

**MILIEUASPECTEN
BESTEMMINGSPLAN
STANDAARBUITEN**

MILIEUASPECTEN BESTEMMINGSPLAN STANDAARBUITEN

Opdrachtgever:	Gemeente Moerdijk Dhr. F. Both
Uitvoering:	Regionale Milieudienst West-Brabant Postbus 16 4700 AA ROOSENDAAL
Opgesteld door:	Eveline Welberts
Collegiale toets:	Jeroen van Venrooij
Datum rapport:	15 februari 2008

Dit advies is gebaseerd op de geldende wet- en regelgeving. Indien u het advies niet direct gebruikt, dient u er rekening mee te houden dat wet- en regelgeving aan verandering onderhevig zijn en het advies naar verloop van tijd mogelijk (op onderdelen) niet meer correct is. Indien de termijn tussen levering van het advies en het gebruik ervan meer dan 3 maanden bedraagt, raden wij u aan om met ons contact op te nemen, zodat wij u kunnen adviseren over de bruikbaarheid van het advies.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Geluid	5
3	Luchtkwaliteit	8
4	Externe veiligheid	10
5	Bedrijven en milieuzonering	13
	BIJLAGE 1 Ligging	14
	BIJLAGE 2 Luchtkwaliteit	15
	BIJLAGE 3 Externe veiligheid	18
	BIJLAGE 4 Bedrijvenlijst	21

1 Inleiding

De gemeente Moerdijk is voornemens een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de kern Standaardbuiten. Het bestemmingsplan is conserverend van aard. Het plangebied is terug te vinden in bijlage 1

De gemeente Moerdijk heeft de RMD gevraagd een milieuparagraaf op te stellen voor de ruimtelijke onderbouwing waarin de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering inzichtelijk worden gemaakt.

2 Geluid

2.1 Inleiding

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd, de geluidbelasting wordt onderzocht binnen de zones behorende bij verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen.

2.2 Industrielawaai

Een gezoneerd industrieterrein is een industrieterrein of een gedeelte daarvan, waarop zich bedrijven bevinden of worden toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Het gaat om de bedrijven die zijn omschreven in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit (Ivb). Rondom een gezoneerd industrieterrein wordt een gebied aangewezen waarbuiten het geluidniveau ten gevolge van de activiteiten van alle bedrijven op het industrieterrein de 50 dB(A) niet mag overschrijden. De 50 dB(A)-contour vormt de grens van dit gebied. De 55 dB(A)-contour geeft de grens aan tot waar in principe gevoelige objecten kunnen worden gerealiseerd. Indien de gevelbelasting als gevolg van activiteiten op het gezoneerd industrieterrein meer bedraagt dan 50 dB(A), maar maximaal 55 dB(A), dan is voor realisatie van een geluidgevoelige bestemming een ontheffing nodig.

Een Maximaal Toegestane Geluidbelasting (MTG) is de hoogst toegestane geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van een gezoneerd industrieterrein. MTG's worden vastgesteld voor woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is (op het moment van zonevaststelling) van een totale geluidbelasting vanwege alle op het gezoneerde industrieterrein gelegen bedrijven, die hoger is dan 55 dB(A).

In de omgeving van de kern Standdaarbuiten bevinden zich twee gezoneerde industrieterreinen: De Mark en hbc de Mark. Het plangebied Standdaarbuiten is voor een deel gelegen binnen de zone (50 dB(A)-contour) van het gezoneerd industrieterrein De Mark. Het plangebied ligt net buiten de zone van het gezoneerd industrieterrein hbc de Mark. Op figuur 1 is in blauw het plangebied aangegeven, in groen de 50 dB(A)-contour van de betrokken gezoneerde industrieterreinen en in rood de 55 dB(A) contour.

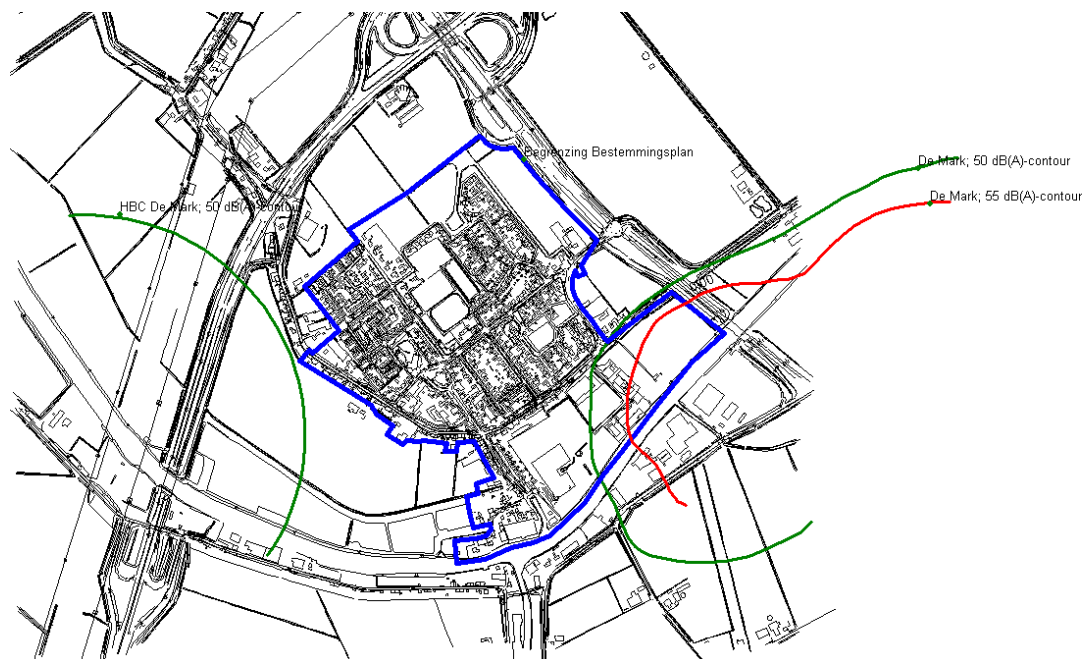
Binnen het plangebied Standdaarbuiten is voor geen enkele woning een zogenoemde Maximaal Toegestane Geluidbelasting (MTG) vastgesteld.

Op het industrieterrein De Mark is overigens wel een bedrijfswoning gelegen binnen de 50 dB(A)-contour waarvoor geen hogere waarde is afgegeven (zie rapport: akoestisch onderzoek actualisatie IT De Mark Te Oudenbosch, projectnummer: 20704652.G1/DKR, oktober 2007).

Omdat het plangebied Standdaarbuiten conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het gezoneerde industrieterrein De Mark voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. In dit bestemmingsplan wordt alleen de huidige situatie vastgelegd. Nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies in het plangebied worden niet toegestaan. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd.

Indien in de toekomst binnen het plangebied toch de mogelijkheid gecreëerd wordt om woningen dan wel andere geluidgevoelige bestemmingen te realiseren en deze bestemmingen geprojecteerd zijn binnen de zone van het gezoneerde industrieterrein De Mark (dus tussen de groene en rode contouren, zoals aangegeven in figuur 1), dan dient er op basis van de Wet geluidhinder nader onderzoek plaats te vinden. Ten behoeve van het nader onderzoek zal ter plaatse van de projecties de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein De Mark bepaald moeten worden. Indien de geluidbelasting ter plaatse van een projectie groter is dan 50 dB(A) dan is de realisatie van deze geluidgevoelige bestem-

mingen - in principe - alleen mogelijk als daar door de gemeente ontheffing voor wordt verleend (vaststellen hogere waarde).



Figuur 1: Locatie Bestemmingsplan Standdaarbuiten met ligging gezoneerde industrieterreinen.

2.3 Wegverkeerslawaaï

Omdat het plangebied Standdaarbuiten conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het wegverkeer voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. In dit bestemmingsplan wordt alleen de huidige situatie vastgelegd. Nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies in het plangebied worden niet toegestaan. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd.

Opgemerkt wordt dat voor het gebied de A17 dominant aanwezig is. Met een zonebreedte van 600 meter ligt het grootste deel van het plangebied in de invloedssfeer van deze grote verkeersader.

Indien in de toekomst binnen het plangebied toch de mogelijkheid gecreëerd wordt om woningen dan wel andere geluidgevoelige bestemmingen te realiseren, dient er binnen de wettelijke zones rondom wegen, op basis van de Wet geluidhinder, nader onderzoek plaats te vinden. Voor wegen waarop een snelheidsregime van meer dan 30 km/h van toepassing is, geldt afhankelijk van de voorgeschreven maximum snelheid, een bepaalde zonebreedte, uiteenlopend van 200 tot 600 meter. Voor wegen met een toegestane maximum snelheid van 30 km/h geldt dat deze wegen ingevolge de Wet geluidhinder geen zone hebben en is akoestisch onderzoek formeel niet nodig. Echter, volgens een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 3 september 2003 nr. 200203751/1) het toch wel noodzakelijk de geluidbelasting in beeld te brengen en te motiveren waarom een eventuele overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toelaatbaar wordt geacht.

Ten behoeve van het nader onderzoek zal ter plaatse van de projecties de geluidbelasting vanwege de relevante verkeerswegen bepaald dienen te worden. Wordt als gevolg van een gezoneerde weg de voorkeursgrenswaarde overschreden, dan is een geluidgevoelige bestemming alleen mogelijk als daar ontheffing voor wordt verleend. Ontheffingen moeten worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat voor Rijkswegen, bij Gedeputeerde State van de provincie Noord-Brabant, voor provinciale wegen en voor alle overige wegen (voor zover

deze gezoneerd zijn) bij het College van burgemeester en wethouders. Verleende hogere waarden worden ingeschreven in het kadaster.

2.4 Railverkeerslawaaï

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

2.5 Conclusie

Voor het conserverende bestemmingsplan is geen akoestisch onderzoek uitgevoerd, aangezien er geen nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies worden gerealiseerd.

Indien in het plangebied toch een ruimtelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt die gevolgen heeft voor geluid, zal – conform de daarvoor geldende landelijke regels – een akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd.

3 Luchtkwaliteit

3.1 Toetsingskader

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen. Een vaststelling van een bestemmingsplan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wm die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm is vaststelling van het bestemmingsplan mogelijk, indien aannemelijk is gemaakt dat:

- a. als gevolg van het plan, al dan niet nadat maatregelen zijn getroffen, de grenswaarden niet worden overschreden (artikel 5.16, eerste lid, sub a, van de Wm);
- b. als gevolg van het plan de concentratie van stoffen in de buitenlucht per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (artikel 5.16, eerste lid, sub b1 van de Wm);
- c. als gevolg van het plan bij een beperkte toename van de concentratie van stoffen in de buitenlucht, door een met de activiteiten samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (artikel 5.16, eerste lid, sub b2 van de Wm);
- d. als gevolg van het plan, al dan niet nadat maatregelen zijn getroffen, de toename van stoffen waarvoor grenswaarden zijn gesteld 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de concentratie in de buitenlucht (artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wm); of
- e. het te nemen besluit een besluit is dat genoemd of beschreven is in of betrekking heeft op een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een door de Minister (NSL) of andere bestuursorganen vastgesteld programma dat is gericht op het bereiken van de grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, sub d van de Wm).

In dit geval gaat het om de vaststelling van een conserverend bestemmingsplan, dat wil zeggen dat er naast de autonome groei niet wordt vooruitgelopen op eventuele ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen, aangezien daartoe geen concrete plannen bestaan. Het is aannemelijk dat de concentratie van stoffen in de buitenlucht als gevolg van het plan per saldo gelijk blijft.

Gelet op artikel 5.16, eerste lid, sub b1 van de Wm is vaststelling van een conserverend bestemmingsplan mogelijk, waarbij toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet aan de orde is.

3.2 Achtergrondconcentratie

Hoewel toetsing aan de grenswaarden niet aan de orde is zijn, om een indruk te krijgen van de luchtkwaliteit in het plangebied, de achtergrondconcentraties van de twee belangrijkste stoffen bepaald met behulp van het computerprogramma 'Calculation of airpollution from roadtraffic II, versie 6.1.1', afgekort CAR II 6.1.1.. Met behulp van CAR worden de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen, als gevolg van het wegverkeer, berekend. Het rekenprogramma maakt gebruik van de gegevens van 2006 van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM. Met het CAR II model kan aan de hand van vastgestelde scenario's de achtergrondconcentraties voor 2010, 2015 en 2020 worden bepaald.

In onderstaande tabel 1 wordt voor NO₂ en PM₁₀ inzicht gegeven in de achtergrondconcentratie voor 2010, 2015 en 2020. In tabel 1 staan de resultaten weergegeven inclusief de zeezout-af trek voor fijn stof (voor de gemeente Moerdijk bedraagt deze aftrek 4 µg/m³ voor het jaargemiddelde van PM₁₀ en 6 dagen voor het etmaalgemiddelde van PM₁₀). In bijlage 2 is de volledige tabel met resultaten terug te vinden (zonder correcties voor zeezout).

Achtergrondconcentratie	NO ₂ jaargem.	PM ₁₀ jaargem.	PM ₁₀ etmaalgemiddelde
2010	18,7 µg/m ³	20,5 µg/m ³	9
2015	16,4 µg/m ³	19,4 µg/m ³	6
2020	14,6 µg/m ³	18,6 µg/m ³	5

Tabel 1 Achtergrondconcentraties 2010, 2015 en 2020 ter hoogte van de bebouwde kom te Standdaarbuiten (gemeente Moerdijk)

3.3 Conclusie

Bij een conserverend bestemmingsplan is toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet aan de orde is.

De achtergrondconcentraties binnen het plangebied kern Standdaarbuiten voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn relatief laag, zodat luchtkwaliteitsknelpunten in de toekomst niet te verwachten zijn.

Indien in het plangebied toch een ruimtelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt die gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, zal – conform de daarvoor geldende landelijke regels – een onderzoek naar de luchtkwaliteit moeten worden uitgevoerd.

4 Externe veiligheid

4.1 Inleiding

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.

4.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)

Het BEVI is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI, herzien per 1 juli 2007 en 1 januari 2008) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico.

Het BEVI is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het BEVI is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het BEVI, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het BEVI van toepassing is, is het RRGs geraadpleegd. Daaruit blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen het invloedsgebied van een BEVI-bedrijf.

4.3 Transport en externe veiligheid

Spoorwegen, vaarwegen en autowegen

Voor ruimtelijke plannen zijn spoorwegen, vaarwegen en autowegen risicorelevant als er binnen een zone van 200 meter vanaf de transportas een ontwikkeling gepland wordt.

Toetsing van nieuwe ontwikkelingen binnen 200 meter van een transportas dient plaats te vinden aan de hand van de nota "Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen, Tweede Kamer 1995-1996", de handreiking "Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG 1998" en de in augustus 2004 gepubliceerde circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (ministeries van VROM, BZK en VenW)" waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen.

Binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶/jaar mogen geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoorgebouwen met minder dan 1500 m² bvo) is dit een richtwaarde. Daarnaast kent de circulaire de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Indien binnen het invloedsgebied (binnen 200 meter vanaf de as van de transportroute) nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het RO-besluit, het groepsrisico te worden verantwoord.

Het plangebied is op meer dan 200 meter van een spoorlijn gelegen.

Het plangebied is gelegen op een afstand van 180 meter vanaf de A17. Om te kunnen bepalen of het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde route voldoet aan de externe veiligheidsnormen, moeten eerst het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Om de risico's te kunnen berekenen zijn gegevens nodig over bijvoorbeeld vervoersstromen en ruimtelijke ontwikkelingen. Het is niet altijd nodig om hiervoor een (gedetailleerde) kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. In de 'Richtlijn voor kwantitatieve Risicoanalyse', deel 2, uitgave 2000, van de Commissie Preventie van Rampen CPR 18/PGS 3 (het zogenaamde Paarse Boek) wordt voor een specifiek routedeel aangegeven op welke

drie wijzen het risiconiveau inzichtelijk kan worden gemaakt, waarbij de mate van nauwkeurigheid toeneemt:

1. Een eerste indruk van de risiconiveaus kan worden verkregen aan de hand van de risicoatlassen, het Risico Register Gevaarlijke Situaties (RRGS) of door het aantal transportbewegingen per jaar te vergelijken met de drempelwaarden, de zogenoemde vuistregels.
2. Als op basis van het voorgaande niet duidelijk is of er sprake is van een extern veiligheidsprobleem, dan kan het risico op betrekkelijk eenvoudige manier worden ingeschat met behulp van het Risicoberekeningsprogramma RBM-II van 2005;
3. De RBM-II is een gestandaardiseerde kwantitatieve risicoanalyse. Als deze onvoldoende uitsluitsel biedt, dient in overleg met betrokken bestuursorganen een meer op de situatie toegesneden kwantitatieve risicoanalyse worden toegepast.

Op basis van telgegevens van juni 2006 van het wegvak A17 (Roosendaal - knooppunt Noordhoek) zijn de vuistregels toegepast waaruit blijkt dat een PR-contour 10^{-6} niet aanwezig is.

Verkeersbewegingen	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GF3	GT3
A17	9247	12082	1147	1020	32	66	700	1345	142

Tabel :2 Telgegevens 2006

Tevens blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft (minder dan 1% van de oriënterende waarde). De resultaten van de risicoberekeningen zijn opgenomen in bijlage 3.

De kern Standaardbuiten is gelegen aan de Markweg welke in noordelijke richting toegang verstrekt tot de A17 (Roosendaal - knooppunt Noordhoek). Uit de "Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen" dat op dit moment wordt uitgevoerd in het kader van het programma "Brabant Veiliger" blijkt dat structureel vervoer van gevaarlijke stoffen over de Markweg voornamelijk bestaat uit transport van propaan ten behoeve van woningen gelegen in het buitengebied van de gemeente Moerdijk en gedeeltelijk ook van de gemeente Halderberge.

Bij toepassing van de vuistregels uit de "Handreiking externe veiligheid vervoer" kan worden geconcludeerd dat over een weg gelegen buiten de bebouwde kom en uitgaande van een bevolkingsdichtheid van 40 personen per hectare aan één zijde van de weg, bij meer dan 2300 vervoersbewegingen per jaar met propaan of meer dan 7500 vervoersbewegingen per jaar van alle gevaarlijke stoffen een PR-contour 10^{-6} ontstaat.

De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt bereikt bij meer dan 1000 vervoersbewegingen per jaar met propaan of bij meer dan 6000 vervoersbewegingen per jaar van alle gevaarlijke stoffen.

Uit de "Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen" blijkt dat de aantallen vervoersbewegingen ver onder de bovengenoemde aantallen blijven. Daaruit kan worden geconcludeerd dat als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Markweg geen sprake is van een plaatsgebonden risico en het groepsrisico blijft ver onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

Omdat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft kan een verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven en hoeft hierover geen advies gevraagd te worden aan de regionale brandweer.

Buisleidingen

De buisleidingenstraat Pernis-Belgische grens (SBUI) is gelegen op een afstand van meer dan 300 van het plangebied en hoeft daarom niet beschouwd te worden.

De meeste risicovolle buisleidingen zijn hogedruk aardgasleidingen. Vanaf een druk van 20 bar en hoger dienen er afstanden aangehouden te worden (dit kan veranderen als in 2008 nieuwe regelgeving gereed komt). Door de gemeente zijn gegevens aangeleverd waaruit

blijkt dat er geen hogedruk aardgasleiding of andere buisleidingen, waardoor gevaarlijke stoffen vervoerd worden vervoerd, in of nabij het plangebied zijn gelegen.

Hoogspanningsleidingen en windturbines

Binnen of nabij het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen en of windturbines aanwezig. Overigens wordt opgemerkt dat twee hoogspanningsleidingen zijn gelegen op en langs de buisleidingenstraat.

4.4 Conclusie

Na beoordeling van de mogelijke risico's veroorzaakt door inrichtingen en vanwege transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en rail, kan worden geconcludeerd dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} /jaar over het plangebied is gelegen en dat daarmee de grens-, richt- en streefwaarden van het plaatsgebonden risico zowel met betrekking tot inrichtingen evenals met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen niet worden overschreden. Uit de berekening van het groepsrisico met rekenprogramma RBM-II (A17) en door toepassing van de vuistregels (Markweg) blijkt dat er geen sprake is van een relevant groepsrisico. Omdat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft is verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk en behoeft hierover geen advies te worden gevraagd aan de regionale brandweer.

5 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is in de ruimtelijke ordening het rekening houden met milieuhinder van bedrijven ten opzichte van milieugevoelige functies. Om de gemeenten een handreiking te bieden voor een verantwoord inpassen van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, is door de VNG de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (geheel herziene uitgave april 2007) opgesteld. In die publicatie is een richtafstandenlijst opgenomen. In deze lijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. De categorie 1 staat voor de laagste potentiële milieubelastingen en de categorie 6 staat voor de hoogste potentiële milieubelasting. De richtafstandenlijst inclusief categorie-indeling is voor dit bestemmingsplan gehanteerd.

De bestaande bedrijven in het plangebied 'Standdaarbuiten kern' zijn veelal actief in detailhandel, horeca en dienstverlening en vallen in de categorieën 1, 2 en 3. Op het bedrijventerrein aan de Molenstraat is de bedrijvigheid wat zwaarder dan in de rest van het plangebied. Een overzicht van de bestaande bedrijven is opgenomen in bijlage 4. Het betreft in milieuhygiënische zin relatief lichte bedrijvigheid. Ten tijde van de verlening van de milieuvergunning of de behandeling van de melding voor de bestaande bedrijven is er getoetst aan de fysieke bestaande situatie waarbij per milieuaspect een afweging is gemaakt met het oog op de omgeving. Bij vergunningplichtige bedrijven is de milieubelasting op basis daarvan door middel van voorschriften begrensd. Bij meldingsplichtige bedrijven zijn eventueel, naast de algemeen geldende voorschriften, nadere eisen gesteld.

Vestiging van nieuwe bedrijven in het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch acceptabel zijn. Daartoe is in het bestemmingsplan vastgelegd welke milieucategorie toelaatbaar is. Vervolgens zullen de betreffende bedrijven nog moeten voldoen aan de voorschriften die gesteld worden ingevolge de Wet milieubeheer.

BIJLAGE 1
Ligging plangebied

BIJLAGE 2
Luchtkwaliteit

Bijlage: resultaten berekening CAR II versie 6.1.1 luchtkwaliteit Standdaarbuiten

Stratenbestand: S:\WP_FILES\Team lucht\2007\Wa_luchtadvies\moerdijk\molenstraat 32 standda 070601.txt

Versie 6.1.1

Gebruiker	Regionale Milieudienst West-Brabant	Jaartal	2010
Bedrijf	RMD	Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Gemeente/Plaats	Roosendaal	Schalingsfactor emissiefactoren	
Legenda:		Personenauto's	1
Geen overschrijding		Middelzwaar vervoer	1
Overschrijding grenswaarde		Zwaar verkeer	1
Overschrijding plandirempel		Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)		CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)		
		Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen 24 uurgemiddelde	98-Perzentiel 8h	98-Perzentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Ja achtergrond
standaarbuiten	molenstraat	18,7	18,7	0	0	24,5	24,5	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	629,0	629,0	0,3	0,3

Stratenbestand: S:\WP_FILES\Team lucht\2007\Wa_luchtadvies\moerdijk\molenstraat 32 standda 070601.txt

Versie 6.1.1

Gebruiker	Regionale MilieuDienst West-Brabant	Jaartal	2015
Bedrijf	RMD	Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Gemeente/Plaats	Roosendaal	Schalingsfactor emissiefactoren	
Legenda:		Personenauto's	1
Geen overschrijding		Middelzwaar vervoer	1
Overschrijding grenswaarde		Zwaar verkeer	1
Overschrijding plandirempel		Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)		CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)		
		Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	Jaargemiddelde	Ja achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Perceentiel 8h	98-Perceentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Ja achtergrond
standaarbuiten	molenstraat	16,4	16,4	0	0	23,4	23,4	12	12	0,6	0,6	2,5	2,5	0	629,0	629,0	0,3	0,3

Gebruiker	Regionale Milieudienst West-Brabant
Bedrijf	RMD
Gemeente/Plaats	Roosendaal
Legenda	
Geen overschrijding	
Overschrijding grenswaarde	
Overschrijding plandempel	

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

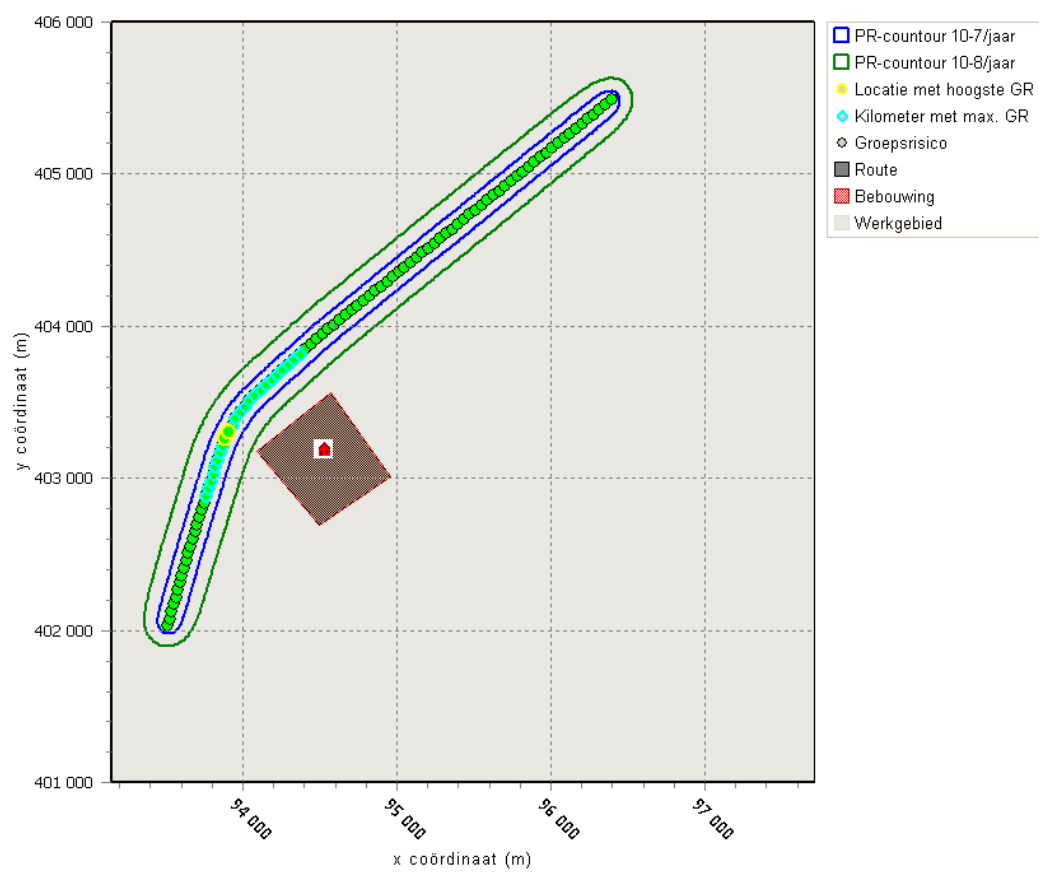
Schalingfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

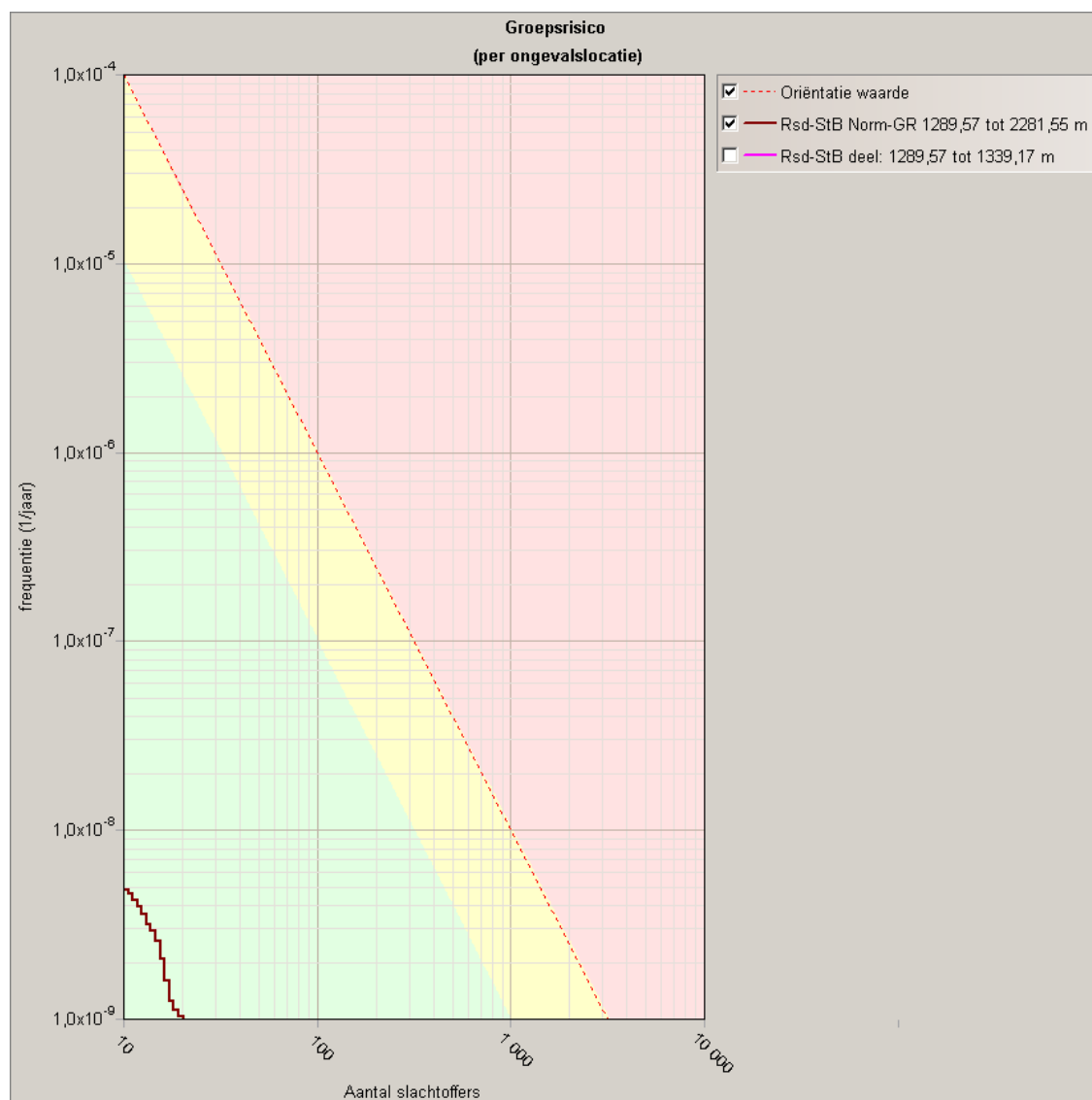
		NO ₂ [µg/m ³]				PM10 [µg/m ³]				Benzeen [µg/m ³]		SO ₂ [µg/m ³]				CO [µg/m ³]		BaP [ng/m ³]	
Plaats	Straatnaam	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	96- Percentiel 8h	96- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	
standaarbuiten	molenstraat	14,6	14,6	0	0	22,6	22,6	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	629,0	629,0	0,3	0,3	

BIJLAGE 3
Externe veiligheid

PR-contouren A17 kern Standaardbuiten



Groepsrisicoberekening kern Standaardbuiten



BIJLAGE 4
Bedrijvenlijst

