- Omgevingsvergunning
- Bestemmingsplanadvies
- Bodemonderzoek
- Geluidadvies
- Luchtonderzoek

adres:
Hobostraat 1E
5402 CB Uden

T. 0413-269091
F. 0413-252513
E. info@amitec.nl
I. www.amitec.nl

IBAN NL90ABNA0408488735
K.v.K. nr. 16058413

Amitec bv is gecertificeerd
Volgens ISO 9001:2015

datum:
24-8-2021

Kenmerk:
21.422-WRO.01A

HAALBAARHEIDSTOETS

(milieu-onderbouwing)

Project:
Oranjelaan 54, Beek en Donk

© Amitec BV, Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

ONDERZOEK voor

Locatie	:	Oranjelaan 54
	:	5741 HH Beek en Donk

Auteur	:	ing. J.M.A. Clemens

Inhoudsopgave

INLEIDING 1

1.1 ALGEMEEN 1
1.2 AANLEIDING 1
1.3 SITUATIE 1

2 MILIEU-ASPECTEN 2

2.1 BODEM 2
2.2 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING 3
2.3 WET GELUIDHINDER 3
2.4 WET LUCHTKWALITEIT 4
2.5 WET NATUURBESCHERMING 5
2.6 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE 6
2.6.1 Archeologie 6
2.6.2 Cultuurhistorie 7
2.7 WATERHUISHOUDING 7
2.8 EXTERNE VEILIGHEID 8
2.9 GEURHINDER VEEHOUDERIJEN 11
2.10 OVERIGE ASPECTEN 11
2.11 MER-BEOORDELING 11

3 CONCLUSIE 12

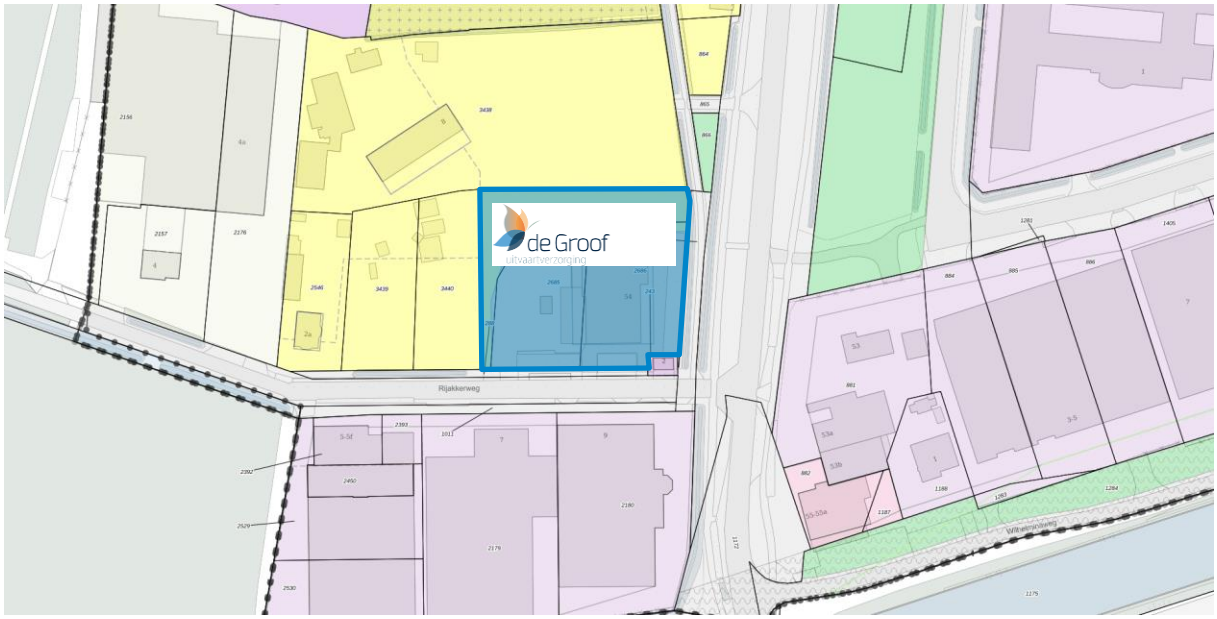
BIJLAGEN:

INLEIDING

1.1 Algemeen

Voorliggend rapport betreft het toetsen van de milieuaspecten m.b.t. het uitbreiden van het uitvaartcentrum aan de Oranjelaan 54 te Beek en Donk. De gemeente Laarbeek acht het plan in principe haalbaar en is bereid om mee te werken aan een ruimtelijke procedure, mits het niet op milieurelevante bezwaren stuit.

De beoogde situatie van de locatie is weergegeven op de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1: situering locatie *(bron: ruimtelijke plannen)*

1.2 Aanleiding

De ontwikkeling van de locatie bestaat uit het uitbreiden van het uitvaartcentrum. Enerzijds omvat de uitbreiding het (*fase 1*) vergroten van de Orangerie/kantoren en anderzijds het (*fase 2*) uitbreiden van de functie diepkoeling en resomeren.

In de reactie van 17 mei 2021[1] geeft de gemeente Laarbeek aan in principe bereid te zijn om mee te werken, waartoe een aantal randvoorwaarden zijn benoemd.

1.3 Situatie

In de directe omgeving zijn woningen en bedrijven gelegen.

[1] *Brief, kenm 816-2021:374552, verzonden 20 mei 2021*

2 MILIEU-ASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de milieuaspecten beschreven, die als haalbaarheidstoetsing fungeren. In de navolgende paragraven worden de relevante aspecten benoemd en omschreven, waaruit een conclusie zal worden samengesteld.

2.1 Bodem

Algemeen
Het bestemmingsplan dient een motivering over de bodemkwaliteit in relatie tot de beoogde bestemming(en) / gebruiksfunctie(s) te bevatten. De (milieuhygiënische) bodemkwaliteit in het plangebied moet geschikt zijn voor de gewenste bestemming(en). Er gelden daarbij andere eisen voor de gevoelige bestemming wonen dan bijvoorbeeld voor de minder gevoelige bestemmingen bedrijven, openbaar groen of infrastructuur zoals wegen.

Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Is er toch sprake van risico's als gevolg van bodemverontreiniging, dan zullen er maatregelen nodig zijn om die risico's weg te nemen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit het saneren van de verontreiniging zodat de bodemkwaliteit geschikt gemaakt wordt of door te schuiven met de gebruiksfuncties zodat de verontreiniging geen belemmering meer vormt. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet zoals bij graafwerkzaamheden tijdens de realisatie / de inrichting van het plangebied. Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

In geval maatregelen aan de orde zijn, dan speelt het kostenaspect een belangrijke rol. In het kader van het bestemmingsplan moet namelijk ook de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. In sommige gevallen wegen de kosten voor sanering niet op tegen de opbrengsten. Mede daarom is het belangrijk om vroeg in het planproces eventuele kosten samenhangend met het aspect bodem in beeld te brengen.

Bodemtoets
Voor de ontwikkeling is een milieuhygiënisch vooronderzoek conform de NEN5725 uitgevoerd. Het onderzoek (kenm. 21.730-NEN.01) is separaat bijgevoegd. Hieruit blijkt dat tijdens het historisch onderzoek zijn er geen aanwijzingen gevonden welke duiden op een potentiële (historische) verontreiniging op de locatie.

De uitbreidingen zijn voornamelijk bouwkundig van aard en de uitbreiding van functies (fase 2) geeft geen aanleiding voor een verkennend bodemonderzoek. Voor de opslag van stoffen voor fase 2 zal t.z.t. een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd dienen te worden.

<u>Conclusie</u>
Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de bodemkwaliteit (zowel grond als grondwater) in het plangebied geen (financiële) risico's oplevert en geen belemmering vormt voor het voorgenomen plan.

2.2 Bedrijven en milieuzonering

In de handreiking Bedrijven en Milieuzonering (VNG, editie 2009, Sdu Uitgevers BV, Den Haag) zijn richtafstanden opgenomen voor diverse bedrijfstypering. Deze richtafstand hebben betrekking op de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied', gebaseerd op gemiddeld moderne bedrijfsactiviteiten. Hierbij is de omgeving van de locatie aan te merken als 'gemengd gebied', omdat deze langs een drukke ontsluitingsweg (Oranjelaan) en tegen het bedrijventerrein aan ligt.

Milieuzonering zorgt voor een voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven en voorzieningen) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen. Het doel hiervan is enerzijds in ruimtelijke plannen milieuhinder bij woningen (en andere gevoelige functies) te voorkomen, en anderzijds aan bedrijven voldoende milieuruimte te bieden voor het uitoefenen van hun bedrijfsactiviteiten.

In de omgeving ten noordwesten is een woning aanwezig. Het huidige crematorium is bepalend voor de inpassing, zoals weergegeven in tabel 1. Bij een 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden met 1 afstandsstap verkleind worden. De toekomstige activiteiten (fase 2) zal minder impact op de omgeving hebben en naar aard en omvang gelijk zijn aan de huidige functies.

Tabel 1: richtafstanden bij rustige woonwijk (in m)

nr	bestemming	Geur	Stof	Geluid	Gevaar	grootste afstand	werkelijke afstand*
1	Uitvaartcentra (SBI: 9603-1)	0	0	0	0	0	20 m
1A	Crematoria (SBI: 96032-3)	50	0	10	10	50	20 m

** afstand inrichtingsgrens tot gevel woningen*

Beide functies zijn toegestaan binnen de aanwezige bestemming en verleende vergunning[2].

2.3 Wet geluidhinder

In het kader van goede ruimtelijke ordening moet bij ontwikkelingen in de omgeving van drukke doorgaande wegen een zorgvuldige afweging met betrekking tot wegverkeerslawaai worden gemaakt. Daarnaast dienen eveneens de onderdelen vliegverkeer- en industrielawaai beschouwd worden.

<u>Wegverkeer</u>
De uitbreidingen (fase 1 en 2) omvatten geen gevoelige functies, welke dichter naar de omliggende wegen worden geprojecteerd.

Onderzoek naar de geluidsbelasting van het wegverkeer wordt dan ook niet nodig geacht.

<u>Vliegverkeer</u>
De locatie ligt niet binnen de invloedsfeer van vliegbasis Eindhoven en behoeft niet nader onderzocht te worden.

<u>Industrielawaai</u>
Het buitenterrein, met verkeersbewegingen, verandert niet door de geplande uitbreiding(en). De nieuwe inpandige functies omvatten geen nieuwe emissiebronnen die het geluidniveau naar de omgeving beïnvloeden.

[2] Kenm. Z.122499-D.437898

2.4 Wet Luchtkwaliteit

Van toepassing is de Wet luchtkwaliteit. Getoetst is of het project al 'niet in betekenende mate', bijdraagt aan de luchtkwaliteit, zoals gesteld in het Besluit 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Sinds 1 augustus 2009 is de Nationaal Samenwerking Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Hierin is opgenomen dat een project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging als 3% van de jaargemiddeldegrenswaarde niet wordt overschreden. Voor de luchtkwaliteit maatgevende stoffen "fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2)", komt dit overeen met een bijdrage aan de jaargemiddelde-concentratie van 1,2 µg/m^3. Voor ontwikkelingen die een NIBM-bijdrage leveren aan de concentratie luchtverontreinigende, stoffen vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering.

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen " wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwplan op de luchtkwaliteit onder het begrip 'niet in betekenende mate' valt. De bijlage geeft een duidelijke grens aan voor een aantal gevallen. Zo geldt bij één ontsluitingsweg het aantal van 1.500 nieuwe woningen netto (vervanging van bestaande woningen geldt als bijdrageneutraal) of 100.000 m^2 kantoren.

Met de uitbreiding van fase 1 en 2 zal een marginale toename van verkeersbewegingen per dag plaatsvinden. Het initiatief heeft hierdoor een NIBM-bijdrage, zoals in de onderstaand tabel te zien is. In de worst case worden 18 extra voertuigbewegingen, bestaande uit nabestaande voor een afscheid c.q. resomatie of personeel waarvoor kantoorruimte wordt gecreëerd.

Tabel 2: NIBM berekening

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	18
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,01
	PM_{10} in µg/m^3	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

In het kader van het NSL is door diverse bronbeheerders zoals gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat de Monitoringstool[3] ingevoerd. Uit de resultaten van de Monitoringstool blijkt dat op meetpunten ten noorden van de locatie tot en met het jaar 2030 aan bovengenoemde grenswaarden (jaargemiddelde en overschrijdingsdagen) voor PM2.5, PM10 en NO2 wordt voldaan.

De volgende afbeeldingen geven de resultaten van de monitoringstool voor de stoffen PM2.5, PM10 en NO2 voor het jaar 2030 weer.

[3] https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/



Afbeelding 4 : concentraties NO2 (links), PM10 (midden) en PM2.5 (rechts) voor het jaar 2030

De uitbreiding van fase 1 en 2 hebben een beperkte verkeersaantrekkende werking tot gevolg, waardoor de luchtkwaliteit ter plaatse wordt beïnvloedt. Deze invloed is verwaarloosbaar.

Conclusie
Ter plaatse van de locatie is sprake van een lichte toename van verkeer, er heerst een goed woon-/leefklimaat en vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het initiatief of omgeving.

2.5 Wet natuurbescherming

gebiedsbescherming
Het plangebied ligt niet binnen een beschermd gebied, zoals opgenomen in Natura 2000 en het Natuurnetwerk Brabant.

Normaliter moet ook bij ontwikkelingen buiten natuurgebieden het effect worden beoordeeld, de zogenaamde 'externe werking'. Het gaat dan met name om de stikstofdepositie. Conform de Wet natuurbescherming mag de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden niet toenemen. Er geldt dan ook een grenswaarde van 0,00 mol/hectare/jaar.

Onderhavig planvoornemen ligt op ruim 10 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ‘Strabrechtse Heide & Beuven’. Een AERIUS berekening wordt niet noodzakelijk geacht omdat de uitbreidingen zien op gebouwuitbreiding en beperkte verkeersbewegingen. De nieuwe activiteiten omvatten geen stikstofemissie.

Gesteld kan worden dat de stikstofdepositie voor onderhavig project 0,00 mol/ha/jaar is.

soortenbescherming
Bij ontwikkeling van het initiatief kunnen natuurwaarden in het gebied verstoord worden. Het plangebied is reeds bebouwd en wordt ingericht als parkeerterrein met erfbeplanting. Voor de uitbreidingen komen enkele parkeerplaatsen te vervallen, maar deze hebben geen (negatieve) invloed op de omgeving.

De planlocatie bevat geen geschikt leefgebied voor algemene zoogdieren, insecten en broedvogels welke niet beschermd zijn (behoudens de Algemene zorgplicht) onder de Wet natuur-bescherming.

Conclusie
Het aspect natuur vormt geen planologische belemmering voor het project.

2.6 Archeologie en cultuurhistorie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de specifieke waarden van het plangebied.

2.6.1 Archeologie

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Erfgoedwet (2016).

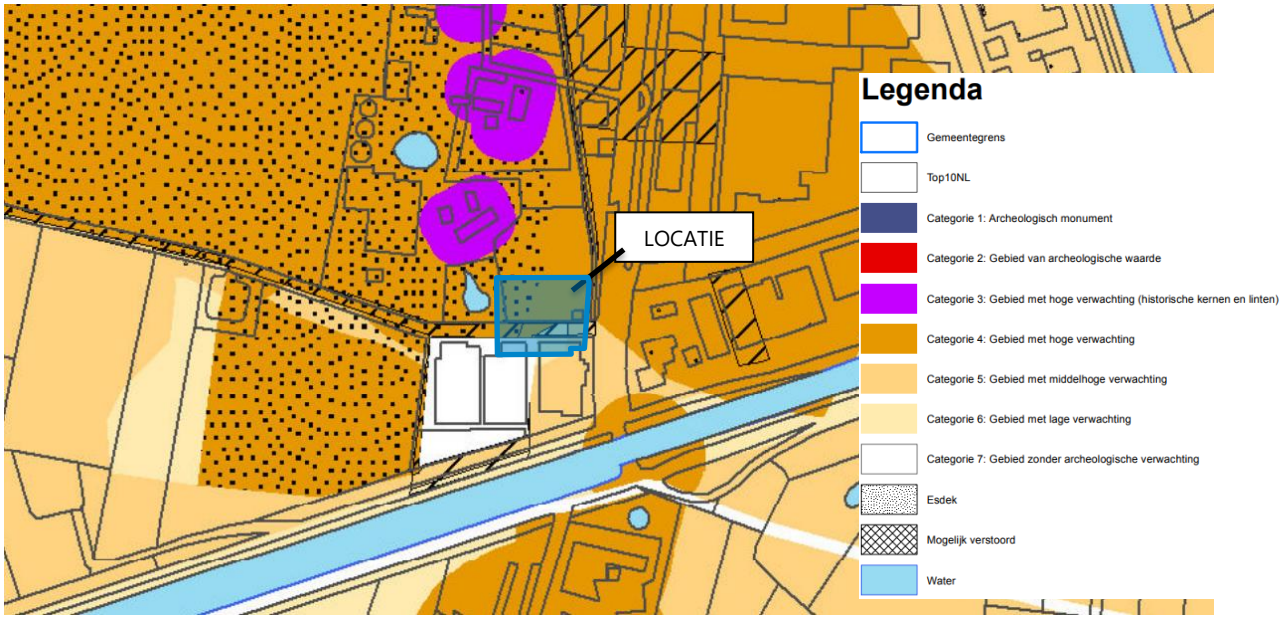
In het kader van een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de Erfgoedwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn zodat, waar nodig, die waarden veilig gesteld kunnen worden en/of het initiatief aangepast kan worden.

Gemeenten stellen, ter bescherming van mogelijk voorkomende archeologische waarden, een eigen beleid op, waarbij de kans op het aantreffen van archeologische resten in de bodem is weergegeven in een archeologische beleidskaart. Op deze kaart is de archeologische verwachting van gebieden vertaald naar beleidscategorieën waarvoor een ondergrens onderzoeksplicht geldt.

Het gemeentelijk archeologiebeleid en de archeologische beleidskaart zijn op 9 november 2017 door de gemeenteraad van Uden vastgesteld.

Zoals te zien in de volgende figuur, is de locatie vanuit de archeologische beleidskaart gelegen in een gebied dat is aangemerkt als categorie 4: gebieden met een hoge verwachting én deels als esdek. Om die reden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 500 m^2 en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld, of 0,5 m onder maaiveld bij esdek en agrarisch bestemde gronden.

De uitbreidingen (*fase 1 en 2*) zijn gezamenlijk < 500m^2, waardoor geen archeologisch (voor)onderzoek noodzakelijk is voor deze ontwikkeling.



Afbeelding 5 : uitsnede archeologische beleidskaart *(bron: gemeente Laarbaak)*

Na de voorgenomen ruimtelijke procedure is afgerond, zal voor de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, getoetst en rekening gehouden moeten worden met hiervoor opgenomen voorwaarden. Indien onverhoopt tijdens werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen dan dienen deze terstond bij het bevoegd gezag te worden gemeld.

Op basis van bovenstaande kan dus worden gesteld dat met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling geen archeologische resten worden geschaad.

2.6.2 Cultuurhistorie

De locatie bevat geen cultuurhistorische waarde waar de uitbreidingen een inbreuk op zouden kunnen doen. Binnen de planlocatie vindt geen aantasting van cultuurhistorische waarden plaats.

Conclusie:
Het initiatief leidt niet tot beïnvloeding van cultuurhistorische waarden.

2.7 Waterhuishouding

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap De Dommel. Door het waterschap is een aantal principes opgesteld, waaraan ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst. Per 1 maart 2015 gelden de bepalingen uit de Keur 2015, art. 15 van de Algemene regels resp. art. 13 van de Beleidsregels, voor het afkoppelen van hemelwater. Tot 500 m^2 hoeft op basis van de Keur geen voorziening te worden getroffen.

Het gemeentelijk beleid (GRP 2019-2023[4]) van Laarbeek schrijft voor dat er hydrologisch neutraal gebouwd dient te worden en dus dient elke toename (m^2) van verharding te worden gecompenseerd. Het feit dat bestaande verharding anders wordt ingevuld (parkeerterrein > gebouw) maakt dat de wateropgave ter plaatse niet aangepast hoeft te worden.

[4] gemeentelijk rioleringsplan 2019-2013 (Arcadis, 6 dec. 2018)

Afvalwater
In de openbare weg (Rijakkerweg) ten zuiden van het plangebied ligt een rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI Aarle Rixtel). De uitbreiding wordt, zover nodig, op de bestaand riolering aangesloten worden.

Hemelwater
Hemelwater wordt niet op het drukriool geloosd, maar aangesloten worden op de bestaande voorziening. In deze ruimtelijke fase kan gesteld worden dat het terrein voldoende mogelijkheden biedt voor de verwerking van hemelwater.

Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning, activiteit bouwen, zal zo nodig een definitieve systeemkeuze en berekening overlegd dienen te worden. De uitbreiding(en) worden aangesloten op het aanwezige waterbergingssysteem. De toename bedraagt minder als 500^2, waardoor geen overleg met het waterschap nodig is.

Conclusie
De waterhuishouding vormt geen belemmering voor het initiatief.

2.8 Externe veiligheid

Wet- en regelgeving
Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen van personen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere LPG-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, vaarwegen) en buisleidingen (onder andere aardgas en brandbare vloeistoffen). De wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), de Structuurvisie buisleidingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet. Voorts dient in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) ook getoetst te worden aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit en effectafstanden uit de 'Circulaire effectafstanden LPG-tankstations'.

Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobronnen en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken en onbeschermd) op een bepaalde plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit

Risiconormering
Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen, welke hieronder verder worden beschreven:

Plaatsgebonden risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven

met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 1O- 6 contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour niet als grenswaarde, maar als richtwaarde.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

Verantwoordingsplicht groepsrisico
Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Wanneer verantwoorden?

Bron	*Wanneer Groepsverantwoording?*
Inrichtingen (bevi)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen.
Buisleidingen (Bevb)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen.[5]
Spoorwegen, wegen en waterwegen (Bevt)	Altijd wanneer binnen 200 meter afstand van de transportroute een ruimtelijk besluit wordt genomen.[6]

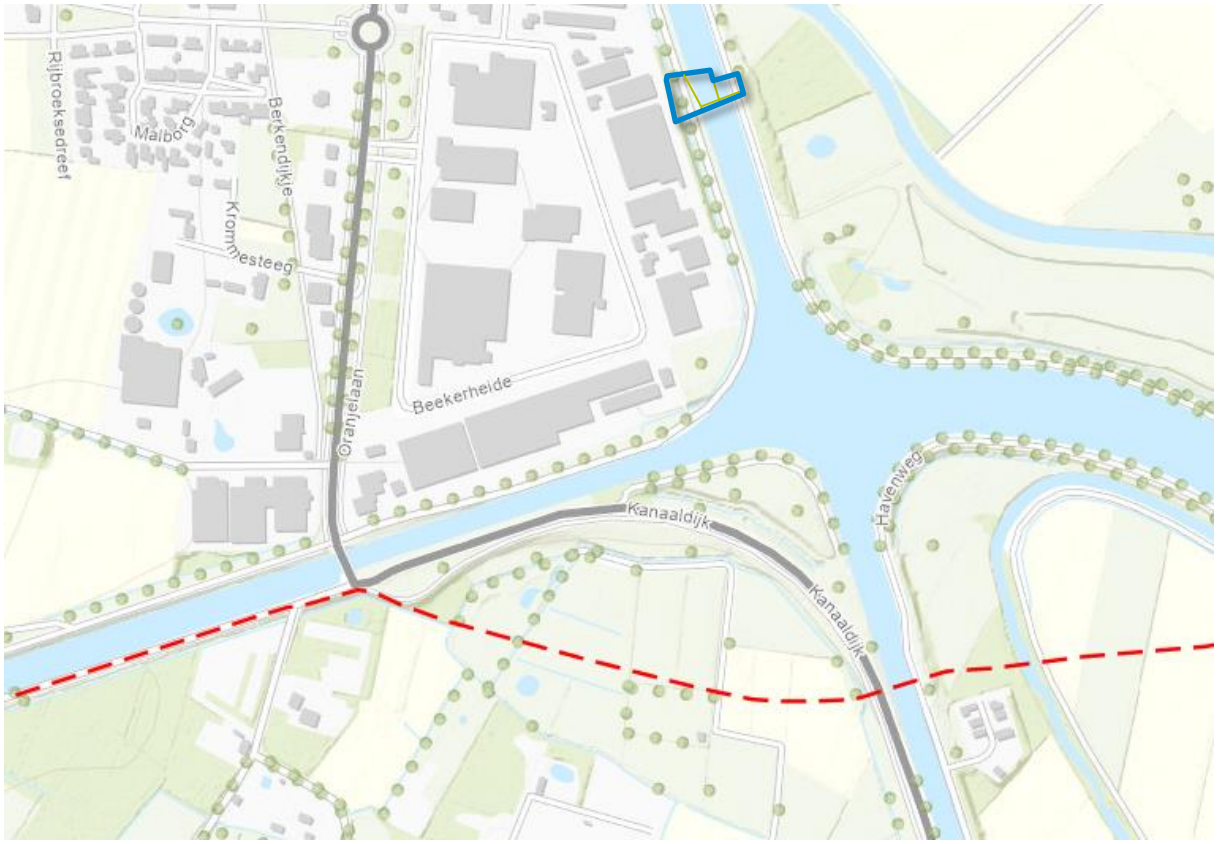
Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico', dat overblijft nadat de benodigde veiligheid verhogende maatregelen genomen zijn.

<u>Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Laarbeek</u>
Sinds de vuurwerkramp in Enschede en de potentiële ramp in Amersfoort als gevolg van een lekkende spoorwagon staat het onderwerp externe veiligheid hoog op de agenda in (bestuurlijk) Nederland. Inmiddels heeft het Rijk de wetten en regels omtrent dit onderwerp flink aangescherpt. Naast de landelijke wet- en regelgeving laat deze ook ruimte open voor gemeenten om eigen veiligheids-ambities te formuleren. De gemeente Laarbeek beschikt over een beleidsvisie externe veiligheid (Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Laarbeek 2013). De beleidsvisie stelt, op het vlak van de externe veiligheid per gebiedstype, voorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen.

[5] Bij buisleidingen kan volstaan worden met een beperkte verantwoording wanneer: 1) het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of 2) de toename minder is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of 3) personen zich buiten de 100%letaliteitgrens bevinden. Bij een beperkte verantwoording hoeven alleen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd te worden.
[6] Bij transportroutes kan volstaan worden met een beperkte verantwoording wanneer: 1) het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of 2) het groepsrisico met niet meer dan 10%toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Bij een beperkte verantwoording hoeven alleen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd te worden.

Beschouwing risicobronnen

Hieronder is een uitsnede opgenomen uit de risicokaart, waarin de ligging van het plangebied is aangeduid.



Figuur 7 : uitsnede risicokaart Nederland

Inrichtingen

De planlocatie is niet gelegen binnen risicocontouren van risicobronnen.

Transportroutes

In de omgeving van het plangebied is het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart gelegen, welke zijn aangemerkt als groene vaarweg. De PR 10^{-6} komt naar verwachting helemaal niet voor, ook niet op het water. Voor het groepsrisico bestaat geen plafond. Dit betekent dat er voor nieuwbouw geen beperkingen zijn en hoeft het groepsrisico niet verantwoord te worden.

Buisleidingen
Ten zuiden is een buisleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) aanwezig, voor het transport van gevaarlijke stoffen. Deze leiding heeft geen risicocontour (PR 10^{-6} = 0m) en heeft geen invloed is op het plangebied.

Conclusie
De planlocatie ligt buiten het invloedgebied van vaarwegen en een buisleiding, maar niet binnen het plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied.
Er zijn derhalve geen belemmeringen ten aanzien van het aspect externe veiligheid voor het plan.

2.9 Geurhinder veehouderijen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met milieuhinder van bedrijven in de directe omgeving van het plangebied. De locatie ligt in de bebouwde kom, ruim buiten de richtwaarde van agrarische bedrijven.

Conclusie
Vanuit het deelaspect geurhinder zijn geen belemmeringen aanwezig voor het initiatief.

2.10 Overige aspecten

Spuitzone
In de directe nabijheid van planlocatie is geen sprake van bomenteelt of hiermee te vergelijken activiteiten. Er is voor het plan geen sprake van een aanwezige spuitzone.

Hoogspanningslijnen
In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen hoogspanningslijnen. Gezien de afstand van de hoogspanningsleidingen tot het plangebied (ca. 2,0 km), heeft dit geen invloed op de ontwikkeling en leidt dit niet tot een belemmering.

Conclusie:
Er is geen sprake van een belemmering voor de ontwikkeling c.q. schade voor de volksgezondheid van de toekomstige bewoners op dit aspect.

2.11 Mer-beoordeling

Mer-beoordeling
De ontwikkeling is getoetst aan het Besluit Mer. Het uitbreiden van een uitvaartcentrum is niet genoemd in de bijlagen van het Besluit mer.

3 Conclusie

Uit de toetsing van de verschillende milieuaspecten, met betrekking tot het uitbreiden van het uitvaartcentrum (in 2 fasen), blijkt dat milieutechnisch oogpunt geen belemmeringen te verwachten zijn.