

MILIEUPARAGRAAF

Uitbreiding WWC Christiaan Huijgensstraat te Roosendaal

Opdrachtgever: Gemeente Roosendaal

Uitvoering: Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Postbus 75
5000 AB TILBURG

Opgesteld door: Volkert Buil

Projectnummer: 2021-009445

Datum rapport: 2 april 2021

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 na verloop van tijd mogelijk (op onderdelen) niet meer correct is. Bij twijfel hierover kunt u met ons contact opnemen, zodat wij u kunnen adviseren over de bruikbaarheid van het advies.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Bedrijven en milieuzonering.....	3
3	Lucht	5
4	Stikstofdepositie.....	6
5	Geluid	7
6	Externe veiligheid.....	9
7	Bodem	12
8	Milieueffectrapportage.....	13

Bijlagen

1. Stikstofdepositie onderzoek Woonwagenlocaties te Roosendaal, Zaaknummer 2021-012010, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 12 maart 2021
2. Akoestisch onderzoek 5 locaties voor woonwagenstandplaatsen in Roosendaal, Zaaknummer 2021-009544, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 9 maart 2021
3. Standaard Verantwoording Groepsrisico 2019 Gemeente Roosendaal, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. juli 2019 (*niet meegestuurd - al in bezit van de gemeente*)
4. Standaardadvies 2020 Verantwoording Groepsrisico, Veiligheidsregio d.d. 23 december 2020 (*niet meegestuurd - al in bezit van de gemeente*)
5. Verkennend bodemonderzoek (*nazending - nog uit te voeren*)

1 Inleiding

Het voornemen bestaat drie woonwagencentrumstandplaatsen te realiseren bij het woonwagencentrum aan de Christiaan Huygensstraat te Roosendaal. Hiervoor is bij de gemeente Roosendaal een bestemmingsplan in voorbereiding.

Het woonwagencentrum is gelegen in woonwijk Kalsdonk ten noordoosten van het centrum van Roosendaal. De nieuwe woonwagencentrumstandplaatsen worden aangrenzend aan het bestaande woonwagencentrum gesitueerd op gronden nu nog in gebruik zijn als groenstrook.

Afbeelding 1: Globale ligging plangebied



De gemeente Roosendaal heeft de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant gevraagd om een milieuparagraaf voor het bestemmingsplan op te stellen. Voorliggende milieuparagraaf bevat de aspecten bedrijven en milieuzonering, luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, bodem en milieueffectrapportage.

2 Bedrijven en milieuzonering

2.1 Toetsingskader

Milieuzonering is het ruimtelijk scheiden van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen), waar dat nodig is ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuzonering beperkt zich in het algemeen tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar. Voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven wordt gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, uitgave 2009).

Richtafstanden

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

Tabel: Milieucategorieën en richtafstanden

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevings-type 'rustige woonwijk' in meters	Richtafstanden tot omgevings-type 'gemengd gebied'* in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

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

De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen:

- Het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied
Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied, (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.
- Het omgevingstype gemengd gebied
Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Wijze van meten

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

2.2 Situatie ter plaatse

Woonwagenstandplaatsen zijn op basis van de VNG-publicatie gevoelige functies. Om die reden moet worden beoordeeld of het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woonwagenstandplaatsen aanvaardbaar is en in hoeverre omliggende bedrijven of voorzieningen door het plan worden beperkt in hun bedrijfsvoering.

Gebiedstype

Het plangebied ligt langs een hoofdweg (Christiaan Huygensstraat) en ondervindt hiervan een verhoogde geluidsbelasting. Gezien de ligging langs deze weg behoort het plangebied tot het omgevingstype gemengd gebied.

Milieubelastende activiteiten binnen het plangebied

In het plangebied wordt een gevoelige functie (woonwagenstandplaatsen) gerealiseerd. Het plan voorziet niet in het realiseren van milieubelastende activiteiten als bedoeld in de VNG-publicatie. Gevoelige functies in de omgeving van het plangebied worden daarom niet negatief beïnvloed door de ontwikkelingen die met het plan mogelijk worden gemaakt

Milieubelastende activiteiten buiten het plangebied

Het plangebied ligt in een woonwijk. De dichtstbijzijnde bedrijvigheid is gelegen op het bedrijventerrein Majoppeveld, dat op een afstand van circa 70 meter van het plangebied ligt. Op het deel van het bedrijventerrein dat grenst aan de woonwijk zijn bedrijven in ten hoogste milieucategorie 3.2 toegestaan. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter tot woningen in een gemengd gebied. Aan deze richtafstand wordt voldaan.

Overige bedrijven en voorzieningen liggen op grotere afstand van het plangebied (minimaal 300 meter) en leveren geen beperkingen op voor de beoogde woonwagenstandplaatsen. Bovendien zijn in de bestaande situatie al woningen op een kortere afstand van de bedrijven en de voorzieningen in de omgeving gelegen, die bepalend zijn voor de milieuruimte van die bedrijven en voorzieningen.

2.3 Conclusie

Vanuit bedrijven en milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Het woon- en leefklimaat is aanvaardbaar en omliggende bedrijven of voorzieningen worden niet onevenredig beperkt.

3 Lucht

3.1 Toetsingskader

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht vastgelegd. Deze grenswaarden moeten bij de vaststelling van een bestemmingsplan in acht worden genomen. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) het meest kritisch ten opzichte van de grenswaarden.

Kleine projecten en ruimtelijke plannen, die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Dit is geregeld in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijbehorende 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Een plan draagt in niet betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit als het:

- een effect heeft van minder dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀), of
- in een categorie valt die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en maximaal 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

In het Besluit gevoelige bestemmingen is bepaald dat gevoelige bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd binnen een zone van 300 meter langs rijkswegen en binnen een zone van 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg, indien in een dergelijke zone de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Het gaat om gebouwen die geheel of gedeeltelijk zijn bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

3.2 Situatie ter plaatse

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van vier woonwagendstandplaatsen mogelijk. Gezien de beperkte omvang draagt het plan niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied bepaald met de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Met de monitoringstool kan inzicht worden gekregen in de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. In onderstaande tabel staan de concentraties in de nabijheid van het plangebied.

Jaar	Hoogste concentraties geraadpleegde rekenpunten*		
	Stikstofdioxide (NO ₂)	Fijn stof (PM ₁₀)	Fijn stof PM _{2.5}
2020	18,4 µg/m ³	18,2 µg/m ³	11,1 µg/m ³
2030	13,2 µg/m ³	15,8 µg/m ³	8,9 µg/m ³
Grenswaarden	40 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³

* Rekenpunten 3828 en 3830 langs de Christiaan Huygensstraat ter hoogte van het plangebied, monitoringsronde 2020

Uit de monitoringstool volgt dat ter plaatse van het plangebied zowel in 2020 als in 2030 ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Woonwagendstandplaatsen worden niet gerekend tot de gevoelige bestemmingen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen. Om die reden gelden vanuit dit besluit geen nadere aandachtspunten.

3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4 Stikstofdepositie

4.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

Natura 2000-gebieden zijn gebieden die op grond van de Europese Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn moeten worden beschermd. Veel van die gebieden in Nederland zijn gevoelig voor stikstofdepositie en overbelast door een teveel aan stikstof. Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn.

Het is verboden zonder vergunning op grond van de Wet natuurbescherming projecten te realiseren die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstrend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. Er moet daarom worden beoordeeld of de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen significant negatieve effecten zouden kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Een plan dat meer dan 0,00 mol/ha/jaar bijdraagt aan de stikstofdepositie op een overbelast stikstofgevoelig habitattype of leefgebied in een Natura 2000-gebied heeft in potentie een significant negatief effect.

4.2 Situatie ter plaatse

Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is gelegen op circa 10 kilometer. Het gaat om het Natura-2000 gebied Brabantse Wal. Gelet op deze afstand zijn externe effecten als licht- en geluidsverstoring uit te sluiten.

Het plan genereert in twee fases stikstof: in de aanlegfase en in de gebruiksfase. De aanlegfase bestaat uit het realiseren van twee woonwagendplaatsen. De gebruiksfase is de fase waarin de woonwagens worden bewoond.

Om te bepalen of het plan een stikstofdepositie met een negatief effect op Natura 2000-gebieden kan veroorzaken is een berekening uitgevoerd met het rekenprogramma Aerius (versie: Aerius 2020).¹ Deze berekening is zowel voor de aanlegfase als de gebruiksfase uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat het plan leidt tot een bijdrage aan stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

4.3 Conclusie

De bijdrage van het plan aan de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden is zowel de aanlegfase als de gebruiksfase gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Om die reden zijn significante effecten op de Natura 2000-gebieden uit te sluiten. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

¹ Stikstofdepositie onderzoek Woonwagendlocaties te Roosendaal, Zaaknummer 2021-012010, Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 12 maart 2021

5 Geluid

5.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder beschermt woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen tegen wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï. De grenswaarden van deze wet gelden binnen wettelijk vastgestelde zones langs wegen en spoorwegen en binnen zones rond gezoneerde industrieterreinen. Voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone moet akoestisch onderzoek worden gedaan.

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen die liggen binnen een woonerf en 30 km/u-wegen. Omdat langs deze wegen geen zones gelden is een akoestisch onderzoek volgens de Wet geluidhinder niet verplicht. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter ook voor deze wegen aannemelijk worden gemaakt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.2 Situatie ter plaatse

De beoogde ontwikkeling voorziet in het realiseren van nieuwe woonwagendstandplaatsen. Woonwagendstandplaatsen zijn geluidgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder. Omdat het plangebied in de nabijheid van een aantal wegen ligt is akoestisch onderzoek uitgevoerd². Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Wegverkeer

Het plangebied ligt binnen de zone van de volgende wegen:

- Christiaan Huijgensstraat;
- Leemstraat;
- Zwaanhoefstraat.

Als gevolg van het verkeer op de Christiaan Huijgensstraat wordt de voorkeurgrenswaarde van 48 dB met 5 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. In het akoestisch onderzoek onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting vanwege de Christiaan Huijgensstraat te reduceren.

De voorkeurgrenswaarde wordt niet meer overschreden, als een afscherming (geluidscherm en/of schuurtjes) wordt geplaatst met een hoogte van 2 meter en een lengte van 40 meter. Het treffen maatregelen aan de bron zoals verkeersmaatregelen en geluidreducerend asfalt is volgens het onderzoek niet reëel. Zonder geluidreducerende maatregelen moet voor de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Christiaan Huijgensstraat een hogere waarde worden vastgesteld.

Aanvullen na overleg met gemeente in hoeverre een geluidscherm is gewenst uit o.a. stedenbouwkundig oogpunt.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat dat het wegverkeer op de Leemstraat en Zwaanhoefstraat niet leidt tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de beoogde woonwagendstandplaatsen.

De Telefoonstraat kent een snelheidsregime van 30 km/uur en valt daardoor niet onder de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting vanwege deze weg wel onderzocht.

Om een indicatie te geven van het woon- en leefklimaat is de geluidsbelasting vanwege de Telefoonstraat vergeleken met de voorkeurgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Telefoonstraat bedraagt ter plaatse van de beoogde woonwagendstandplaatsen 51 dB, wat 3 dB hoger is dan de voorkeurgrenswaarde. Deze geluidsbelasting overschrijdt de maximale ontheffingswaarde niet en wordt aanvaardbaar geacht. Maatregelen om de geluidsbelasting vanwege de Telefoonstraat te reduceren zijn volgens het akoestisch onderzoek niet doelmatig.

² Akoestisch onderzoek *5 locaties voor woonwagendstandplaatsen in Roosendaal*, Zaaknummer 2021-009544 Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 9 maart 2021

Railverkeer

Het plangebied ligt binnen de onderzoekszone van de spoorweg Breda – Roosendaal. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat deze spoorweg niet leidt tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Hierdoor is het verlenen van hogere waarden voor spoorweglawaai niet nodig.

Gezoneerde industrieterreinen

Het plangebied ligt niet binnen een zone van een gezoneerd industrieterrein.

5.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Afweging gemeente: Het vaststellen van hogere waarden is nodig vanwege het wegverkeer op de Christiaan Huygensstraat OF er worden afscherpende maatregelen tussen de Christiaan Huygensstraat en woonwagendplaatsen getroffen, waardoor het vaststellen van hogere waarden niet nodig is.

6 Externe veiligheid

6.1 Inleiding

Externe veiligheid gaat over de risico's voor de omgeving door opslag, productie en transport van gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden bij ruimtelijke ontwikkelingen beoordeeld aan de hand van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een (berekende) afstand vanaf een risicobron, waarbinnen de kans om te overlijden vanwege een ongeval met de aanwezig gevaarlijke stoffen meer dan 1 op een miljoen jaar is. Binnen deze afstand (de plaatsgebonden risicocontour) mogen geen kwetsbare objecten zoals woningen aanwezig zijn of worden opgericht binnen het bestemmingsplan. Voor kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar (PR 10^{-6}) een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een berekende waarde die aangeeft of er mogelijk sprake is van veel slachtoffers bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Als het plangebied binnen het invloedsgebied van een risicobron ligt is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Over twee aspecten van die verantwoording, de mogelijkheden voor rampenbestrijding en de zelfredzaamheid van de bevolking, wordt de Veiligheidsregio om advies gevraagd.

6.2 Toetsingskader

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) verplicht het bevoegde gezag vanwege het plaatsgebonden risico bepaalde afstanden aan te houden tussen (beperk) kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. In het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven en kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Voor het groepsrisico geeft het Bevi een oriëntatiewaarde en een verantwoordingsplicht

Besluit externe veiligheid transportroutes

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwater opgenomen.

Er is een landelijk basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over snelwegen, hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). In de Regeling basisnet staan per trajectdeel vaste afstanden voor het plaatsgebonden risico. Binnen deze afstanden zijn kwetsbare objecten niet toegestaan.

Ook is per trajectdeel aangegeven of er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied: een zone van 30 m naast de infrastructuur, waarin aanvullende bouweisen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden.

Bij ruimtelijke plannen binnen het invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen, is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze verantwoording heeft in elk geval betrekking op de mogelijkheden voor rampenbestrijding en de zelfredzaamheid van de bevolking. Indien het plan binnen 200 meter van een transportroute ligt, moeten ook andere elementen in de verantwoording worden meegenomen. Het gaat daarbij om een berekening van de hoogte van het groepsrisico en het betrekken van mogelijke ruimtelijke maatregelen in het besluit.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen opgenomen. De normstelling ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Daarnaast hebben buisleidingen waarop het Bevb van toepassing is een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. De belemmeringenstrook bedraagt 4 of 5 meter van 4 of 5 meter aan weerszijden van de buisleiding, afhankelijk van de druk in de leiding.

Gemeentelijke kaders

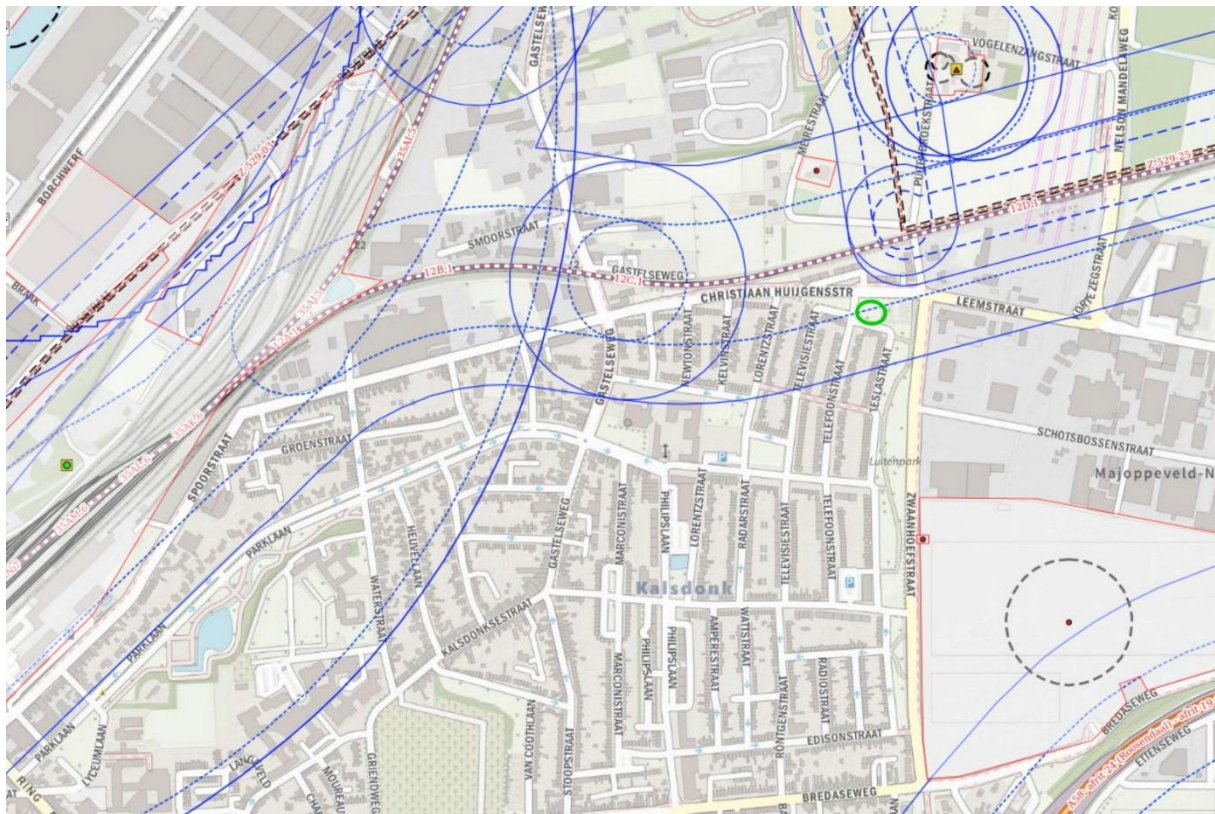
De gemeente Roosendaal beschikt over een standaard verantwoording als hulpmiddel voor het opstellen van de paragraaf 'externe veiligheid' in ruimtelijke plannen.³ De standaard verantwoording geeft een beschrijving van de scenario's en de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid van de bevolking en gaat op globale wijze in op het groepsrisico. De Veiligheidsregio heeft een standaard advies opgesteld, dat is afgestemd op de standaard verantwoording van de gemeente.⁴

6.3 Toetsing

Met het plan worden drie nieuwe woonwagenstandplaatsen mogelijk gemaakt. Woonwagens zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen aangemerkt als kwetsbare objecten. Met behulp van de risicokaart en EV-signaleringskaart is daarom nagegaan welke risicobronnen in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn.

Binnen het plangebied worden geen risicovolle activiteiten mogelijk gemaakt die leiden tot externe veiligheidsrisico's binnen of buiten het plangebied.

Abbeelding: Risicobronnen en plangebied (bron: EV-signaleringskaart)



Het plangebied ligt globaal binnen de groene contour.

³ Standaard Verantwoording Groepsrisico 2019 Gemeente Roosendaal, Omgevingsdienst Midden- en West-Bra-bant d.d. juli 2019.

⁴ Standaardadvies 2020 Verantwoording Groepsrisico, Veiligheidsregio d.d. 23 december 2020

Het plangebied ligt niet binnen een plaatsgebonden risicocontour of plasbrandaandachtsgebied van een risicobron (weg, spoor, inrichting of buisleiding). Vanuit dat oogpunt zijn er geen belemmeringen voor het plan.

Het plangebied ligt evenmin binnen het invloedsgebied van een inrichting of een buisleiding.

Het plangebied ligt binnen 200 meter van de spoorlijn Roosendaal – Breda. Om die reden moet worden getoetst aan artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes. Onder andere moet inzicht worden gegeven in de hoogte van het groepsrisico en de toename daarvan als gevolg van het plan. Volgens berekeningen die in het kader van het basisnet zijn uitgevoerd ligt het groepsrisico ter plaatse onder de oriëntatiewaarde. Gezien de afstand van het plangebied tot de spoorlijn (circa 90 meter) en de beperkte omvang van het plan leidt het plan niet tot een significante verhoging van het groepsrisico. De verhoging van het groepsrisico zal in elk geval lager dan 10% zijn. Om die reden en omdat er sprake is van zelfredzame personen kan gebruik worden gemaakt van de standaard verantwoording groepsrisico.

Vanwege toxische scenario's ligt het plangebied ook binnen het invloedsgebied van Rijksweg A58 en de spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal. Deze transportroutes zijn gelegen op een afstand van meer dan 200 meter van het plangebied. Voor deze transportroutes kan daarom worden volstaan met een toetsing aan artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes, waarbij wordt ingegaan op de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid van de bevolking. Voor deze beschrijving kan gebruik worden gemaakt van de standaard verantwoording en het standaard advies van de Veiligheidsregio.

6.4 Conclusie

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan. In het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van een aantal transportroutes ligt, wordt voor de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid verwezen naar de standaard verantwoording groepsrisico van de gemeente Roosendaal en het standaard advies van de Veiligheidsregio in de bijlagen.

7 Bodem

7.1 Toetsingskader

In het kader van het bestemmingsplan moet worden bepaald of de milieuhygiënische bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde functies. Uit het Besluit ruimtelijke ordening volgt dat er in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening moet worden gehouden met de bodemkwaliteit in het plangebied. Een eventuele bodemverontreiniging kan namelijk gevolgen hebben voor de beoogde functies of de financiële haalbaarheid van het plan.

De Wet bodembescherming stelt regels voor bescherming van de bodem en sanering van verontreinigde bodem.

7.2 Situatie ter plaatse

Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling wordt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Doel van het bodemonderzoek is een actueel inzicht te verkrijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater in het plangebied.

Het verkennend bodemonderzoek is nog niet gereed. De resultaten van het onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. De rapportage van het verkennend bodemonderzoek zal dan als bijlage bij deze toelichting worden toegevoegd.

7.3 Conclusie

De resultaten van het verkennend bodemonderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Gezien de huidige groenbestemming worden vooralsnog geen belemmeringen verwacht voor de beoogde bestemmingswijziging.

8 Milieueffectrapportage

8.1 Toetsingskader

Het maken van een milieueffectrapport is nodig bij de voorbereiding plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) staan de activiteiten benoemd waarvoor het maken van een milieueffectrapport verplicht is.

In onderdeel D van de bijlage het Besluit m.e.r. staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet worden beoordeeld of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden moet een milieueffectrapport worden gemaakt. Kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is het maken van een milieueffectrapport niet nodig.

Voor de activiteiten in onderdeel D gelden indicatieve drempelwaarden. Boven de drempelwaarden is een m.e.r.-beoordeling nodig. Beneden de drempelwaarden is voor deze activiteiten sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een milieueffectrapportage.

8.2 Situatie ter plaatse

Het realiseren van woonwagendplaatsen is geen activiteit die voorkomt in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Er geldt daarom geen rechtstreekse plicht tot het maken van een milieueffectrapport.

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is als activiteit 11.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' opgenomen. Hiervoor zijn in het Besluit m.e.r. drie indicatieve drempelwaarden opgenomen:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het antwoord op de vraag of sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. hangt af van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen. Eerder oordeelde de Raad van State bijvoorbeeld dat de ontwikkeling van de twaalf vrijstaande woningen binnen de bebouwde kom, gelet op beperkte omvang, niet kan worden aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. (Uitspraak 201901439/1/R1).

Met voorliggend plan wordt in een woonwijk de uitbreiding van een woonwagencentrum met slechts drie woonwagendplaatsen mogelijk gemaakt. Deze uitbreiding in bestaand stedelijk gebied hoeft, gelet op de omvang ervan, niet te worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Aangezien de voorziene ontwikkeling geen stedelijk ontwikkelingsproject vormt, hoeft er geen (vormvrije) m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

8.3 Conclusie

Het plan voorziet niet in activiteiten met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het maken van een milieueffectrapport of een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is niet nodig.