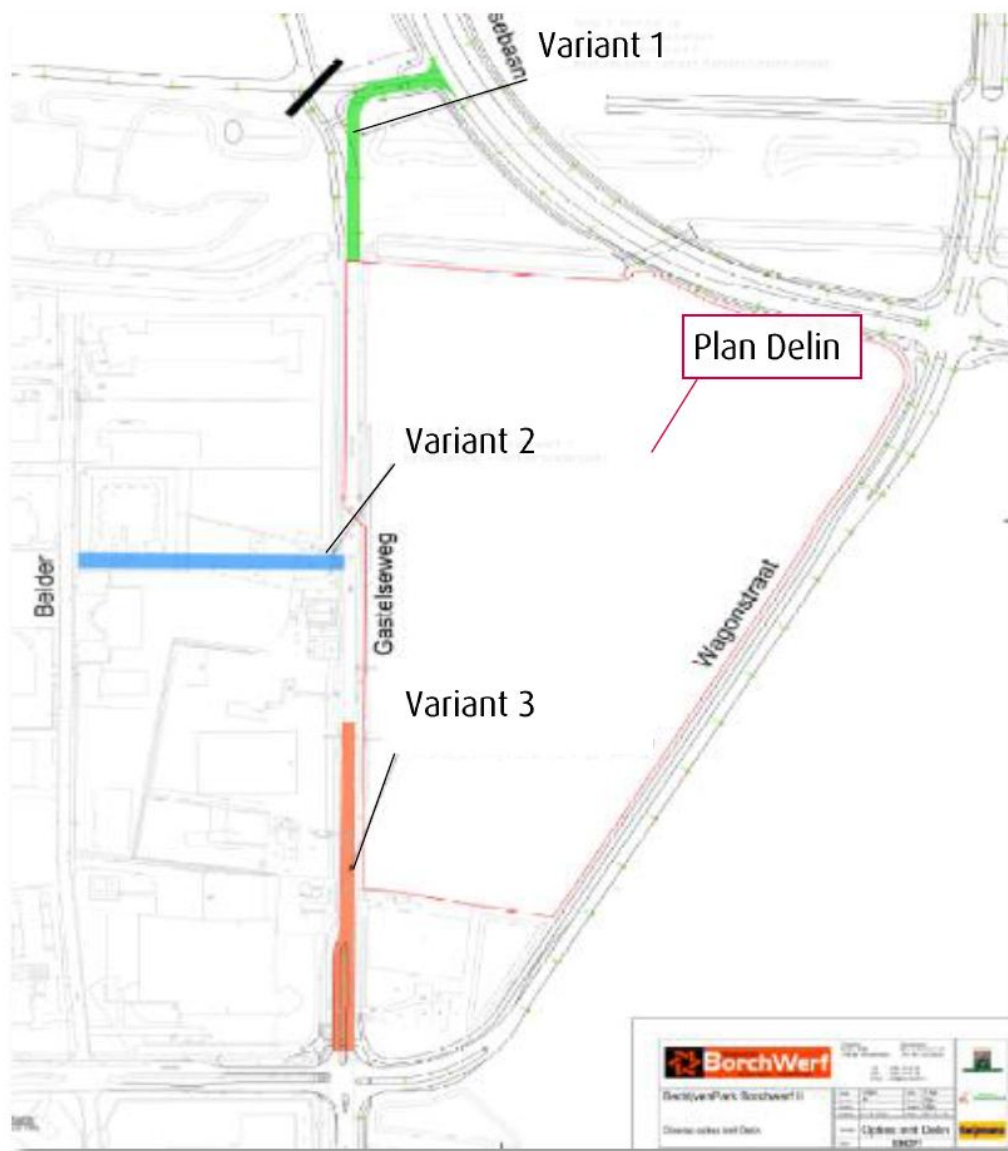
Op voorhand kan gesteld worden dat een dergelijke wijziging in routing een aantal relevante milieueffecten kan hebben. Het gaat om:

- effecten op het gebied van geluidsbelasting op omliggende woningen of andere gevoelige functies (geluid);
- effecten op het gebied van luchtkwaliteit;
- op het gebied van stikstofdepositie;
- verkeerseffecten.

In dit advies zijn de effecten ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie in beeld gebracht. De verkeerseffecten maken geen onderdeel uit van dit advies. Hiervoor wordt verwezen naar de quick scan ontsluitingsvarianten van Goudappel Coffeng met kenmerk BCW004/Rqr/0004.01.

2 Varianten

Er zijn drie varianten van de verkeersontsluiting die in beeld zijn. Deze zijn opgenomen in afbeelding 1. Variant 1 (groen) betreft een variant op de oorspronkelijke geïnitieerde noordelijke ontsluitingsroute via Blauwhekken. Voor de in dit advies beschreven milieueffecten is het indifferent of gekozen wordt voor de oorspronkelijke variant of variant 1. Daarom wordt met de term “noordelijke ontsluitingsroute” in dit advies bedoeld op beide varianten.



Afbeelding 1: Overzicht varianten, bron: Bedrijvenpark Borchwerf

Variant 2 (blauw) is een variant waarbij een ontsluiting plaatsvindt via de Belder. Deze variant is in dit advies niet nader onderzocht.

Bij variant 3 (oranje) wordt het plangebied ontsloten op de Gastelseweg, waarbij gebruikt gemaakt wordt van de huidige zuidelijke ontsluiting. Deze variant wordt in het vervolg 'zuidelijke ontsluitingsroute' genoemd.

3 Geluid

3.1 Inleiding

De Omgevingsdienst Midden- en West- Brabant heeft in 2017 onderzoek gedaan naar de geluidbelastingen als gevolg van industrielawaai binnen het plan Borchwerf II, veld B10 en B15. Hiervoor is door de OMWB het rapport opgesteld d.d. 16 februari 2017 met zaaknummer 17013719.

Dit onderzoek hanteert het uitgangspunt dat de ontsluiting van het distributiecentrum via een noordelijke ontsluitingsroute plaatsvindt. Bij een dergelijke noordelijke ontsluitingsroute rijden geen voertuigen langs woningen of andere gevoelige functies aan de Gastelseweg. Derhalve zijn de akoestische gevolgen als gevolg van de indirecte hinder destijds niet eerder in beeld gebracht. In dit advies is deze geluidsbelasting wel bepaald.

Voor de overige uitgangspunten is aangesloten bij het onderzoek naar industrielawaai. In paragraaf 3.3 wordt dit nader toegelicht.

3.2 Toetsingkader

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) stelt dat bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking buitenplanse inpassing mogelijk is. Geluidbelastingen tot 65 dB(A) kunnen onder voorwaarden acceptabel worden geacht.

3.3 Uitgangspunten

Huidige situatie

De Gastelseweg betreft in de huidige situatie een doodlopende weg. De huidige intensiteit is relatief beperkt en betreft bestemmingsverkeer voor de aanwezige woningen en een drietal bedrijven. Omdat deze bestaande intensiteit te verwaarlozen is in verhouding tot de toekomstige verkeersaantrekkende werking als gevolg van het DC, zijn de huidige intensiteiten niet meegenomen in het onderzoek. Er is dus enkel beschouwd wat de geluidsbelasting is van de toekomstige verkeersaantrekkende werking van het DC.

Verkeersaantrekkende werking personenauto's

Overeenkomstig het akoestisch onderzoek d.d. 16 februari 2017 met zaaknummer 17013719 is uitgegaan van de volgende aantallen voertuigbewegingen. De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

In de dagperiode 500 personenauto's en zowel in de avond- als nachtperiode 400 personenauto's.

Voor personenauto's is een bronvermogeniveau (L_{wr}) gehanteerd van 94 dB(A).

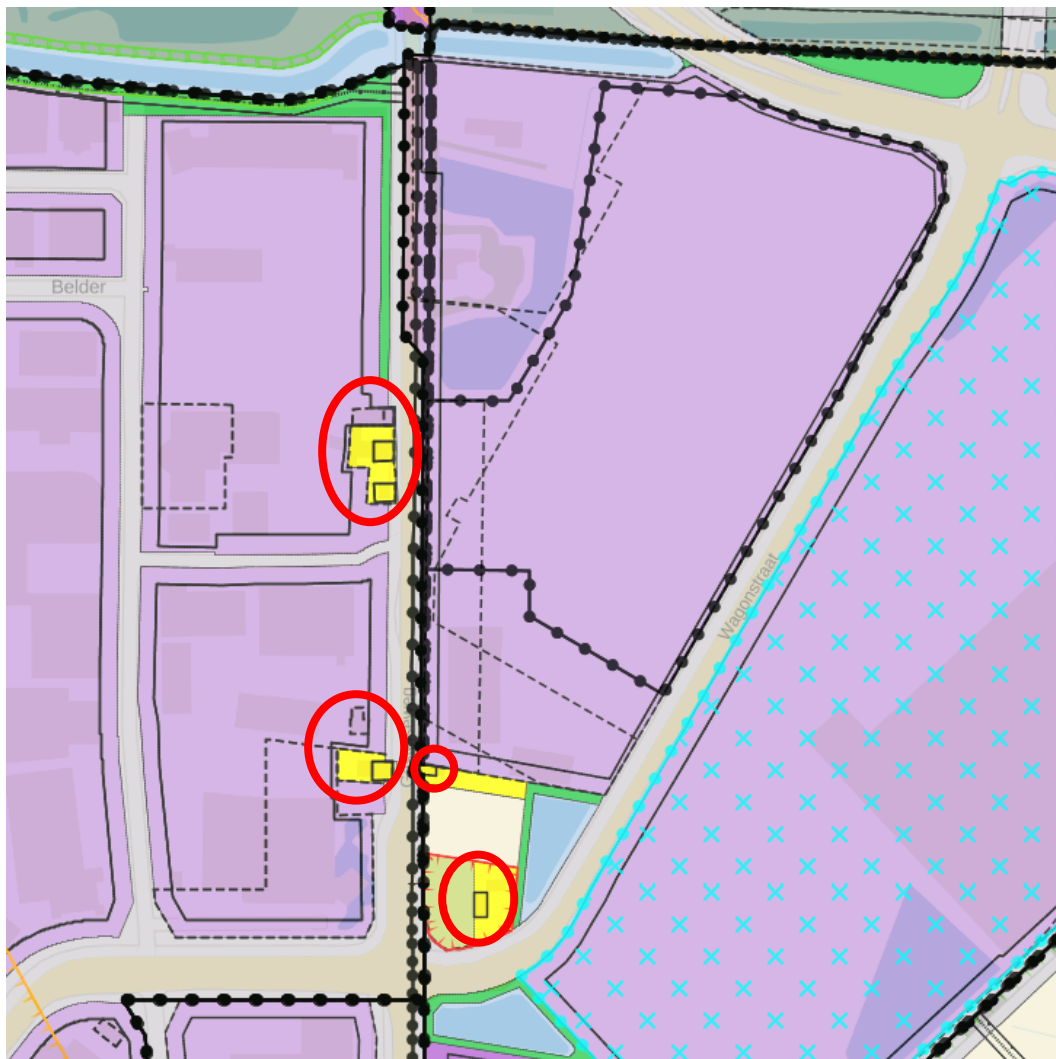
Verkeersaantrekkende werking vrachtwagens

Voor de vrachtwagens zijn de volgende aantallen gehanteerd: 300 in de dagperiode, 42 in de avondperiode en 85 in de nachtperiode.

Voor vrachtwagens is een bronvermogeniveau (L_{wr}) gehanteerd van 105 dB(A).

Geluidsgevoelige objecten

Op basis van de juridisch-planologische mogelijkheden is in beeld gebracht waar de relevante geluidsgevoelige objecten zijn gelegen. De geluidsgevoelige objecten betreffen allen woningen of bedrijfswoningen en zijn gelegen aan de Gastelseweg 227, 229, 231, 238, 239, 243, 244, 245 en 247. De ligging van deze woningen is in afbeelding 2 rood omcirkeld. Ter hoogte van de noordelijke ontsluitingsroute zijn geen geluidsgevoelige objecten gelegen.



Afbeelding 2: Ligging geluidsgevoelige objecten, bron: Ruimtelijkeplannen

Overige gegevens

Voor de rijsnelheid van de voertuigen is 50 km/uur gehanteerd.

In het akoestisch onderzoek d.d. 16 februari 2017 is het effect van het realiseren van nieuwe schermen inzichtelijk gemaakt. Dit in verband met het industrielawaai vanuit de inrichting op omliggende woningen. Deze schermvarianten zijn ook meegenomen bij het onderzoeken van het effect van de verkeersaantrekkende werking. De ligging van deze schermen zijn opgenomen in bijlage 2.

Bij de noordelijke variant is het uitgangspunt dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is via de Roosendaalsebaan/Gastelseweg/Kruising Borchwerf/Wagonstraat. Dit is in de huidige situatie ook het geval.

3.4 Resultaten

In de volgende tabellen wordt een vergelijking gemaakt tussen een noordelijke ontsluitingsroute of zuidelijke ontsluitingsroute voor drie verschillende scenario's. In bijlage 3 zijn deze geluidsbelastingen ook opgenomen, maar op een andere manier gerangschikt.

3.4.1 Basisvariant

De volgende tabel geeft een overzicht van de geluidsbelasting op grond van de basisvariant, dus zonder schermen.

Adres	Hoogte in m	Noordelijk	Zuidelijk
Gastelseweg 227 (Oost)	1,5	32,6	70,4
	4,5	34,1	70
Gastelseweg 229 (Noord)	1,5	34,4	64,5
	4,5	35,5	64,7
Gastelseweg 229 (Oost)	1,5	33,5	70,3
	4,5	34,8	69,9
Gastelseweg 231 (Noord)	1,5	35,9	58,9
	4,5	37,7	60,2
Gastelseweg 231 (Oost)	1,5	37,4	63,3
	4,5	38	63,9
Gastelseweg 238 (Noord)	1,5	27,2	56,3
	4,5	28,2	58,7
Gastelseweg 238 (West)	1,5	29,5	57,4
	4,5	30,4	59,2
Gastelseweg 239 (Oost)	1,5	43,3	69,5
	4,5	43,6	69,2
Gastelseweg 243 (Oost)	1,5	43,8	68,8
	4,5	44,1	68,7
Gastelseweg 244 (Noord)	1,5	38,4	65,6
	4,5	38,6	65,7
Gastelseweg 244 (Oost)	1,5	31,3	56,9
	4,5	31,1	57,2
Gastelseweg 244 (West)	1,5	38	70,4
	4,5	38,4	70,1
Gastelseweg 245 (Oost)	1,5	44	68,5
	4,5	44,3	68,4
Gastelseweg 247 (Noord)	1,5	44,8	63,7
	4,5	45,3	63,9
Gastelseweg 247 (Oost)	1,5	44,5	68,2
	4,5	45	68,1

Tabel 1: Geluidsbelasting basisvariant

Uit de geluidsbelastingen van tabel 1 kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelastingen op de gevels van omliggende woningen substantieel hoger is bij de zuidelijke variant. De toename van de geluidsbelasting loopt uiteen van 18,6 dB tot 37,8 dB.

3.4.2 Scenario met volledige schermen

De volgende tabel geeft een overzicht van de geluidsbelasting, wanneer volledige schermen worden toegepast.

Adres	Hoogte in m	Noordelijk	Zuidelijk
Gastelseweg 227 (Oost)	1,5	32,6	70,5
	4,5	34,1	70,2
Gastelseweg 229 (Noord)	1,5	34,4	65,4
	4,5	35,5	65,7
Gastelseweg 229 (Oost)	1,5	33,5	70,6
	4,5	34,8	70,2
Gastelseweg 231 (Noord)	1,5	35,9	60,6
	4,5	37,7	62
Gastelseweg 231 (Oost)	1,5	37,4	64,4
	4,5	38	65,2
Gastelseweg 238 (Noord)	1,5	27,2	55,9
	4,5	28,2	58,5
Gastelseweg 238 (West)	1,5	28,6	57,3
	4,5	30,3	59,1
Gastelseweg 239 (Oost)	1,5	39,5	70,1
	4,5	40,5	70
Gastelseweg 243 (Oost)	1,5	40,3	69,5
	4,5	41,3	69,5
Gastelseweg 244 (Noord)	1,5	23,8	65
	4,5	27,7	64,8
Gastelseweg 244 (Oost)	1,5	21,4	53,1
	4,5	26,9	53,1
Gastelseweg 244 (West)	1,5	38,4	70,4
	4,5	38,9	70,1
Gastelseweg 245 (Oost)	1,5	40,7	69,2
	4,5	41,7	69,2
Gastelseweg 247 (Noord)	1,5	42,4	64,6
	4,5	43,4	64,9
Gastelseweg 247 (Oost)	1,5	41,8	68,9
	4,5	42,8	69

Tabel 2: Geluidsbelasting schermen volledig

Uit de geluidsbelastingen van tabel 2 kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelastingen op de gevels van omliggende woningen substantieel hoger is bij de zuidelijke variant. Het verschil is iets groter dan in tabel 1. De toename van de geluidsbelasting loopt uiteen van 21,5 dB tot 41,2 dB. De verklaring hiervoor ligt in het feit dat er sprake is van reflectie als gevolg van het scherm richting enkele woningen aan de Gastelseweg.

3.4.3 Scenario met gedeeltelijke schermen

Tabel 3 geeft een overzicht van de geluidsbelasting, wanneer gedeeltelijke schermen worden toegepast. In bijlage 2 is de ligging van deze schermen gevisualiseerd.

Adres	Hoogte in m	Noordelijk	Zuidelijk
Gastelseweg 227 (Oost)	1,5	32,6	70,4
	4,5	34,1	70
Gastelseweg 229 (Noord)	1,5	34,4	65,3
	4,5	35,5	64,9
Gastelseweg 229 (Oost)	1,5	33,5	70,5
	4,5	34,8	69,9
Gastelseweg 231 (Noord)	1,5	35,9	59,2
	4,5	37,7	60,4
Gastelseweg 231 (Oost)	1,5	37,4	63,9
	4,5	38	64,5
Gastelseweg 238 (Noord)	1,5	27,2	56,2
	4,5	28,2	58,6
Gastelseweg 238 (West)	1,5	29,5	57,4
	4,5	30,4	59,2
Gastelseweg 239 (Oost)	1,5	39,5	70
	4,5	40,5	69,8
Gastelseweg 243 (Oost)	1,5	40,3	69,4
	4,5	41,3	69,4
Gastelseweg 244 (Noord)	1,5	27,9	65,1
	4,5	38,6	65,6
Gastelseweg 244 (Oost)	1,5	27,7	53,6
	4,5	31,1	55,9
Gastelseweg 244 (West)	1,5	37,9	70,4
	4,5	38,4	70,1
Gastelseweg 245 (Oost)	1,5	40,7	69,2
	4,5	41,7	69,2
Gastelseweg 247 (Noord)	1,5	42,4	64,6
	4,5	43,4	64,9
Gastelseweg 247 (Oost)	1,5	41,8	68,9
	4,5	42,8	68,9

Tabel 3: Geluidsbelasting schermen gedeeltelijk

Uit de geluidsbelastingen van tabel 3 blijkt eveneens dat een zuidelijke ontsluitingsroute resulteert in hogere geluidsbelastingen. Het verschil bedraagt 21,5 tot 37,8 dB.

3.5 Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij een noordelijke ontsluitingsroute de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het DC niet wordt overschreden. Bij een zuidelijke ontsluitingsroute ter plaatse van de onderzochte woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ruimschoots overschreden. Ook de grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde die onder bepaalde voorwaarden acceptabel kan worden geacht, wordt overschreden.

Bij een noordelijke ontsluitingsroute is de geluidsbelasting op omliggende woningen significant lager. Het verschil in de toename van geluidsbelasting loopt, afhankelijk van het scenario, uiteen van 18,6 tot 41,2 dB.

Gelet op het milieuaspect geluid, wordt een noordelijke ontsluitingsroute geadviseerd. Een zuidelijke ontsluitingsroute leidt tot significant hogere geluidsbelastingen.

4 Luchtkwaliteit

4.1 Inleiding en toetsingskader

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2,5}), lood, koolmonoxide en benzeen. Voor de toegestane hoeveelheid PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ in de lucht zijn in de Wm de volgende grenswaarden gesteld die in acht genomen moeten worden:

- voor NO₂ geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 18 dagen per jaar mag het uurgemiddelde concentratie van NO₂ groter zijn dan 200 microgram per kubieke meter lucht;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 35 keer per jaar mag de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ groter zijn dan 50 microgram per kubieke meter lucht;
- voor ultra fijn stof (PM_{2,5}) geldt een grenswaarde van 25 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie.

Het wettelijke kader voor de luchtkwaliteit is gegeven in de volgende documenten:

- de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)
- 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)'.

4.2 Uitgangspunten

In het kader van het Bestemmingsplan Borchwerf B10-B15 heeft een luchtkwaliteitsonderzoek plaatsgevonden (Kernmerk 17013719, 15 februari 2017). Voor een vergelijking tussen beide routes wordt dit onderzoek als basis gebruikt.

4.3 Resultaten

De bijdrages NO₂ als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (referentiejaar 2030) bedragen minimal 0,5 en maximaal 1,2 µg/m³ ter hoogte van de Gastelseweg. Voor PM₁₀ liggen de bijdrages op 0,1 tot 0,3 µg/m³ ter hoogte van de Gastelseweg. Voor PM_{2,5} lopen de bijdrages uiteen van 0 tot 0,1 µg/m³.

Uit het onderzoek blijkt dat de hoogst berekende concentraties in de nieuwe situatie ruimschoots voldoen aan de grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, zoals weergegeven in tabel 4.

Locatie	NO ₂ jaargem. µg/m ³	PM ₁₀ jaargem. µg/m ³ *	PM ₁₀ etmaalgem. aantal dagen per jaar dat de etmaalgemiddelde concentratie van PM ₁₀ groter is dan 50 µg/m ³ *	PM _{2,5} jaargem. µg/m ³
Roosendaalsebaan zuid	16,2	16,5	5	10,4
grenswaarden	40,0	40,0	35	25

Tabel 4: Hoogst berekende concentraties luchtkwaliteit, bron: Luchtkwaliteitsonderzoek

Ten opzichte van de noordelijke ontsluitingsvariant neemt de afstand tot de Rijksweg toe. Hierdoor kan beredeneerd worden dat de zuidelijke ontsluitingsroute een enigszins hogere emissie kent dan de noordelijke ontsluitingsroute. Het effect op de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ is echter te kwalificeren als marginaal en voldoet ruimschoots aan de geldende normen. Derhalve kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit niet bepalend is voor de keuze voor een noordelijke of zuidelijke ontsluitingsvariant.

4.4 Conclusie

Vanuit het aspect luchtkwaliteit geldt geen voorkeur voor een noordelijke of zuidelijke ontsluitingsroute.

5 Stikstofdepositie

5.1 Inleiding

Atmosferisch stikstof vormt door de verzurende en/of vermestende werking, één van de grootste belemmeringen voor de realisatie van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen.

5.2 Toetsingkader

Sinds 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. Dit programma heeft tot doel de effecten van stikstofdepositie op beschermde waarden weg te nemen en ruimte voor ontwikkeling te creëren door:

- emissie van stikstof (ammoniak en stikstofoxiden) te verminderen (bronmaatregelen), en
- (herstel)maatregelen in de Natura 2000-gebieden.

AERIUS is ontwikkeld om de te verwachten depositie van stikstof (N) als gevolg van een project of plan te berekenen.

Het PAS gaat uit van drie grenswaarden, te weten: 0,05, 1 en 3 mol N/ha/jaar. Voor een ontwikkeling of activiteit die een toename van stikstofdepositie kleiner dan 0,05 mol N/ha/jaar tot gevolg heeft, zijn geen vervolgstappen nodig: de toename is verwaarloosbaar. Voor een toename van de depositie met meer dan 3 mol N/ha/jaar is geen ontwikkelruimte beschikbaar. Het project of de activiteit dient in dat geval te worden aangepast. Voor een toename van stikstofdepositie tussen 0,05 en 3 mol N/ha/jaar is ontwikkelruimte beschikbaar. Om hiervan gebruik te maken is (voor een project of activiteit) melding of vergunning nodig:

- bij een depositie > 1,0 mol N/ha/jr moet ontwikkelruimte worden aangevraagd via een toestemmingsbesluit (vergunningprocedure);
- bij een depositie < 1,0 mol N/ha/jr kan worden volstaan met een melding via AERIUS.

5.3 Uitgangspunten

In Aeries is een berekening uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in bijlage 4. Hierbij is uitsluitend de verkeersaantrekkende werking over 2 alternatieven beschouwd, te weten de noordelijke en zuidelijke ontsluitingsroute.

Het gaat om de volgende aantallen motorvoertuigen per etmaal:

- 1.300 personenauto's, derhalve 2.600 motorvoertuigbewegingen;
- 427 vrachtwagens, derhalve 854 vrachtwagenbewegingen.

Voor de vrachtwagens is uitgegaan van de categorie zware motorvoertuigen in Aeries (vrachtwagens met 3 of meer assen of met aanhanger).

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op een afstand van ruim 10 kilometer en betreft het Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal'.

De lijnbronnen (ontsluitingsroutes) zijn ingevoerd tot de Roosendaalsebaan, omdat de intensiteiten daar op gaan in het heersende verkeersbeeld.

5.4 Resultaten

De zuidelijke ontsluitingsroute is in afstand langer en genereert daarom meer emissie (NO_x). In tabel 5 staan de emissies opgesomd:

Stof	Noordelijk	Zuidelijk
NO _x	0,8 ton/J	1,5 ton/J
NH ₃	< 0,1 ton/J	< 0,1 ton/J

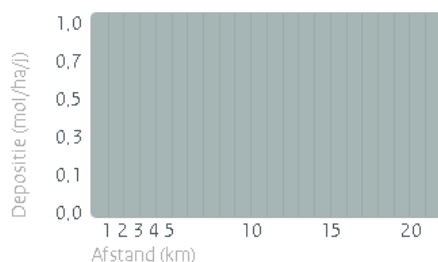
Tabel 5: Emissie als gevolg van verkeersaantrekkende werking

In afbeelding 3 is een overzicht gegeven van de rekenresultaten op omliggende Natura 2000-gebieden. De verkeersaantrekkende werking heeft in beide scenario's geen waarneembaar effect in mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden. De oorzaak hiervan ligt in de relatief grote afstand tot Natura 2000-gebieden. Vanuit stikstofdepositie of de instandhoudingsdoeleinden van Natura 2000-gebieden zijn er derhalve geen relevante effecten.

5.5 Conclusie

Voor het aspect stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden geldt dat er geen wezenlijke verschillen zijn tussen een noordelijke of zuidelijke ontsluitingsroute.

Situatie 1



Situatie 2



In bovenstaande grafiek is de hoogste depositie (NO_x+NH₃) ten gevolge van de emissie van de ingevoerde bronnen (mol/ha/j) te zien ten opzichte van de afstand tot de berekende bron(nen).

Afbeelding 3: Verschil in emissies (Situatie 1: Noordelijke ontsluitingsvariant, Situatie 2: Zuidelijke ontsluitingsvariant), bron: Aerius

6 Conclusie

Uit oogpunt van akoestiek heeft de noordelijke ontsluitingsvariant de voorkeur. Uit de rekenresultaten blijkt dat bij een noordelijke ontsluitingsroute de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van de verkeersaantrekkende werking niet wordt overschreden. Bij een zuidelijke ontsluitingsroute ter plaatse van de onderzochte woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ruimschoots overschreden. Ook de grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde die onder bepaalde voorwaarden acceptabel kan worden geacht, wordt overschreden. Bij een noordelijke ontsluitingsroute is de geluidsbelasting op omliggende woningen significant lager dan bij een zuidelijke ontsluitingsroute. Het verschil in de toename van geluidsbelasting loopt, afhankelijk van het scenario, uiteen van 18,6 tot 41,2 dB.

Bezien vanuit de aspecten luchtkwaliteit en stikstofdepositie zijn de verschillen in effecten als gevolg van een noordelijke of zuidelijke ontsluitingsroute te verwaarlozen.

Gelet op het milieuaspect akoestiek heeft een noordelijke ontsluitingsvariant de voorkeur. Bij de noordelijke variant is het uitgangspunt dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is over de Roosendaalsebaan/Gastelseweg/Kruising Borchwerf/Wagonstraat.

Bijlagen

Bijlage 1: Verkeersinvoer

Invoergegevens indirecte hinder

Model: indirecte hinder incl bestaand scherm
Groep: indirecte hinder
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
vw noord	vrachtwagens	1,00	0,00	Relatief	600	84	170	16,14	19,91	19,85
pw noord	personenwagens	0,75	0,00	Relatief	1000	800	800	13,92	10,12	13,13
vw zuid	vrachtwagens	1,00	0,00	Relatief	600	84	170	20,01	23,77	23,72
pw zuid	personenwagens	0,75	0,00	Relatief	1000	800	800	17,79	13,99	17,00

Invoergegevens indirecte hinder

Model: indirecte hinder incl bestaand scherm
 Groep: indirecte hinder
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Gem.snelheid	Max.afst.	Lw Totaal	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
vw noord	50	25,00	102,42	59,70	79,60	88,70	93,10	97,80	101,20	100,20	93,30
pw noord	50	25,00	90,62	53,00	72,60	79,20	83,30	84,90	88,70	88,00	84,00
vw zuid	50	10,00	102,42	59,70	79,60	88,70	93,10	97,80	101,20	100,20	93,30
pw zuid	50	10,00	90,62	53,00	72,60	79,20	83,30	84,90	88,70	88,00	84,00

Invoergegevens indirecte hinder

Model: indirecte hinder incl bestaand scherm
Groep: indirecte hinder
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

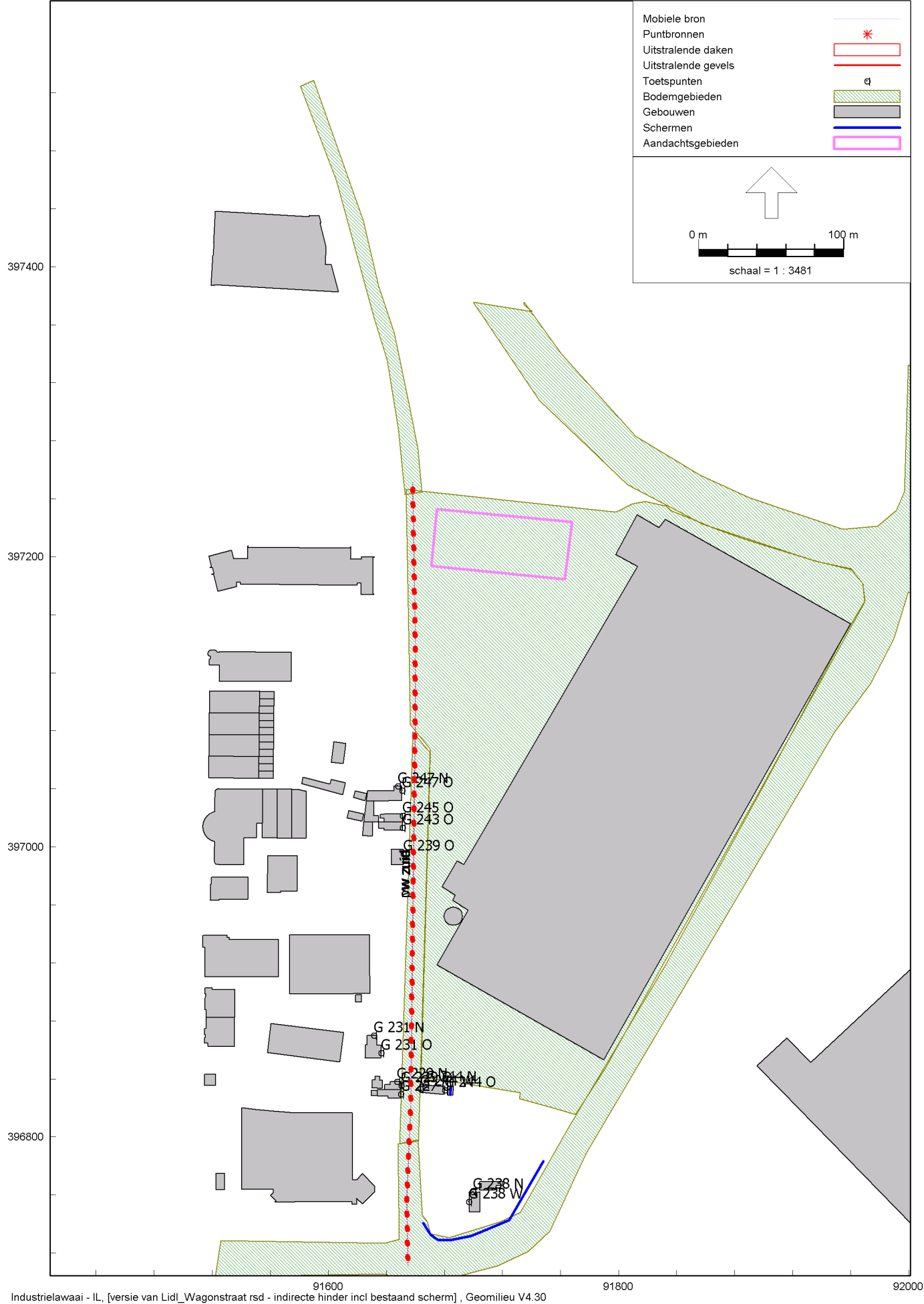
Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
vw noord	81,00	105,42
pw noord	77,20	93,62
vw zuid	81,00	105,42
pw zuid	77,20	93,62

Bijlage 2: Positionering schermen

Figuur 1: Noordelijke ontsluitingsroute



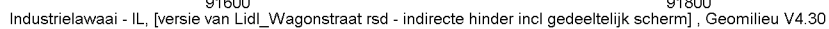
Figuur 2: Zuidelijke ontsluitingsroute



Figuur 3: Ligging scherm



Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant



Bijlage 3: Rekenresultaten per variant

In tabel 1 zijn de berekende equivalente geluidniveaus in dB(A) etmaalwaarde weergegeven als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het DC indien er sprake is van een noordelijke ontsluitingsroute.

Tabel 1 Rekenresultaten verkeersaantrekkende werking noordelijke ontsluiting

Naam		1. Basisvariant Etmaalwaarde dB(A)	2. Scherm Etmaalwaarde dB(A)	3. Gedeeltelijk scherm Etmaalwaarde dB(A)
Gastelseweg Oostzijde	227	32,6	32,6	32,6
Gastelseweg Oostzijde	227	34,1	34,1	34,1
Gastelseweg Noordzijde	229	34,4	34,4	34,4
Gastelseweg Noordzijde	229	35,5	35,5	35,5
Gastelseweg Oostzijde	229	33,5	33,5	33,5
Gastelseweg Oostzijde	229	34,8	34,8	34,8
Gastelseweg noordzijde	231	35,9	35,9	35,9
Gastelseweg noordzijde	231	37,7	37,7	37,7
Gastelseweg oostzijde	231	37,4	37,4	37,4
Gastelseweg oostzijde	231	38	38	38
Gastelseweg noordzijde	238	27,2	27,2	27,2
Gastelseweg noordzijde	238	28,2	28,2	28,2
Gastelseweg westzijde	238	29,5	28,6	29,5
Gastelseweg westzijde	238	30,4	30,3	30,4
Gastelseweg Oostzijde	239	43,3	39,5	39,5
Gastelseweg Oostzijde	239	43,6	40,5	40,5
Gastelseweg Oostzijde	243	43,8	40,3	40,3
Gastelseweg Oostzijde	243	44,1	41,3	41,3
Gastelseweg noordzijde	244	38,4	23,8	27,9
Gastelseweg noordzijde	244	38,6	27,7	38,6
Gastelseweg oostzijde	244	31,3	21,4	27,7
Gastelseweg oostzijde	244	31,1	26,9	31,1
Gastelseweg Westzijde	244	38	38,4	37,9
Gastelseweg Westzijde	244	38,4	38,9	38,4
Gastelseweg Oostzijde	245	44	40,7	40,7
Gastelseweg Oostzijde	245	44,3	41,7	41,7
Gastelseweg noordzijde	247	44,8	42,4	42,4
Gastelseweg noordzijde	247	45,3	43,4	43,4
Gastelseweg Oostzijde	247	44,5	41,8	41,8
Gastelseweg Oostzijde	247	45	42,8	42,8

In tabel 2 zijn de berekende equivalente geluidniveaus in dB(A) etmaalwaarde weer-
gegeven als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het DC bij een zuidelij-
ke ontsluitingsroute.

Tabel 2 rekenresultaten verkeersaantrekkende werking zuidelijke ontsluiting

Naam		1. Basisvariant Etmaalwaarde dB(A)	2. Scherm Etmaalwaarde dB(A)	3. Gedeeltelijk scherm Etmaalwaarde dB(A)
Gastelseweg	227	70,4	70,5	70,4
Oostzijde				
Gastelseweg	227	70	70,2	70
Oostzijde				
Gastelseweg	229	64,5	65,4	65,3
Noordzijde				
Gastelseweg	229	64,7	65,7	64,9
Noordzijde				
Gastelseweg	229	70,3	70,6	70,5
Oostzijde				
Gastelseweg	229	69,9	70,2	69,9
Oostzijde				
Gastelseweg	231	58,9	60,6	59,2
noordzijde				
Gastelseweg	231	60,2	62	60,4
noordzijde				
Gastelseweg	231	63,3	64,4	63,9
oostzijde				
Gastelseweg	231	63,9	65,2	64,5
oostzijde				
Gastelseweg	238	56,3	55,9	56,2
noordzijde				
Gastelseweg	238	58,7	58,5	58,6
noordzijde				
Gastelseweg	238	57,4	57,3	57,4
westzijde				
Gastelseweg	238	59,2	59,1	59,2
westzijde				
Gastelseweg	239	69,5	70,1	70
Oostzijde				
Gastelseweg	239	69,2	70	69,8
Oostzijde				
Gastelseweg	243	68,8	69,5	69,4
Oostzijde				
Gastelseweg	243	68,7	69,5	69,4
Oostzijde				
Gastelseweg	244	65,6	65	65,1
noordzijde				
Gastelseweg	244	65,7	64,8	65,6
noordzijde				
Gastelseweg	244	56,9	53,1	53,6
oostzijde				
Gastelseweg	244	57,2	53,1	55,9
oostzijde				
Gastelseweg	244	70,4	70,4	70,4
Westzijde				
Gastelseweg	244	70,1	70,1	70,1
Westzijde				
Gastelseweg	245	68,5	69,2	69,2
Oostzijde				
Gastelseweg	245	68,4	69,2	69,2
Oostzijde				
Gastelseweg	247	63,7	64,6	64,6
noordzijde				
Gastelseweg	247	63,9	64,9	64,9
noordzijde				
Gastelseweg	247	68,2	68,9	68,9
Oostzijde				
Gastelseweg	247	68,1	69	68,9
Oostzijde				

Bijlage 4: Aerius berekening

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
OMWB	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Ontsluitingsroute Veld B10 en B15	RvYXJduLHfpk

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
02 februari 2018, 10:34	2018	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	786,99 kg/j	1.508,53 kg/j	721,55 kg/j
NH ₃	12,82 kg/j	24,58 kg/j	11,76 kg/j

Resultaten

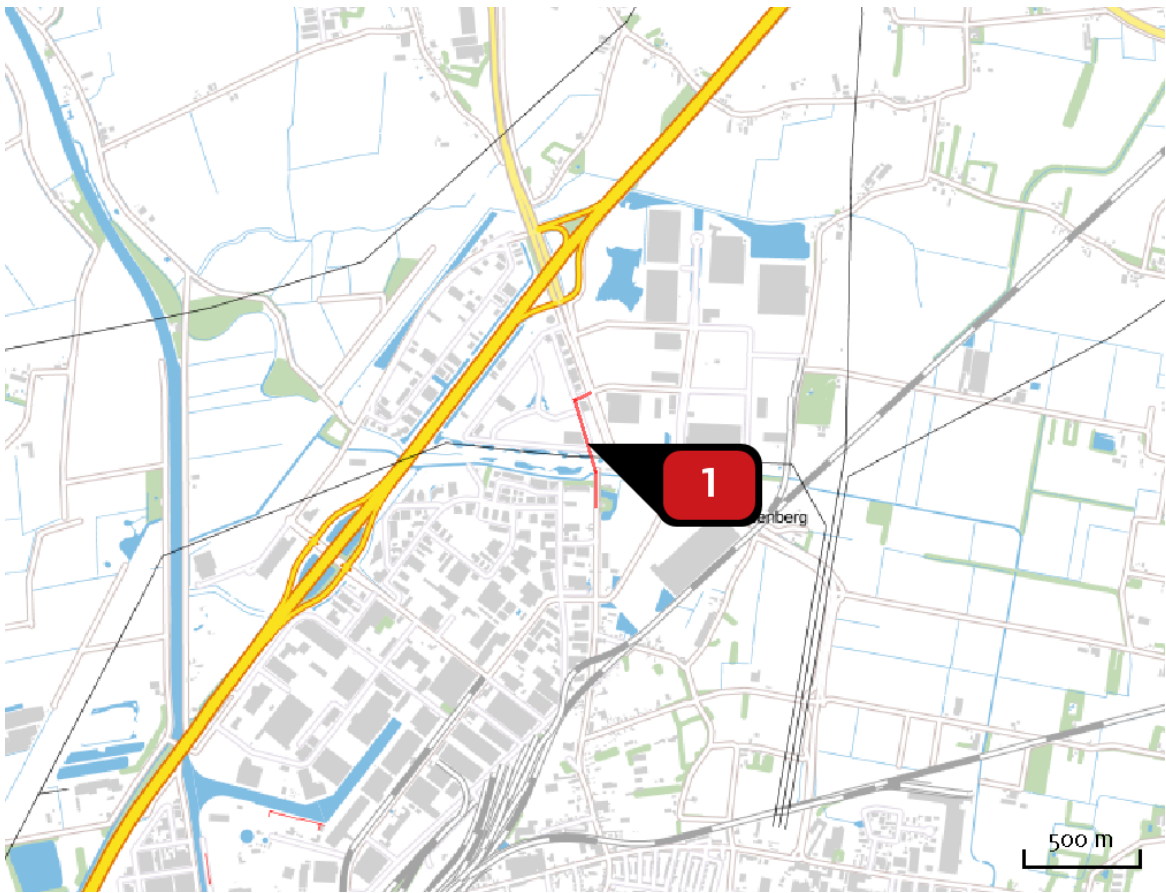
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

Vergelijking stikstofdepositie tussen een noordelijke en zuidelijke ontsluitingsroute Veld B10 en B15

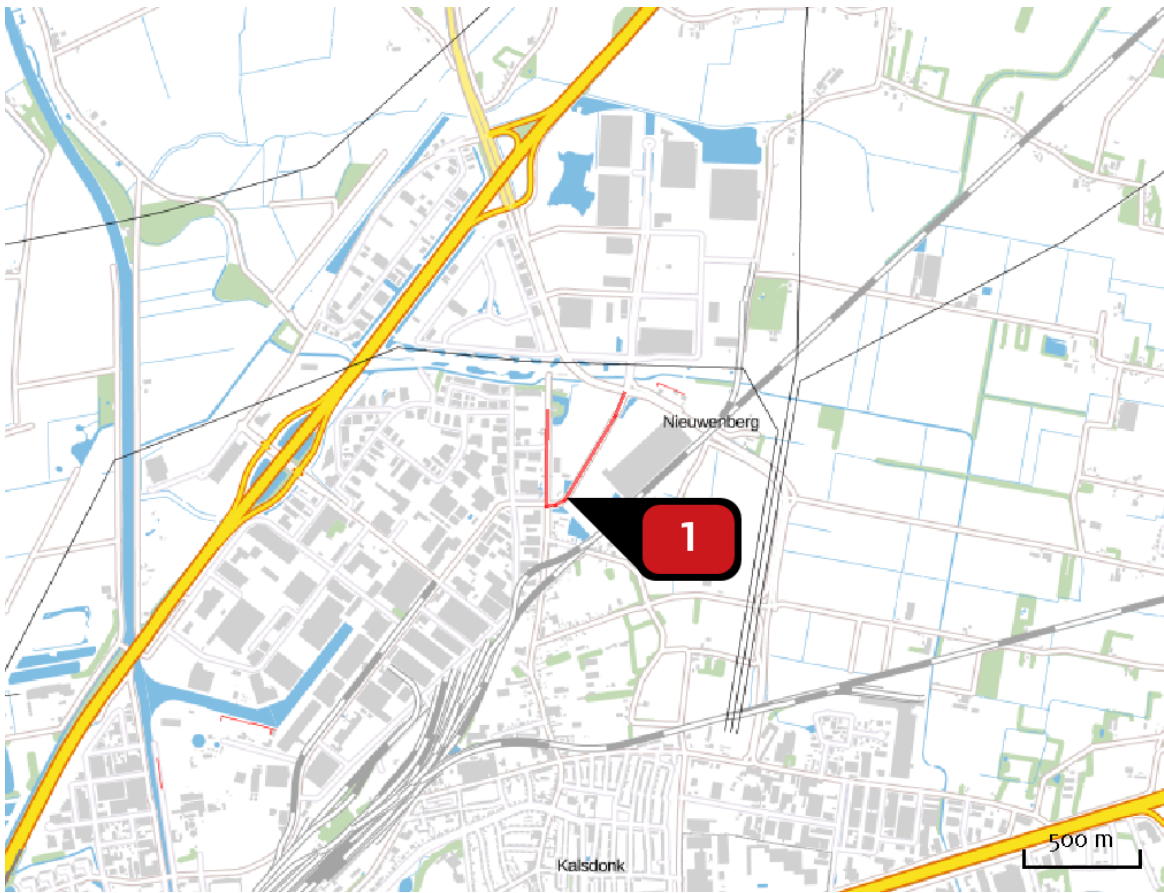
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Noordelijke ontsluitingsroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	12,82 kg/j	786,99 kg/j

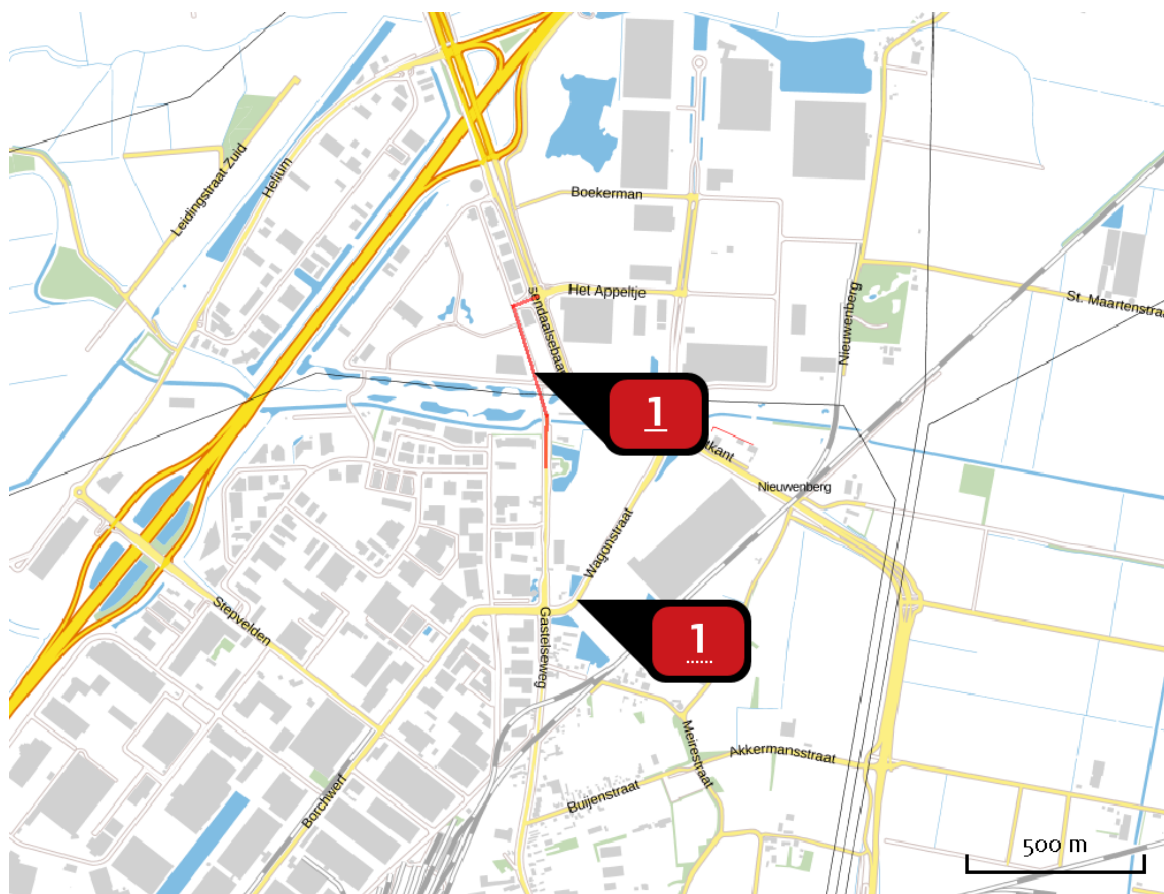
Locatie
Situatie 2



Emissie
Situatie 2

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Zuidelijke ontsluitingsroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	24,58 kg/j	1.508,53 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectverschil



Hoogste projectverschil per
natuurgebied



Habitatrichtlijn

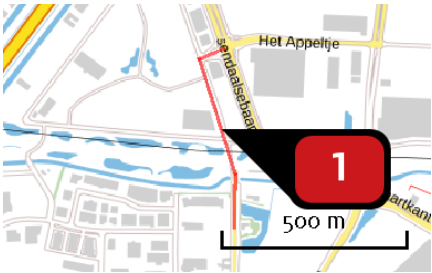


Vogelrichtlijn



Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Emissie
(per bron)
Situatie 1

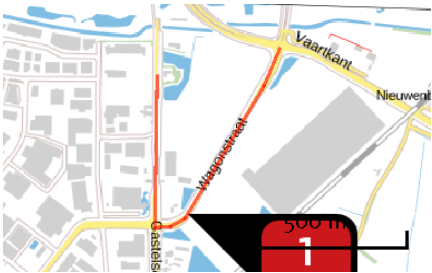


Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Noordelijke ontsluitingsroute
91626, 397387
786,99 kg/j
12,82 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.600,0	NOx	149,70 kg/j
			NH3	11,55 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	854,0	NOx	637,29 kg/j
			NH3	1,28 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 2



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Zuidelijke ontsluitingsroute
91746, 396747
1.508,53 kg/j
24,58 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.600,0	NOx	286,95 kg/j
			NH3	22,13 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	854,0	NOx	1.221,59 kg/j
			NH3	2,45 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20171215_64190d2d2b

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>