

**MILIEUPARAGRAAF**  
**Uitbreiding WWC Sportstraat  
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: 15 maart 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 twee extra woonwagendplaatsen te realiseren bij het woonwagencentrum aan de Sportstraat te Rosendaal. Hiervoor is bij de gemeente Rosendaal een bestemmingsplan in voorbereiding.

Het woonwagencentrum ligt in het bebouwinglint aan de zuidzijde van de Sportstraat (ten zuiden van Rijksweg A58), tussen woonpercelen. Aan de achterzijde grenst het woonwagencentrum aan Sportpark Hulsdonk. Tegenover het woonwagencentrum bevindt zich het Bravis ziekenhuis.

De twee nieuwe woonwagendplaatsen worden naast het bestaande woonwagencentrum gesitueerd op gronden die nu nog een groen- en sportbestemming hebben.

*Afbeelding 1: Globale ligging plangebied*



De gemeente Rosendaal heeft de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant gevraagd 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
<b>1</b>	10	0
<b>2</b>	30	10
<b>3.1</b>	50	30
<b>3.2</b>	100	50
<b>4.1</b>	200	100
<b>4.2</b>	300	200
<b>5.1</b>	500	300
<b>5.2</b>	700	500
<b>5.3</b>	1000	700
<b>6</b>	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**

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

### ***Gebiedstype***

Het plangebied ligt in een bebouwingslint met woonhuizen dat aan de achterzijde grenst aan een sportpark. Aan de overkant van de Sportstraat ligt een ziekenhuis op gronden met een maatschappelijke bestemming. Er is sprake van een menging van functies. Het plangebied maakt dan ook onderdeel uit van een gemengd gebied.

### ***Milieubelastende activiteiten binnen het plangebied***

In het plangebied wordt een gevoelige functie (woonwagendstandplaatsen) 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***

#### Sportpark

Het bebouwingslint waarin de woonwagendstandplaatsen worden gesitueerd grenst aan gronden met de bestemming 'Sport'. Ter plaatse is sportpark Hulsdonk aanwezig. De richtafstand voor een veldsportcomplex tot woningen in een gemengd gebied bedraagt vanwege het aspect geluid 30 meter.

De afstand van het plangebied (en de bestaande woonbestemmingen in het bebouwingslint) tot de gronden met de bestemming 'Sport' is 0 meter. Het dichtstbijzijnde sportveld ligt op circa 20 meter van de beoogde woonwagendstandplaatsen. Aan de richtafstand van 30 meter wordt derhalve niet voldaan.

In de bestaande situatie zijn al woonbestemmingen op een gelijke afstand als de beoogde woonwagendstandplaatsen van het sportpark gelegen. Omdat bestaande woonbestemmingen al bepalend zijn voor de milieuruimte van het sportpark is het niet te verwachten dat de beoogde woonwagendstandplaatsen nadere beperkingen opleveren voor de activiteiten op het sportpark.

**Aanvaardbaarheid woon- en leefklimaat aanvullen na overleg met de gemeente. Dit is afhankelijk van het gebruik van het sportveld.**

#### Ziekenhuis

De gronden aan de overzijde van de Sportstraat hebben de bestemming 'Maatschappelijk'. Binnen deze bestemming zijn activiteiten in milieucategorie 1 en 2 mogelijk, met een richtafstand tot woningen in gemengd gebied van 10 meter (categorie 2). Ter plaatse is het Bravis ziekenhuis met een parkeerterrein aanwezig. Op een ziekenhuis en een parkeerterrein is milieucategorie 2 van toepassing.

De afstand van de beoogde woonwagendstandplaatsen tot de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' bedraagt circa 18 meter. Aan de richtafstand wordt voldaan.

Bovendien zijn in de bestaande situatie al woningen en woonwagendstandplaatsen op vergelijkbare afstand aanwezig, die bepalend zijn voor de milieuruimte van het ziekenhuis.

## **2.3 Conclusie**

**Aanvullen na overleg met de gemeente.**

### 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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>) 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 (NO<sub>2</sub>) of fijn stof (PM<sub>10</sub>), 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 PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> (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 twee 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 <sub>2</sub> )	Fijn stof (PM <sub>10</sub> )	Fijn stof PM <sub>2.5</sub>
2020	21,1 µg/m <sup>3</sup>	18,1 µg/m <sup>3</sup>	11,0 µg/m <sup>3</sup>
2030	14,4 µg/m <sup>3</sup>	15,5 µg/m <sup>3</sup>	8,7 µg/m <sup>3</sup>
Grenswaarden	40 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup>

\* Rekenpunt 685733 langs de Boerhaavelaan / Rijksweg 58 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 6,7 kilometer. Het gaat om het Natura-2000 gebied Brabantse Wal. Gelet op deze afstand zijn externe effecten als licht- en geluidsverstoring uit te sluiten.

Omdat significante effecten door stikstofdepositie niet op voorhand zijn uit te sluiten, is een berekening gemaakt.

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 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). 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.

## 5 Geluid

### 5.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder beschermt woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen tegen wegverkeerlawaai, spoorweglawaai en industrielawaai. 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 voor 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 geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder. Omdat het plangebied in de nabijheid van een aantal wegen ligt, is akoestisch onderzoek uitgevoerd.<sup>1</sup> Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

#### ***Wegverkeer***

Het plangebied ligt binnen de zone van Rijksweg A58. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat dat het wegverkeer op de A58 niet leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de beoogde woonwagendstandplaatsen. Hierdoor is het verlenen van hogere waarden niet nodig.

De Sportstraat kent een snelheidsregime van 30 km/uur valt daardoor niet onder de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting vanwege de Sportstraat wel onderzocht. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Sportstraat ter plaatse van de beoogde woonwagendstandplaatsen 59 dB bedraagt. Om een indicatie te geven van het woon- en leefklimaat is deze geluidsbelasting vergeleken met de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder. Hieruit volgt dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (die gelden voor woonwagendstandplaatsen langs gezoneerde wegen). Omdat de Wet geluidhinder langs een 30 km/u-weg niet van toepassing is wordt er geen wettelijke grenswaarde overschreden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek onderzocht welke geluidreducerende maatregelen voor de Sportstraat mogelijk zijn. Hieruit volgt dat treffen van geluidreducerende maatregelen aan de Sportstraat of in de overdracht (geluidscherm) voor de twee beoogde woonwagendstandplaatsen niet doelmatig is. Daarnaast zijn de Sportstraat zijn al verschillende woningen en woonwagendstandplaatsen aanwezig met een vergelijkbare geluidsbelasting als de beoogde woonwagendstandplaatsen. Gelet op deze overwegingen wordt de verhoogde geluidsbelasting vanwege de Sportstraat aanvaardbaar geacht.

#### ***Railverkeer***

Het plangebied ligt niet binnen een zone langs een spoorweg.

#### ***Gezoneerde industrieterreinen***

Het plangebied ligt niet binnen een zone rond een industrieterrein.

---

<sup>1</sup> Akoestisch onderzoek *5 locaties voor woonwagendstandplaatsen in Roosendaal*, Zaaknummer 2021-009544 Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant d.d. 9 maart 2021



### **5.3 Conclusie**

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Het vaststellen van hogere waarden is niet nodig.

## 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 in 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

Binnen externe veiligheid wordt er onderscheid gemaakt in drie soorten risicobronnen, namelijk: inrichtingen, transportroutes (weg, water en spoor) en buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Hiervoor geldt de volgende regelgeving.

#### ***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.



Het plangebied ligt vanwege toxische scenario's wel in het invloedsgebied van Rijksweg A58 en de spoorlijnen Vlissingen-Roosendaal-Breda en Roosendaal – Roosendaal Grens. Deze basisnetroutes zijn gelegen op een afstand van meer dan 200 meter van het plangebied. Om die reden kan volstaan worden met een toetsing aan artikel 7 van het Bevt, 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 groen-/sportbestemming 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 bij 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 woonwagendstandplaatsen 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 m<sup>2</sup> 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 bebouwingslint met woonbestemmingen de uitbreiding van een woonwagencentrum met slechts twee woonwagendstandplaatsen 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.