

**Bestemmingsplan
Snelfietsroute F58 – westelijk
deel**

Toelichting

Vaststelling, 21 maart 2024

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|----|
| HOOFDSTUK 1 INLEIDING | 5 |
| 1.1 Aanleiding | 5 |
| 1.2 Doel | 5 |
| 1.3 Ligging plangebied | 5 |
| 1.4 Geldende bestemmingsregelingen | 5 |
| 1.5 Leeswijzer | 7 |
| HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING ONTWIKKELING | 8 |
| 2.1 Voorkeurstracé | 8 |
| 2.2 Tracédelen | 8 |
| 2.3 Bedrijfsperceel Plantagebaan 58 | 9 |
| HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER | 10 |
| 3.1 Europees beleid | 10 |
| 3.2 Rijksbeleid | 10 |
| 3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) | 10 |
| 3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) | 11 |
| 3.2.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | 11 |
| 3.2.4 Ladder van duurzame verstedelijking | 12 |
| 3.2.5 Water | 12 |
| 3.3 Provinciaal beleid | 13 |
| 3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant | 13 |
| 3.3.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant | 14 |
| 3.3.3 Beleid ten aanzien van water van provincie en Waterschap Brabantse Delta | 17 |
| 3.4 Gemeentelijk beleid | 18 |
| 3.4.1 Omgevingsvisie Roosendaal (De Verbonden Stad) | 18 |
| 3.4.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015 - 2025 'Knooppunt Roosendaal' | 19 |
| HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKEN | 21 |
| 4.1 M.e.r.-beoordeling | 21 |
| 4.1.1 Kader | 21 |
| 4.1.2 Onderzoek | 21 |
| 4.1.3 Conclusie | 21 |
| 4.2 Bedrijven- en milieuzonering | 21 |
| 4.2.1 Kader | 21 |
| 4.2.2 Onderzoek | 22 |
| 4.2.3 Conclusie | 22 |
| 4.3 Geur | 22 |

| | |
|---|----|
| 4.3.1 Kader | 22 |
| 4.3.2 Onderzoek | 22 |
| 4.3.3 Conclusie | 22 |
| 4.4 Luchtkwaliteit | 22 |
| 4.4.1 Kader | 22 |
| 4.4.2 Onderzoek | 23 |
| 4.4.3 Conclusie | 23 |
| 4.5 Externe veiligheid | 23 |
| 4.5.1 Kader | 23 |
| 4.5.2 Onderzoek | 25 |
| 4.5.3 Conclusie | 25 |
| 4.6 Geluid | 25 |
| 4.6.1 Kader | 25 |
| 4.6.2 Onderzoek | 25 |
| 4.6.3 Conclusie | 25 |
| 4.7 Bodem | 26 |
| 4.7.1 Kader | 26 |
| 4.7.2 Onderzoek | 26 |
| 4.7.3 Conclusie | 27 |
| 4.8 Water | 27 |
| 4.8.1 Kader | 27 |
| 4.8.2 Onderzoek | 27 |
| 4.8.3 Conclusie | 29 |
| 4.9 Flora en fauna | 29 |
| 4.9.1 Kader | 29 |
| 4.9.2 Onderzoek | 30 |
| 4.9.3 Conclusie | 32 |
| 4.10 Stikstof | 33 |
| 4.10.1 Kader | 33 |
| 4.10.2 Onderzoek | 33 |
| 4.10.3 Conclusie | 34 |
| 4.11 Archeologie en cultuurhistorie | 34 |
| 4.11.1 Kader | 34 |
| 4.11.2 Onderzoek | 34 |
| 4.11.3 Conclusie | 35 |
| 4.11.4 NGE | 35 |

| | |
|---|-----------|
| 4.12 Kabels en leidingen..... | 35 |
| 4.12.1 Kader | 35 |
| 4.12.2 Onderzoek..... | 35 |
| 4.12.3 Conclusie | 37 |
| HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE ASPECTEN | 38 |
| 5.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) | 38 |
| 5.2 Opbouw van de regels | 38 |
| 5.2.1 Bestemmingen | 38 |
| HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID | 40 |
| 6.1 Kostenverhaal | 40 |
| 6.2 Financiële uitvoerbaarheid..... | 40 |
| HOOFDSTUK 7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID | 41 |
| 7.1 Overleg ex. art. 3.1.1 Bro..... | 41 |
| 7.2 Inspraak..... | 41 |
| 7.3 Zienswijze..... | 41 |

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De steden Roosendaal en Bergen op Zoom liggen hemelsbreed van centrum tot centrum twaalf kilometer van elkaar. Een ideale fietsafstand. Er zijn verschillende manieren om van en naar beide centra te fietsen, maar er is geen directe, korte en snelle fietsroute om snel op de fiets in Roosendaal en Bergen op Zoom te komen. De huidige fietsroutes hebben verschillende vertragende en belemmerende factoren. Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige snelfietsroute tussen beide steden biedt kansen om het aantal fietsers tussen beide steden te vergroten.

Deze nieuwe snelfietsroute moet de fietsverbinding tussen Bergen op Zoom en Roosendaal comfortabeler, veiliger, sneller en aantrekkelijker maken. Daarmee zullen meer forenzen vaker voor de fiets kiezen. Uiteindelijk zal de F58 Eindhoven, Tilburg, Breda, Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom aan elkaar verbinden.

Ook voor de Provincie Noord-Brabant is het stimuleren van fietsen belangrijk. De Provincie wil het gebruik van de fiets verder stimuleren, door onder andere de fietsstructuur te verbeteren. In het ambitiedocument “Fiets in de Versnelling” wordt het belang van negen prioritaire snelfietsroutes in de regio benadrukt. De verbinding tussen Roosendaal en Bergen op Zoom is er hier één van. Op 25 september 2019 hebben de Provincie Noord-Brabant, Gemeente Bergen op Zoom en Roosendaal de bestuursovereenkomst F58 getekend, waarin de ambitie om gezamenlijk de snelfietsroute F58 te realiseren, bekrachtigd is.

1.2 Doel

Omdat de snelfietsroute niet geheel binnen de geldende bestemmingsplannen past, is voor een gedeelte (westelijk deel) van het tracé voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Al eerder is voor het oostelijk deel van het tracé een bestemmingsplan opgesteld, het westelijk gedeelte van het tracé moest toen nog nader uitgewerkt worden.

1.3 Ligging plangebied

Het nieuwe tracé van het circa 8 km lange fietspad vertrekt vanuit de gemeentelijke grens met Bergen op Zoom ter hoogte van de Bergsebaan in noordoostelijke richting. Het vervolgt haar tracé over de landbouwpercelen rondom het bedrijventerrein De Wijper, vervolgens langs de zuidzijde van de Spoorlijn en splitst ter hoogte van de Plantagebaan op in twee gedeeltes. Het zuidelijke gedeelte vervolgt haar weg richting de Oostlaarsestraat. De route naar Roosendaal vervolgt haar weg via de Plantagebaan, de Bulkstraat, de Vinkenbroeksestraat, de Wouwbaan en kruist middels een nieuwe tunnel de verbindingsboog naar de A17 richting de Wouwseweg. Het plangebied betreft het traject nabij Buitengebied Wouw.

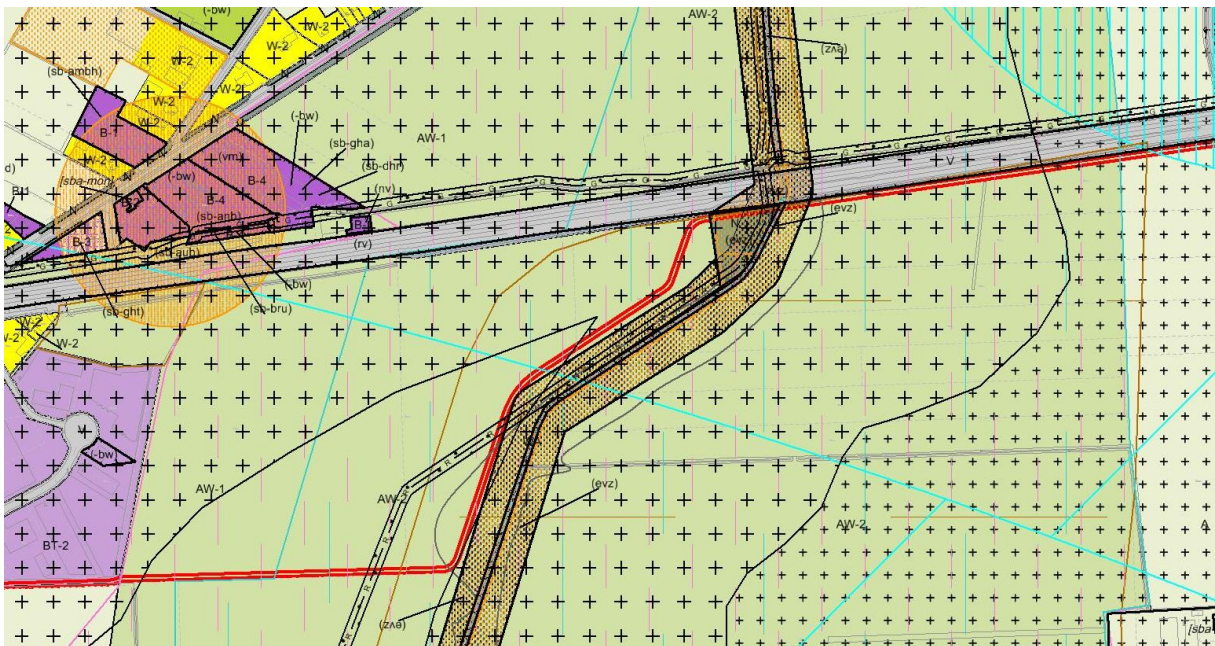
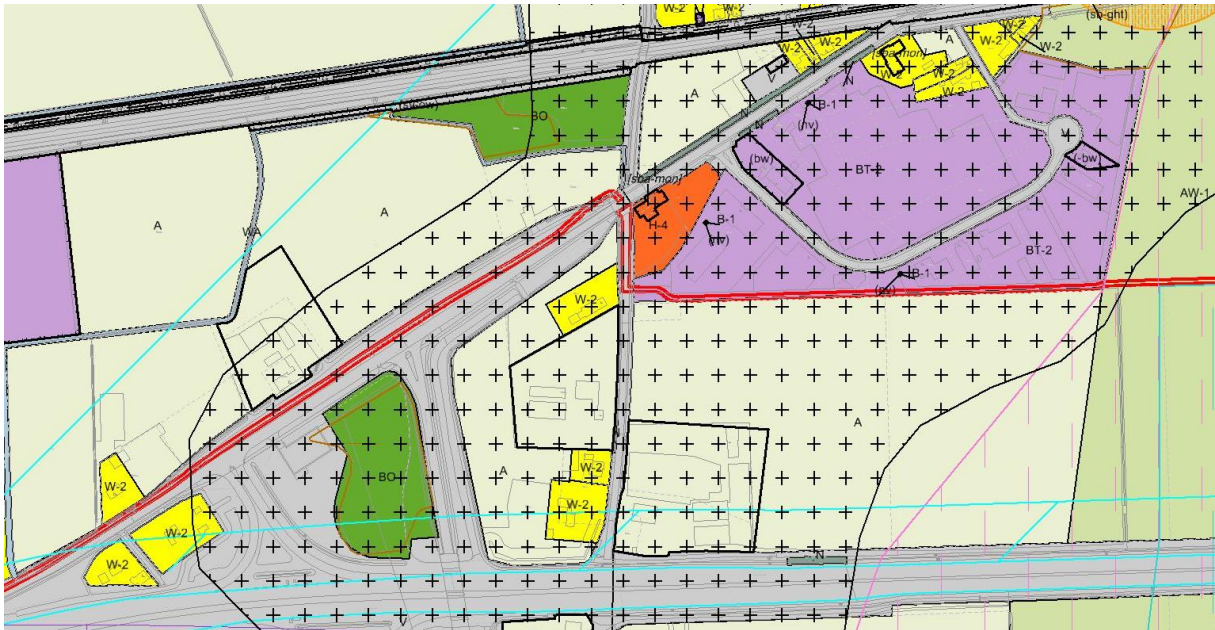
1.4 Geldende bestemmingsregelingen

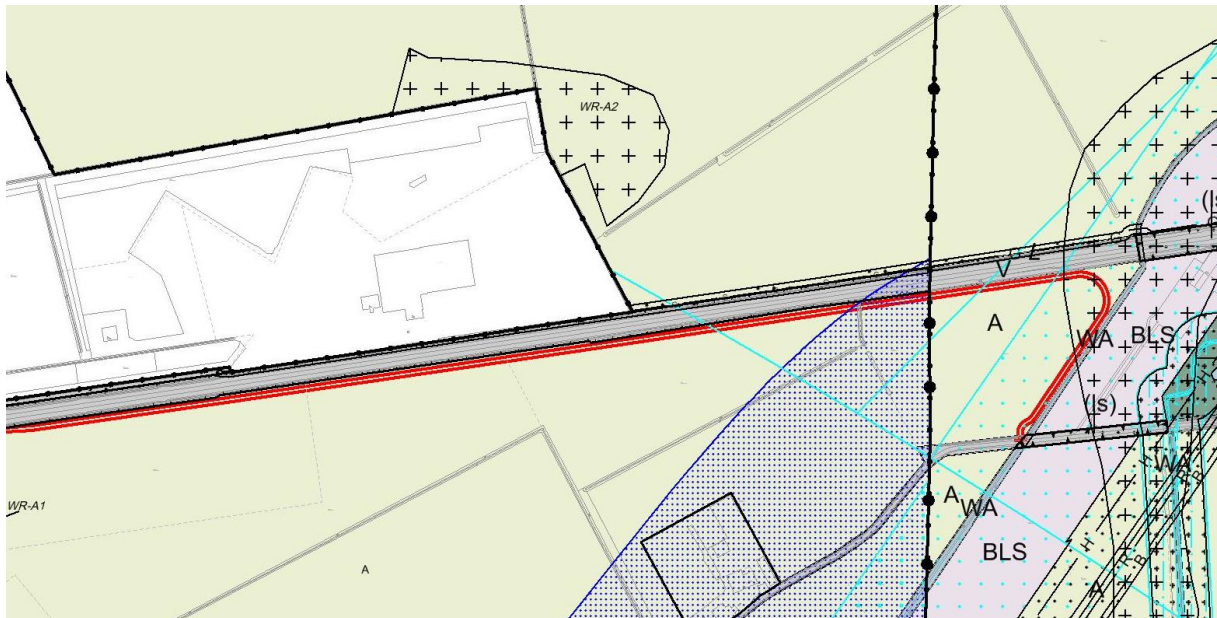
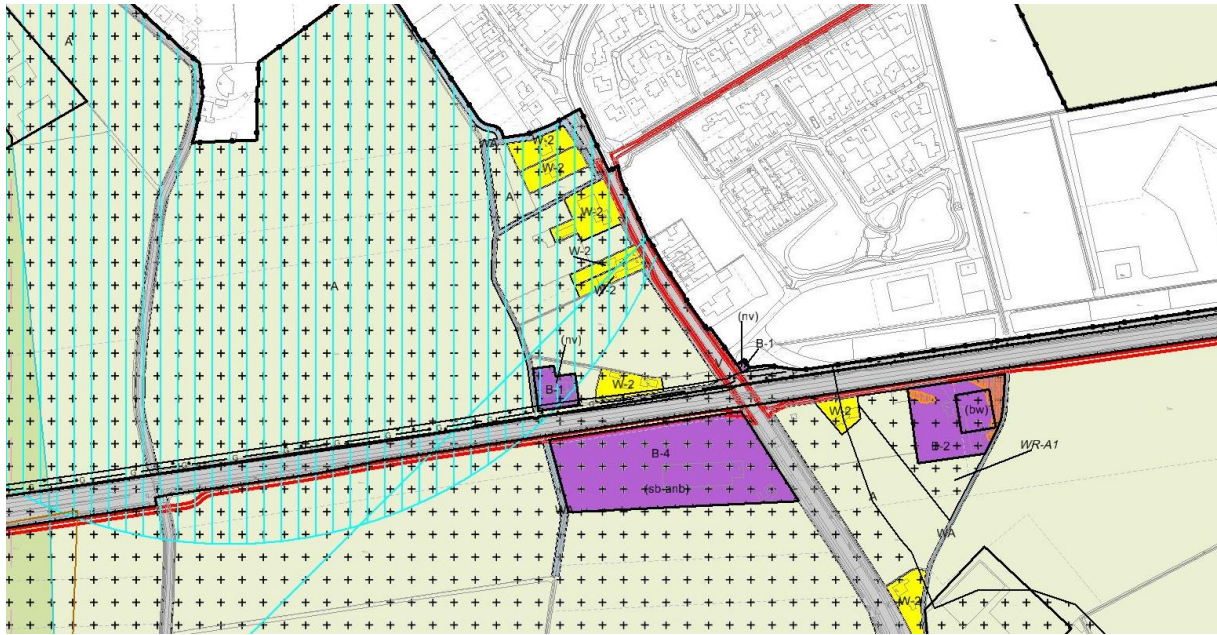
In het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, gelden op dit moment de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied Wouw 2020;
- Buitengebied Roosendaal Nispen.

Aan het begin van de route valt het fietspad voornamelijk binnen de bestemming ‘Agrarisch met waarden – 2’ en voor een klein gedeelte binnen ‘Agrarisch met waarden – 1’. Gaandeweg de route valt het tracé tevens voor een klein gedeelte binnen de bestemming ‘Natuur’. Het meest oostelijk gelegen deel van het tracé binnen dit bestemmingsplan valt binnen de bestemming ‘Agrarisch’. Binnen de genoemde bestemmingen is recreatief medegebruik toegestaan met bijbehorende

voorzieningen. Een snelfietsroute kan echter niet worden aangemerkt als recreatief medegebruik, waardoor voor deze gedeelten voorliggend bestemmingsplan is opgesteld. In onderstaande afbeeldingen is het tracé geprojecteerd ten opzichte van de geldende bestemmingen.





1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader geschetst, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. Het planologisch beleid op rijks- provinciaal en gemeentelijk niveau komt achtereenvolgens aan bod. De beschrijving van het beleid is steeds beperkt tot die delen die relevant zijn voor het plangebied en de onderwerpen die hierop van toepassing zijn. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken. Hoofdstuk 5 bevat de juridische planbeschrijving, waarin de juridische aspecten van het bestemmingsplan worden beschreven. In hoofdstuk 6 wordt kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 is plaats ingeruimd voor een korte toelichting op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling beschreven. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de tracékeuze voor de snelfietsroute F58 en op de alternatieven die zijn onderzocht. In paragraaf 2.2 worden de verschillende tracédelen toegelicht, waardoor duidelijk wordt hoe het plangebied er in de toekomst uit gaat zien.

2.1 Voorkeurstracé

De snelfietsroute omvat een verbinding tussen de steden Roosendaal en Bergen op Zoom. Op het grondgebied van Roosendaal loopt het tracé (west naar oost) globaal langs de A58, rondom bedrijventerrein De Wijper in Heerle parallel langs het spoor naar de spoorwegovergang in Wouw. Bij deze overgang splitst de snelfietsroute zich in een noord- en zuidtracé. Het zuidtracé blijft bij deze spoorwegovergang aan de zuidzijde van het spoor lopen richting de Oostlaarsestraat. Het noordtracé loopt vanaf de spoorwegovergang via de Plantagebaan, Bulkstraat, Vinkenbroeksestraat naar het Designer Outlet. Daar gaat de route onder andere door een nieuw te realiseren fietstunnel naar de Wouwseweg. Daarmee haakt de snelfietsroute aan op de bestaande fietsroutes in de binnenstad van Roosendaal.

2.1.1 Alternatieven

Na het vaststellen van het voorkeurstracé zijn er in het westelijk deel van het tracé nog drie deeltrajecten onderzocht:

- Een directe verbinding over de Bergsebaan en een (te realiseren) aansluiting kort voor de spoorwegovergang. Hierbij wordt dus niet het “ommetje” rondom de Wijper toegepast;
 - o Deze variant heeft het om diverse redenen niet gehaald;
- Een aanpassing van het fietspad ten oosten van bedrijventerrein de Wijper om hiermee een combinatie te maken met een ecologische inrichting langs de Smalle Beek en er wordt een meer directe verbinding voor de fietser gemaakt;
 - o Deze variant heeft het wel gehaald;
- Een ombuiging van het fietspad ten westen van de buisleidingenstraat om hiermee een landbouwperceel niet halverwege met een fietspad te doorsnijden;
 - o Deze variant heeft het wel gehaald.

2.2 Tracédelen

Tracédeel Bergsebaan – Westelaarsestraat

Vanaf de gemeentegrens met Bergen op Zoom tot aan de Westelaarsestraat worden de bestaande fietspaden opgeheven en wordt de rijbaan verlegd richting de snelweg. Aan de noordzijde van de weg ontstaat daarmee ruimte voor aanleg van de snelfietsroute.

Tracédeel rondom bedrijventerrein De Wijper (tussen Westelaarsestraat en het spoor)

Het tracé van de snelfietsroute buigt vanaf de Bergsebaan (ter hoogte van De Pannekoekenbakker in Heerle) in zuidelijke richting naar de Westelaarsestraat. Vanuit deze straat loopt het fietspad langs de zuid- en oostrand van het bedrijventerrein De Wijper naar het spoor.

Tracédeel oostzijde bedrijventerrein De Wijper en westzijde Plantagebaan

Aan de oostzijde van bedrijventerrein De Wijper loopt de snelfietsroute evenwijdig aan het spoor (zuidzijde) richting de Plantagebaan. Om de bestaande watergang te kunnen passeren wordt een fietsbrug aangelegd. Om de spoorveiligheid te garanderen heeft Prorail de intentie om de overgang ter plaatse van de Akkerstraat af te sluiten (voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers). Om de bereikbaarheid van omwonenden te garanderen, en tegemoet te komen aan

het verzoek van Prorail, is na overleg bepaald dat er landbouwsluizen worden aangelegd en het spoor voor landbouwverkeer niet wordt afgesloten.

Tracédeel Plantagebaan

Aan de zuidzijde van het spoor, ter hoogte van de Plantagebaan splitst de snelfietsroute zich in een tracé richting de binnenstad van Roosendaal en een tracé richting de wijk Tolberg.

2.3 Bedrijfsperceel Plantagebaan 58

Aan de Plantagebaan 58 te Wouw ligt het bedrijfsperceel van Krinkels B.V. Als gevolg van de aanleg van de snelfietsroute dient het bedrijfsperceel in zuidelijke richting te worden verschoven. Voor de complete ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar de bijlage bij de toelichting.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

Bij het opstellen van beleid dienen gemeenten rekening te houden met het beleid van andere overheden. In dit hoofdstuk wordt dit beleidskader, waarbinnen de planvorming plaatsvindt, geschetst. In dit hoofdstuk is alleen het relevante beleid samengevat.

3.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt eisen aan de chemische kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en de ecologische kwaliteit van oppervlaktewater. In West-Brabant is onder regie van Waterschap Brabantse Delta per waterlichaam bepaald wat de knelpunten en de KRW-doelen zijn. Vervolgens zijn de maatregelen bepaald om die kwaliteitsdoelen te bereiken. Van elke Regionale Watersysteem Rapportage (RWSR)-gebied in het waterschap wordt een rapport gemaakt waarin de KRW-maatregelen vastgelegd zijn. Waterschap en gemeenten leggen de KRW-maatregelen in bestuurlijke besluiten vast. Na de besluitvorming worden de maatregelen opgenomen in de "deelstroomgebiedsbeheersplannen" voor de Maas en de Schelde. De KRW is in 2005 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en al vanaf 2000 in Europa van kracht.

Van belang is dat bij initiatieven tenminste voldaan wordt aan het stand-still principe. Dit houdt in dat een ingreep (uitvoering van het ruimtelijk plan) de toestand van het watersysteem niet mag verslechteren, tenzij beargumenteerd kan worden dat dit wegens 'een hoger doel' niet anders kan. Om dit te bereiken dienen in relatie tot de KRW de volgende vragen te worden beantwoord:

1. Is het project riskant?
2. Zijn er relevante chemische gevolgen?
3. Biedt de ontwikkeling kansen om het ecologisch doel dichterbij te brengen?

In onderliggend plan wordt zorgvuldig omgegaan met water. De wijze waarop dit gebeurt is, wordt uitgelegd in hoofdstuk 4. Het project is niet riskant en er zijn geen relevante chemische gevolgen. Bij de ontwikkeling die in dit plan mogelijk wordt gemaakt, zal bij het onderdeel 'water' worden geborgd dat aan de KRW-doelstellingen wordt voldaan. Voor de resultaten wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Nederland staat voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Daarbij kan gedacht worden aan de opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen. Door goed in te spelen op deze veranderingen kan Nederland vooroplopen en kansen verzilveren. Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De NOVI heeft geen doorwerking naar dit plan.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) d.d. maart 2012 schetst het kabinet in algemene termen hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- 1. De concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- 2. De bereikbaarheid verbeteren;
- 3. Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, evenals het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren. In de ambitie van het Rijk is Nederland in 2040 een bepalende speler in de transitie naar duurzame mobiliteit. In de SVIR gaat het Rijk vooral in op de transitie naar schone voertuigen, uitgewerkt in de duurzaamheidsagenda. Deze doet een beroep op bedrijfsleven (Green Deals) en decentrale overheden (Klimaatagenda).

De voorgenomen ontwikkeling uit dit plan is in lijn met de SVIR. De aanleg van een snelfietsroute heeft tot doel om het fietsverkeer te bevorderen en daarmee de bereikbaarheid van de regio en de daarin gelegen woon- en werkgebieden te verbeteren. Uit de SVIR komen geen concrete beleidskaders voort voor dit bestemmingsplan.

3.2.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit

Provincies en gemeenten hebben in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden gekregen. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van de groene ruimte. Provincies en gemeenten weten beter wat er speelt in de regio en wat bewoners, bedrijven en organisaties willen. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. De directe doorwerking van Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is dan ook gering. De verantwoordelijkheid ligt bij provincie en gemeente.

3.2.4 Ladder van duurzame verstedelijking

Op basis van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voor elke nieuwe stedelijke ontwikkeling een zorgvuldige afweging gemaakt te worden waardoor de ruimte in stedelijk gebied optimaal wordt benut. Hiervoor dient in het bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan deze ontwikkeling. Als de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied valt, dient te worden aangetoond waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk kan worden gemaakt.

Op grond van artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is een stedelijke ontwikkeling een *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”*. De aanleg van een snelfietsroute valt niet onder dit begrip en is derhalve niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze wet. De ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

3.2.5 Water

Nationaal Waterplan

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2022-2027 (vastgesteld 18 maart 2022). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, bevaarbaarheid, waterkwaliteit en natuur, beschikbaarheid zoetwater en klimaatadaptatie.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in de wetgeving en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Ten behoeve van dit plan is een watertoets opgesteld, welke wordt voorgelegd aan het waterschap Brabantse Delta.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn Water is opgesteld om de waterkwaliteit in Europa te verbeteren. De richtlijn is sinds 2000 van kracht. In de richtlijn staan afspraken die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk in 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon en gezond is.

Waterbeheer 21ste eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in stand houden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Toezicht

Het Rijk zal bestemmingsplannen niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

De hoofdlijn van het rijksbeleid is decentralisatie: de verantwoordelijkheden voor een nadere invulling van het ruimtelijk beleid wordt bij provincies, gemeenten en waterschappen neergelegd. Wel worden ook in het rijksbeleid nog steeds inhoudelijke uitgangspunten geformuleerd. Het rijksbeleid werkt via het provinciaal en gemeentelijk beleid, bijvoorbeeld via de watertoets, door in dit bestemmingsplan. Het rijksbeleid voor water heeft geen rechtstreekse werking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdopgaven te onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

De aanleg van een snelfietsroute past binnen de omgevingsvisie van de provincie, het geeft immers invulling aan de hoofdopgave 'Brabant als slimme netwerkstad' en past ook binnen de provinciale koers voor de overige hoofdopgaven. Het verbeteren van fietsvoorzieningen en daarmee het stimuleren van het fietsgebruik past binnen de Brabantse duurzaamheidsambities.

3.3.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) vastgesteld. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. De provincie heeft nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De lov N-B is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening, waaronder de huidige Verordening ruimte.

De lov N-B is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van lov N-B zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Hierin staan de regels die nu nog zijn opgenomen in de Verordening ruimte. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

Algemene regels

In de Interim omgevingsverordening zijn algemene instructieregels opgenomen: zorgplicht goede omgevingskwaliteit (3.5), zorgvuldig ruimtegebruik (3.6), lagenbenadering (3.7), meerwaardecreatie (3.8) en kwaliteitsverbetering landschap (3.9). Belangrijke thematische aspecten in het plangebied zijn Natuurnetwerk Brabant en landelijk gebied.

Zorgplicht goede omgevingskwaliteit (paragraaf 3.5)

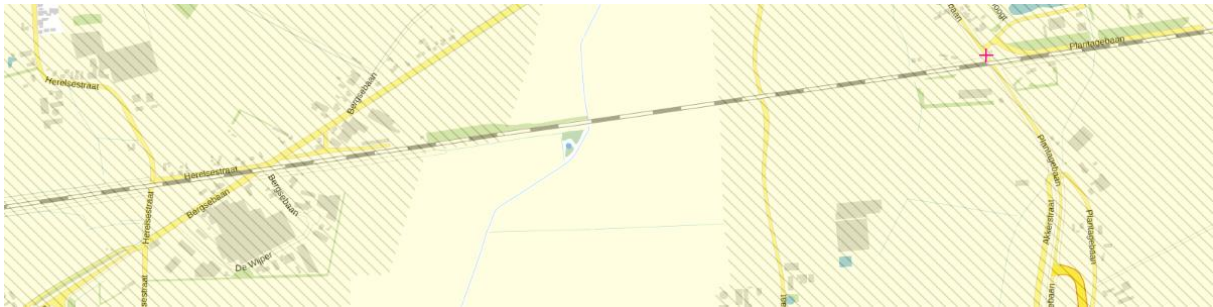
De zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit is opgenomen om een bijdrage te leveren aan een juiste balans tussen beschermen en benutten. Bij de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit gaat het zowel om het beschermen van waarden als het bijdragen aan de ontwikkeling van waarden en functies in een gebied. De zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit omvat een aantal basisprincipes in combinatie met een diepe en ronde manier van kijken, die afkomstig zijn uit de Brabantse omgevingsvisie:

- Zorgvuldig ruimtegebruik: doel van zorgvuldig ruimtegebruik is om bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Daarom is voor het fietspad zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande infrastructuur;
- Toepassing van de lagenbenadering: de toepassing van de lagenbenadering is een hulpmiddel om de effecten van een ontwikkeling in beeld te brengen. Het gaat daarbij om het effect op de lagen in wisselwerking met elkaar waarbij de factor tijd actief wordt benut. In dit bestemmingsplan is naast de enkelbestemming Verkeer, de dubbelbestemming 'waarde-archeologie' opgenomen. Het fietspad heeft maar een beperkt effect op de omgeving;
- Meerwaardecreatie: door ontwikkelingen niet enkel vanuit een economische, sociale of ecologische hoek te bekijken maar bij belangrijke ontwikkelingen met een grote impact op de leefomgeving al deze aspecten te betrekken, ontstaat meerwaarde voor Brabant. Rekening houdend met de plek van de ontwikkeling kunnen urgente kwesties aan andere opgaven

gekoppeld worden, daarbij rekening houdend met de unieke identiteit en de landschappelijke kwaliteiten van een gebied.

De snelfietsroute heeft geen grote impact op de leefomgeving. Daarnaast wil de provincie ook het fietsen stimuleren en daarvoor is op 25 september 2019 een bestuursovereenkomst getekend met gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal waarin de ambitie om gezamenlijk de snelfietsroute F58 te realiseren bekrachtigd is.

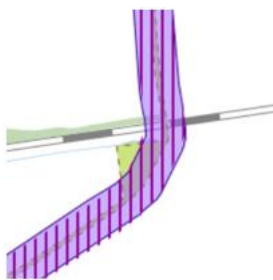
Het plangebied heeft op basis van de Verordening de aanduidingen 'Landelijk gebied', 'Natuurnetwerk Brabant' en 'EVZ'. Zie onderstaande afbeeldingen waarin een kaartuitsnede is opgenomen van de aanduidingen ter hoogte van het plangebied.



Landelijk gebied



Natuurnetwerk Brabant



EVZ

Natuurnetwerk Brabant

De provincie heeft beschermde natuurgebieden aangewezen - het Natuurnetwerk Brabant (NNB) - een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang, zoals de bossen, de heide en vennen, de stuifduinen, de schraalgraslanden, de rivieren en beken. Binnen en rondom deze gebieden gelden beperkingen voor en randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen om negatieve effecten op NNB te voorkomen. Het doel van het NNB-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met

goede condities voor de biodiversiteit. Deze leefgebieden zijn belangrijk voor dier- en plantensoorten. Het NNB bestaat uit:

- Bestaande natuur- en bosgebieden;
- Gerealiseerde nieuwe natuur. Dit zijn gronden die met subsidie uit het Natuurbeheerplan zijn gerealiseerd als nieuwe natuur en waar de landbouwfunctie of een andere niet natuurbestemming is verdwenen;
- Nog niet gerealiseerde nieuwe natuur. Dit zijn meestal agrarische gronden die in het Natuurbeheerplan zijn aangewezen als nieuwe natuur, maar waar de gewenste natuurfunctie nog niet is gerealiseerd. De oude functie of bestemming is nog aanwezig;
- Ecologische verbindingzones.

Het provinciale beleid is erop gericht om het NNB in 2027 gereed te hebben. Dit wordt in het algemeen bereikt door:

- Het concreet aanwijzen van de gebieden die tot het NNB behoren en het vastleggen van de natuurdoelen (bepalen);
- Voor zover nodig functiewijziging van landbouwgrond en ander niet-natuurgebruik naar natuurgebied door aankoop of particulier natuurbeheer (deelname);
- Inrichten van deze gebieden zodat de natuurkwaliteit (omschreven in natuurdoelen) ontwikkeld kan worden (inrichting);
- Realiseren van de natuurkwaliteit door een duurzaam beheer en eventueel aanvullend omgevingsbeleid (uitvoering).

Op basis van het rijksbeleid geldt de verplichting om de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB in stand te houden en te beschermen. Niet alleen het behouden, herstellen en beschermen van bestaande waarden in het natuurnetwerk is belangrijk: er moet ook ruimte zijn voor ontwikkelingen. Juist daarmee ontstaan ook kansen voor de realisering en versterking van het natuurnetwerk. Hiervoor zijn de door Rijk en provincies opgestelde “Spelregels EHS beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS” (20 augustus 2007) van belang. Deze spelregels zijn in de verordening nader uitgewerkt. Aantasting van NNB gebied (ruimtebeslag) is niet zondermeer mogelijk en moet door middel van een zogenaamde “nee-tenzij afweging” worden afgewogen:

1. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
2. Er mogen voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuur Netwerk Brabant;
3. Er mogen geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant voorkomen;
4. De negatieve effecten moeten waar mogelijk worden beperkt;
5. Bij het verlies van ecologische waarden en kenmerken wordt voldaan aan de compensatieregels
6. Uitvoering en monitoring zijn verzekerd.

Het fietspad is voor een klein gedeelte gelegen in NNB. Daarom is een effectenbeoordeling uitgevoerd en is een compensatieopgave uitgewerkt (Memo natuurcompensatie aanleg fietspad Roosendaal-Bergen op Zoom, zie bijlage bij de toelichting) In paragraaf 4.9.2 is een beschrijving gegeven van de compensatieopgave en hoe deze ingevuld wordt.

3.3.3 Beleid ten aanzien van water van provincie en Waterschap Brabantse Delta

Regionaal Water en Bodem Programma 2022 – 2027.

Het Regionaal Water en Bodem Programma 2022 – 2027 (RWP) is de strategische basis voor het Brabantse water- en bodembeleid en-beheer voor de korte en de lange termijn, rekening houdend met Europese, landelijke, provinciale en regionale doelen, duurzaamheid en klimaatverandering. Het Regionaal Water en Bodem Programma 2022–2027 integreert de milieu- en de wateropgave. Doel van dit nieuwe RWP is: een klimaatadaptief Brabant met veilig, schoon en voldoende water en een vitale bodem. Deze opgaven zijn ook van belang voor vrijwel alle andere provinciale opgaven: wonen en werken, infrastructuur en mobiliteit, landbouw en voedsel, natuur en biodiversiteit, erfgoed, een concurrerende en duurzame economie, en de energietransitie.

De ambitie van het RWP luidt: ‘Brabant heeft in 2050 een klimaatbestendig en veerkrachtig water- en bodemsysteem en is bestand tegen extremen’. Om deze ambitie te bereiken werkt het RWP 5 beleidsopgaven uit:

1. Voldoende water (o.a. Europese KRW-doelen);
2. Schoon water (o.a. Europese KRW-doelen);
3. Waterveiligheid;
4. Vitale bodem;
5. Klimaatadaptatie.

Beleid Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor de waterstaatkundige verzorging in de gemeente Roosendaal. Haar taken zijn waterkwantiteits en -kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerprogramma 2022-2027.

Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema’s gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daarnaast heeft het waterschap, waar nodig, nog specifiek beleid en beleidsregels op de verschillende thema’s/speerpunten uit het waterbeheerprogramma.

Naast het waterbeheerprogramma 2022-2027 heeft waterschap Brabantse Delta een eigen Keur, legger en verordeningen. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De Keur is onder andere te raadplegen via de website van waterschap Brabantse Delta. De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta, hebben hun keuren geharmoniseerd.

De waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel hebben in de Noord-Brabantse Waterschapsbond (NBWB) besloten om de keuren te uniformeren en tegelijkertijd te dereguleren. Hierbij is aangehaakt bij het landelijke uniformeringsproces van de Unie van Waterschappen. Er is conform het nieuwe landelijke model een sterk gedereguleerde keur opgesteld, met bijbehorende algemene regels en beleidsregels. Deze zijn voor de drie waterschappen gelijkloidend. De nieuwe uniforme keuren zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 maart 2015. In de nieuwe keur is opgenomen dat het in beginsel verboden is om zonder vergunning neerslag door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. Dit verbod is van toepassing tenzij:

- a. het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- b. de toename van verhard oppervlak maximaal 500 m² is, of;

- c. de toename van het verhard oppervlak bestaat uit een groen dak;
- d. de toename van verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel:
Benodigde retentiecapaciteit in (m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor x 0,06

Watertoets

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: Rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek te brengen.

Bij het opstellen van de watertoets wordt ook gekeken of de Keur van toepassing is. Voor dit plan is een watertoets uitgevoerd. De watertoets is voorgelegd aan het Waterschap Brabantse Delta.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Roosendaal (De Verbonden Stad)

Roosendaal heeft de ambitie zich tot 2030 verder te ontwikkelen als een 'verbonden gemeente'. Een gemeente waar inwoners zich verbonden voelen met elkaar en met hun leefomgeving. Een gemeente waarbinnen stad en dorpen met elkaar verbonden zijn. Roosendaal ontleent ook haar kracht aan de verbondenheid met omliggende gemeenten in de regio, met de Brabantse stedenrij en met de metropolen Rotterdam, Antwerpen en Brainport Eindhoven. Deze verbondenheid is al eeuwen de stuwende motor achter de ontwikkeling van Roosendaal en zorgt ervoor dat voor inwoners een scala aan kwalitatieve voorzieningen én werkgelegenheid binnen handbereik ligt. Voor bedrijven zijn internationale afzetmarkten goed bereikbaar.

Bij het realiseren van deze ambitie hanteert de gemeente drie leidende principes:

1. Stad van de menselijke maat

In de toekomst is goed wonen een onderscheidende kwaliteit van de gemeente. Roosendaal is een aantrekkelijke en gezonde woonstad voor haar inwoners, in al hun diversiteit, met veel ruimte voor ontmoeting en oog voor het individu. De woonwijken en dorpen zijn ruim van opzet, gezond, groen, rustig en veilig en hebben ieder een eigen sfeer en identiteit.

2. Balans tussen mens en natuur

Roosendaal kent in 2030 meer groen in de stad, en meer stad in het groen. Wandelaars en fietsers krijgen meer ruimte, er komen meer groene verbindingen binnen de stad en de dorpen, en naar het buitengebied. Bodem, oppervlakte en lucht zijn schoon, en de leefomgeving kent een grote biodiversiteit. In de toekomst is Roosendaal klimaatadaptief. Er is een goede balans tussen het bebouwde gebied, landbouw, natuur en recreatie.

3. Ruimte voor talent en ondernemerschap

Roosendaal huisvest nu en in de toekomst bedrijven die sterk zijn in het opschalen van innovaties. De beroepsbevolking is opgeleid voor een plaatsje op de arbeidsmarkt in sectoren die perspectief bieden. Bedrijven, mbo+ en hbo werken samen aan goed hierbij passende opleidingen in de zorg, techniek, logistiek en vrijetijdseconomie. Roosendaal is hiermee een belangrijke schakel in een rij van sterke steden en in een regio die gericht is op vernieuwend ondernemerschap.

Een analyse van de ontwikkeling en huidige situatie van Roosendaal, de trends en ontwikkelingen, in combinatie met de geformuleerde ambitie voor de toekomst en leidende principes, leidt tot een drietal overkoepelende opgaven voor Roosendaal:

1. Inspelen op extra groei;
2. Inzetten op klimaatmaatregelen en positieve gezondheid;
3. Werken aan een inclusieve stad.

In de Omgevingsvisie is het stimuleren van snelfietspaden één van de trends en ontwikkelingen waar op ingespeeld wordt. Hierbij wordt specifiek aangegeven dat er voor langzaam verkeer in wordt gezet op de snelfietsroute tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. De aanleg van de snelfietsroute sluit dus aan op de trends en ontwikkelingen waar over wordt gesproken in de Omgevingsvisie. Een snelfietsroute is immers een duurzame, haalbare, betaalbare en lokale ruimtelijke ontwikkeling.

3.4.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015 - 2025 'Knooppunt Roosendaal'

Het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal tot 2025. Het geeft de kaders waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd.

In 2025 is het verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal schoner, stiller, zuiniger en slimmer. Onze positie in het landelijke netwerk is sterker en robuuster. Voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers zijn wij optimaal bereikbaar, waarbij wordt ingezet op een breed palet aan vervoerswijzen. Multimodaal is een sleutelbegrip en een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Roosendaal.

De inhoudelijke hoofddoelstelling van het GVVP is: *'Het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaaleconomische activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt'*.

Deze algemene hoofddoelstelling wordt aangescherpt door drie kaders:

1. Verduurzaming;
2. Innovatie;
3. Regionale netwerk versterking.

Deze drie kaders geven sturing aan de wijze waarop de hoofddoelstelling wordt ingevuld. Hieronder een korte toelichting op de beleidskoers.

Ad. 1: Verduurzaming

Lopen en fietsen zijn de meest schone en stille manieren om te verplaatsen. Het lokale leefklimaat en de bereikbaarheid verbetert door hier meer op in te zetten. Deze focus op duurzame mobiliteit wordt concreet vertaald door hier prioriteit aan te geven bij opgaven en ontwikkelingen in de stad en dorpen. Daarnaast is het wenselijk dat het gemotoriseerde verkeer schoner, stiller en zuiniger wordt. Door het elektrisch rijden beter te faciliteren kan de verduurzaming lokaal worden versterkt.

Ad. 2: Innovatie

Door toepassing van nieuwe slimme ('smart') technieken kunnen verkeersproblemen in de toekomst worden voorkomen. Het wegennet wordt beter en efficiënter benut waardoor fysieke en kostbare maatregelen niet noodzakelijk (meer) zijn. Deze ict-technieken worden zowel bij voertuigen als in de infrastructuur toegepast. Auto's gaan meer en meer 'communiceren', zowel onderling als met hun

omgeving. Deze slimme mobiliteitsoplossingen zorgen voor beter doorstroming van het verkeer, voor toename van de verkeersveiligheid (afname ongevallen) en voor verbetering van het leefmilieu.

Ad. 3: Regionale versterking

De positie van Roosendaal in het (boven)regionale en landelijke netwerk moet worden versterkt door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoog stedelijke zones en multimodale knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's. Het gaat hierbij over de afstemming binnen de thema's als ruimte, verstedelijking, werken, natuur en verkeer en vervoer. Dit is goed voor de werkgelegenheid en het woonklimaat. Bedrijven vestigen zich immers op plekken die goed ontsloten zijn en daar waar veel potentiële arbeidsplaatsen binnen bereik liggen. En, mensen wonen graag op een plek waar werkgelegenheid en goede voorzieningen binnen acceptabele afstand en tijd bereikbaar zijn. Knooppunten in het netwerk, zoals bijvoorbeeld het stationsgebied en multimodale overslagpunten aan water en spoor (logistiek) hebben in het netwerk een belangrijke positie.

BTB-PROOF

Via een Amendement heeft de gemeenteraad bij de vaststelling een extra uitgangspunt toegevoegd aan het GVVP. Dit uitgangspunt luidt: *“Dat Roosendaal BTB-proof moet zijn, een Bereikbaar, Toegankelijk en Bruikbaar Roosendaal voor alle verkeersdeelnemers en gebruikers van de openbare ruimte zoals fietsers, rolstoelrijders, scootmobielers, doven, slechtzienden of mensen met een andere lichamelijke beperking. Zoals bijvoorbeeld op de routes van, naar en dóór de binnenstad.”*

Bovenstaande doelstellingen, beleidskaders, procestappen en participatietraject hebben geleid tot de formulering van 18 concrete hoofdpogaven. Deze hoofdpogaven zijn benoemd in het GVVP 2015 – 2025.

Het behoeft weinig uitleg dat onderliggend plan aan deze doelen voldoet; het verbeteren van fietsvoorzieningen en daarmee het stimuleren van fietsgebruik, past binnen bovenstaande ambities.

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKEN

4.1 M.e.r.-beoordeling

4.1.1 Kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen, een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk om te beoordelen of er sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

4.1.2 Onderzoek

Het Besluit m.e.r. heeft voor wat betreft wegen betrekking op autosnelwegen en autowegen of andere wegen van vier of meer rijstroken. Fietspaden maken geen onderdeel uit van de C- en D-lijst van het Besluit-m.e.r.. Hierdoor is er geen sprake van een (vormvrije) m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.

4.1.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect m.e.r.-beoordeling geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan. Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu, is de conclusie gerechtvaardigd dat een (vormvrije) m.e.r.-procedure niet nodig is.

4.2 Bedrijven- en milieuzonering

4.2.1 Kader

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt getoetst aan de richtafstanden uit de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten doet in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009), een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie ten opzichte van woningen krijgen. De richtafstanden hebben betrekking op de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De publicatie heeft bedrijven ingedeeld in categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de bestemmingsgrens van de bedrijven en anderzijds de gevel van een woning. De adviesafstanden hangen samen met gebiedskenmerken.

4.2.2 Onderzoek

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op het mogelijk maken van fietsverkeer. Fietsverkeer is geen activiteit die onder de bedrijven en milieuzonering valt en zal naar verwachting geen negatief milieueffect hebben op de omgeving.

4.2.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt geen gevoelige objecten mogelijk en ziet niet op de vestiging van bedrijvigheid die hinder kan veroorzaken. Het toepassen van milieuzonering of het beoordelen van bedrijfshinder is daarom niet aan de orde.

4.3 Geur

4.3.1 Kader

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) beschermt geurgevoelige objecten tegen geurhinder uit dierverblijven van veehouderijen. De Wgv vormt dan ook het toetsingskader voor dit aspect bij aanvragen van veehouderijen om een omgevingsvergunning (activiteit milieu). Deze aanvragen worden getoetst aan geurbelastings- en/of afstandsnormen. De Wgv heeft tot doel het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van geurbelasting, onder andere als gevolg van emissies door bedrijven.

4.3.2 Onderzoek

In het plangebied bevinden zich geen veehouderijen of inrichtingen waar landbouwhuisdieren worden gehouden.

4.3.3 Conclusie

Het aspect geur veehouderij vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Onderliggend bestemmingsplan maakt geen geurgevoelige objecten mogelijk, onderzoek naar geurhinder is daarom niet aan de orde.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Kader

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

- De Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna te noemen de Wm;
- Het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen het Besluit nibm;
- De 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen de Regeling nibm;
- De 'Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
- De 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)'.

De vaststelling van een bestemmingsplan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer (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:

- 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);
- 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);

- 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);
- 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
- 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 31 in elk geval niet in strijd is met een door de Minister of andere bestuursorganen vastgesteld programma dat is gericht op het bereiken van de grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, sub d van de Wm).

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2.5}), lood, koolmonoxide en benzeen. Voor de toegestane hoeveelheid PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ in de lucht zijn in de Wm de volgende grenswaarden gesteld die in acht genomen moeten worden: voor NO₂ geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 18 dagen per jaar mag het uurgemiddelde concentratie van NO₂ groter zijn dan 200 microgram per kubieke meter lucht; voor fijn stof (PM₁₀) geldt een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie en maximaal 35 keer per jaar mag de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ groter zijn dan 50 microgram per kubieke meter lucht; voor ultra fijn stof (PM_{2.5}) geldt een grenswaarde van 25 microgram per kubieke meter lucht als jaargemiddelde concentratie.

In het Besluit gevoelige bestemmingen is bepaald dat bepaalde 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.

4.4.2 Onderzoek

Voor het aspect luchtkwaliteit moet worden nagegaan of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de normen van titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit. Dit bestemmingsplan is opgesteld om een snelfietsroute te realiseren. Ten gevolge van deze ontwikkeling is geen sprake van een toename van gemotoriseerd verkeer in het plangebied, het project heeft daarom geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid Wm. De luchtkwaliteitseisen leveren daarmee geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Algemeen

Externe veiligheid is de kans om te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Beleid en regelgeving op dit gebied is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- a. Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- b. Het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, waterwegen en spoorwegen;
- c. Het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Met betrekking tot risico's wordt onderscheid gemaakt in twee risicomaten: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als het risico op een plaats buiten een risicobron, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die risicobron waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Binnen de wet- en regelgeving zijn aan deze definitie grens- en richtwaarden opgehangen ten aanzien van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Het groepsrisico is gedefinieerd als cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval binnen die risicobron waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. In wet- en regelgeving is aan het groepsrisico een oriënterende waarde toegekend als indicator voor de omvang van een ramp en een afwegingsproces gericht op zelfredzaamheid, beheersbaarheid, rampenbestrijding en resteffecten.

Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid biedt geen absolute veiligheid. Een kleine kans op een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen wordt geacht tot het normaal maatschappelijk risico te behoren. De regelgeving voor inrichtingen met (over het algemeen) grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen is samengebracht in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In dit Besluit is aangegeven welke bedrijven bij het verlenen van een milieuvergunning of het nemen van een besluit op grond van de Wro nadere aandacht behoeven.

In andere regelgeving dan Bevi kunnen ook risiconormen of aan te houden effectafstanden zijn opgenomen ten aanzien van inrichtingen. Te denken valt aan het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit ten aanzien van propaantanks, benzine- en aardgastankstations en gasdrukregelstations. De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen is neergelegd in het "Besluit transportroutes externe veiligheid" en de "Wet vervoer gevaarlijke stoffen". Externe veiligheid in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is sinds 1 januari 2011 geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is. Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4,55 of 5 meter. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Gemeentelijk beleid

De gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal zetten zich samen met de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant in voor meer veiligheid in de spoorzone langs het traject Roosendaal –

Lage Zwaluwe. Zelfredzaamheid en hulpverlening staan daarbij centraal. De instanties richten zich op het treffen van maatregelen om de zwakke plekken aan te pakken en de communicatie te verbeteren.

4.5.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een snelfietsroute mogelijk. Het bestemmingsplan ziet uitsluitend op de openbare ruimte en maakt geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Verkeersdeelnemers (automobilisten en fietsers) worden niet beoordeeld in het kader van extern veiligheidsonderzoek, waardoor nader onderzoek naar het plaatsgebonden risico of het groepsrisico niet noodzakelijk is. Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan. Daarnaast levert de omgeving geen risico's op voor de functie verkeer.

4.6 Geluid

4.6.1 Kader

Wet geluidhinder

Met de Wet geluidhinder (Wgh) wordt, vanuit een goed milieubeheer, een aantal specifieke geluidsgevoelige bestemmingen beschermd zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. De geluidszonering die door deze wet wordt voorgeschreven ligt rondom bedrijventerreinen, langs wegen voor wegverkeer, langs spoor-, tram- en metrowegen en rondom of langs andere geluidsoverlast veroorzakende objecten. Aan de geluidsbelasting op de (gevels van de) geluidsgevoelige objecten worden grenzen gesteld ter wille van het woon- en leefklimaat.

De Wgh biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. De wet kent een ondergrens, de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidbelasting lager is dan deze waarde, dan zijn de voorwaarden die de wet stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de Wgh een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Als de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. In het geval de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd, 'hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde en wordt via een formele procedure vastgelegd.

4.6.2 Onderzoek

Voor een fietspad is geen geluidzonering van toepassing. Bij de aanleg van het fietspad is geen sprake van verplaatsing van een eventueel naastliggende weg. Er zijn daarom geen belemmering op grond van de Wgh.

4.6.3 Conclusie

Er is geen sprake van een ontoelaatbare toename van geluidhinder als gevolg van de aanleg van de snelfietsroute. Fietsverkeer is geen gevoelige functie, waardoor onderliggend plan met het oog op het aspect geluid uitvoerbaar is. Oftewel, het aspect geluid vormt geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

4.7 Bodem

4.7.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-)bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

4.7.2 Onderzoek

Verkennend bodemonderzoek

Door Arcadis is in juni 2021 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van het verkennend onderzoek is nagegaan of op de locatie redelijkerwijs geen verontreinigende stoffen in de grond of het freatisch grondwater boven de (lokale) streef- en/of achtergrondwaarden aanwezig zijn. Het verkennende (grondwater-/asbest)bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de richtlijnen uit de NEN 5470. Op basis van de beschikbare gegevens is hierbij uitgegaan van de onderzoeksstrategie voor een onverdachte lijnvormige locatie. Ook PFAS is in de analyses meegenomen. Hieronder worden de conclusies beschreven. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage bij de toelichting.

Bodem algemeen

Zintuiglijk zijn in de bodem lokaal puinbijmengingen aangetroffen. Ter plaatse van deze boringen zijn asbestinspectiekuilen gegraven en onderzocht.

Analytisch zijn in de bovengrond, met uitzondering van mengmonster MM20 (locatie retentievoorziening), geen of 'slechts' lichte verhogingen aan stoffen gemeten. Het gaat dan om PAK, enkele metalen, PCB's en minerale olie.

Ook in de ondergrond komen geen of maximaal lichte verhogingen (PAK/minerale olie) voor.

PFAS bodem

PFAS komen in de vaste bodem voor, doorgaans echter in gehalten in de klasse 'landbouw/natuur'. Enkel in de mengmonsters MM3 en MM16 is sprake van klasse 'wonen/industrie', op basis van de gehalten aan PFOS.

Grondwater algemeen

In het grondwater komen doorgaans geen of slechts lichte verhogingen voor. Het gaat dan om barium, zink en naftaleen. Dit geldt voor het onderhavige plangebied.

PFAS Grondwater

PFAS komt in het grondwater verhoogd, ten opzichte van de detectiegrens, voor. Deze verhogingen zijn echter niet meer dan marginaal. De indicatieve niveaus voor ernstige grondwaterverontreiniging (INEV), ook de meest strenge ('inclusief grondwater'), worden hier niet benaderd of overschreden.

Asbest

Voor wat betreft asbest zijn inspectiekuilen gegraven en onderzocht daar waar in het verkennende onderzoek puinbijmengingen 'van onbekende herkomst' zijn aangetroffen. Zintuiglijk is hierbij geen asbestverdacht materiaal aangetroffen, ook analytisch wordt in vier van de vijf analysemonsters geen asbest boven de detectiegrens aangetroffen.

Uitzondering is het mengmonster van de bovengrond inspectiekuilen ABK57, ABK59 en ABK63. Hierin is een 'gewogen' asbestgehalte van 76 mg/kgds aangetroffen. Dit gehalte overschrijdt de interventiewaarde en restconcentratienorm niet, echter wél het criterium voor nader onderzoek, 50mg/kg. Hiermee zou voor deze inspectiekuilen de hypothese (asbest)verdacht aangenomen dienen te worden, waardoor een nader onderzoek asbest aan de orde is. Echter, indien de resultaten worden beschouwd, blijkt dat dit resultaat is ingegeven door één klein asbestplaatje in het analysemonster, waarbij het (wellicht) om een 'incident' gaat. Daar het gaat om een mengmonster is niet bekend in welke inspectiekuil dit asbest zich bevindt (of eigenlijk bevond). Derhalve wordt aanbevolen om niet direct een nader onderzoek uit te voeren, maar om de drie bewuste inspectiekuilen opnieuw te graven en (laagsgewijs) te onderzoeken, en per kuil separaat te analyseren.

4.7.3 Conclusie

Het fietspad is geen bodemgevoelige functie. Over het algemeen zal de aangetroffen bodemkwaliteit de aanleg van het snelfietspad niet belemmeren. Wel worden nog aanvullende onderzoeken aanbevolen voorafgaand aan de realisatie/uitvoering van het fietspad (bijvoorbeeld wanneer er grond vrijkomt die verplaatst moet worden), maar deze zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan niet direct relevant.

4.8 Water

4.8.1 Kader

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Waterschap Brabantse Delta.

4.8.2 Onderzoek

Oppervlaktewater

In het plangebied is oppervlaktewater aanwezig wat zijn afvoer heeft richting waterloop De Smalle Beek die in eigendom en beheer bij het waterschap is. Hiernaast wordt een deel van het water in het gebied afgevoerd via waterlopen die langs het tracé liggen. Het aanwezige oppervlaktewater betreft greppels en categorie A, B en C waterlopen.

Waterveiligheid

In en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen. Dit levert dus geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

Rioolstelsel

In het gehele gebied wordt het afvalwater getransporteerd via een drukrioleringsstelsel en zijn aparte hemelwatersystemen aangelegd om het regenwater naar het oppervlaktewater af te voeren.

Het hemelwater dat op de fietspaden valt wordt via de bermen en/of aanwezige waterlopen/greppels afgevoerd naar oppervlaktewater.

Toekomstige situatie

Waterkwantiteit

Voor het gedeelte van het fietspad dat in de bestemming Agrarisch en Bos ligt, neemt de verharding in de toekomstige situatie toe. Het hoofduitgangspunt voor de waterhuishouding van de snelfietsroute is het minimaal hydrologisch neutraal ontwikkelen van het plangebied. Vanuit de wet en regelgeving is compensatie benodigd wanneer er tussen de 500 m² en 10.000 m² aan verharding wordt toegevoegd. De volgende rekenregel is van toepassing: toename verhard opp. x gevoeligheidsfactor x 0,06 m³. Het verhard oppervlak neemt met 3.200 m² x 4 = 12.800 m² toe. Compensatie is dus aan de orde. Het hemelwater van het fietspad dat in de bestemming Agrarisch en Bos wordt aangelegd zal worden afgevoerd naar de (thans aanwezige) brede bermen. Hiernaast zal bij de afvoerende waterloop "Smalle Beek" een ecologische inrichting worden gerealiseerd waardoor deze waterloop meer ruimte krijgt om het extra hemelwater dat afkomstig is van het fietspad, maar ook van de omgeving, te kunnen afvoeren. Naast deze ecologische inrichting voorziet de planvorming ook in een natuurlijke inrichting op het perceel van de firma Krinkels (Plantagebaan 58, aangeduid met bestemming Agrarisch) waarbij een deel van dit bedrijfsterrein wordt omgezet naar een invulling van groen met water. Ook op deze locatie wordt aanvullende waterberging gecreëerd voor het omliggende gebied. De compensatie voldoet hiermee.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de watergangen is in handen bij de gemeente Roosendaal en ten aanzien van de Smalle Beek bij waterschap Brabantse Delta.

Rioolstelsel

Bij deze ontwikkeling worden geen aanpassingen aan het rioolstelsel uitgevoerd. Het hemelwater van het fietspad wordt afgevoerd naar de bermen en watergangen die langs het fietspad worden aangelegd of thans al aanwezig zijn.

Duurzaam omgang met hemelwater

In navolging op het landelijk beleid, vastgesteld in het Nationaal Bestuursakkoord Water en Waterbeheer 21e eeuw, hanteert de gemeente de volgende criteria voor de omgang met hemelwater:

| Waterkwantiteitstris | | Waterkwaliteitstris | |
|----------------------|--|---------------------|---|
| 1. Vasthouden | (bijv. toepassen van doorlatende verharding, hergebruik of groene daken) | 1. Schoonhouden | (bijv. geen uitlogende bouw materialen toepassen) |
| 2. Bergen | (bijv. infiltratievoorziening met berging) | 2. Scheiden | (bijv. aparte hemelwater-riolering aanleggen) |
| 3. Afvoeren | (bijv. met apart hemelwaterriool afvoeren naar oppervlaktewater) | 3. Schoonmaken | (bijv. toepassen bodem-passage) |

Klimaatadaptatie

Grote regenbuien moeten binnen het plangebied worden geborgen. Het oppervlak afstromend regenwater mag niet leiden tot wateroverlast in het plangebied en de omliggende omgeving (niet

afwentelen). Dit sluit aan bij het hydrologisch neutraal ontwikkelen van het plangebied. Wateroverlast en afwentelen naar de omliggende omgeving is bij dit project niet aan de orde.

Materiaalgebruik

Uitlogende bouw materiaal, zoals lood, koper, zink en zacht PVC kunnen een nadelige invloed hebben op het milieu. De stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben daardoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie. Het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen wordt daarom aangeraden.

4.8.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Kader

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, met wetgeving ten aanzien van soorten en Natura 2000-gebieden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen). Daarnaast hebben provincies eigen beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; de voormalige Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en overige natuurwaarden buiten het NNN.

Wnb: soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen. Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:

- Er geen andere bevredigende oplossing is, en
- Geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
- Sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - De bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - De volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:

- Er geen andere bevredigende oplossing is, en
- Indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Roosendaal is de provincie Noord-Brabant het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet nodig indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of als er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

4.9.2 Onderzoek

Voor deze ruimtelijke ontwikkeling dienen enkele bomen gekapt te worden. Omdat de kap mogelijk leidt tot negatieve effecten op beschermde flora en fauna, is in 2020 onderzoek gestart naar de aanwezigheid van beschermde soorten. Op basis van de ingreep, ligging en gegevens uit de NDFF is bepaald dat onderzoek noodzakelijk is naar aanwezigheid van broedvogels met jaarrond beschermde nesten, vleermuizen en beschermde flora.

Vleermuizen

Bij het vleermuisonderzoek zijn zomer- en kraamverblijfplaatsen, paarverblijfplaatsen, zwermplaatsen, winterverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied geïnventariseerd. Per

mogelijke functie is onderzoek verricht conform het Vleermuisprotocol 2017. Niet het hele tracé is onderzocht, omdat langs delen van het tracé vleermuizen op voorhand uitgesloten zijn. Dit doordat er geen lijnstructuren aanwezig zijn of deze dusdanig geïsoleerd liggen dat ze geen functie kunnen hebben voor vleermuizen. Het onderzoek beperkt zich daardoor tot de bosopstanden bij het knooppunt van de A17/A58 bij Roosendaal (In het plangebied van bestemmingsplan Snelfietsroute F58 – oostelijk deel).

Het onderzochte deel is geen onderdeel van essentieel foerageergebied van vleermuizen. Gedurende het onderzoek zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger en de rosse vleermuis waargenomen. Het betreft verschillende individuen van de gewone dwergvleermuis en enkele individuen van de laatvlieger en de rosse vleermuis. De meeste foerageeractiviteit boven het projectgebied vond kortstondig plaats. Enkele individuen van de gewone dwergvleermuis maken langer gebruik van de foerageermogelijkheden binnen het projectgebied. De foerageeractiviteiten binnen het projectgebied vinden voornamelijk plaats langs de groenstructuren.

Broedvogels met jaarrond beschermd nest

Om de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten in de bomen binnen en rondom het projectgebied te bepalen, is in juli 2021 veldonderzoek gedaan. Hierbij zijn de bomen vanaf de grond geïnspecteerd op nesten. Daarnaast is gelet op aanwezigheid van roofvogels in de omgeving die kunnen wijzen op aanwezigheid van territoria. Omdat het merendeel van de bomen jonge, kleine bomen betreft, was ook in het seizoen wel zichtbaar of nesten aanwezig waren.

Tijdens het veldbezoek zijn in geen van de bomen nesten aangetroffen en ook zijn geen exemplaren waargenomen van soorten die kunnen wijzen op een nest zoals buizerd, sperwer of boomvalk. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten binnen het projectgebied is daarom uitgesloten.

Overige broedvogelsoorten

Tijdens de verschillende veldbezoeken in het plangebied zijn de diverse algemeen tot schaars in Nederland voorkomende broedvogels waargenomen waarvan verwacht mag worden (zang en/of territorium-indicerende waarnemingen gedaan) dat deze in of nabij het plangebied kunnen broeden. Het gaat om onder andere pimpelmees, houtduif, kauw en merel.

Flora

Om de aanwezigheid van beschermde flora binnen het projectgebied te bepalen, is in juli van 2021 veldonderzoek gedaan. Hierbij is gekeken of beschermde plantensoorten, of geschikte groeiplaatsen voor beschermde plantensoorten, in het projectgebied aanwezig zijn. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten of geschikte groeiplaatsen voor beschermde planten aangetroffen. Er is sprake van voedselrijke en intensief beheerde bermen waardoor beschermde flora, veelal pioniersoorten, geen geschikte groeiplaatsen vinden. De aanwezigheid van beschermde flora is binnen het projectgebied daarom uitgesloten.

Gebiedsbescherming Natura 2000

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, de Brabantse Wal, bevindt zich op circa 6 kilometer afstand. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Eventuele toename van de depositie van stikstof is beschreven in paragraaf 4.10. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand tot de meest nabijgelegen

Natura 2000-gebieden in combinatie met de aard van de plannen (realiseren snelfietsroute) niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de gebiedsbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming wordt niet noodzakelijk geacht.

Natuurnetwerk Nederland

Een klein gedeelte van het plangebied valt in Natuur Netwerk Brabant. Hierop zijn de provinciale regels van toepassing zoals beschreven in paragraaf 3.3.2. In de memo 'Natuurcompensatie aanleg snelfietspad Roosendaal-Bergen op Zoom' zijn de eigenschappen van het betrokken NNB beschreven, is een effectenbeoordeling uitgevoerd en is tenslotte de compensatieopgave bepaald. De memo natuurcompensatie is gebaseerd op uitgebreid onderzoek door Arcadis naar flora en fauna op het voorkeustracé. De memo natuurcompensatie is opgenomen als bijlage van de toelichting.

De snelfietsroute doorkruist het NNB natuurdoeltype N16.04, Vochtig bos met productie, en N03.01, Beek en Bron. Het gaat hier om een strook aan de rand van een tamelijk natuurlijk bosje van ongeveer 2.228 m² waarvan een strookje aan de noordkant zal verdwijnen met een oppervlakte van 323 m². Vervolgens wordt de Smalle Beek overgestoken. Hiervoor zal een kunstwerk gerealiseerd worden, in de vorm van een brug. Op deze locatie is de Smalle Beek ongeveer 2,5 meter breed. Hierdoor zal eveneens over nog ongeveer 12 m² een ingreep plaats vinden binnen het NNB. Samen verdwijnt er binnen het plangebied van dit bestemmingsplan dus in totaal 335 m² aan NNB.

Voor andere delen van het tracé (buiten dit bestemmingsplan) is ook sprake van een ingreep in NNB. Er is voor gekozen de bijbehorende compensatie voor de hele ontwikkeling op één locatie uit te voeren. Het gaat om een nog niet uitgevoerd deel van het NNB, ter hoogte van de leidingenstraat en de hoogspanningsverbinding. De totale compensatieverplichting bedraagt 2.105 m². Op de voorgestelde locatie is ruimte voor 19.729 m² compensatiegebied. Daarmee kan ruimschoots aan de compensatieverplichting worden voldaan. Dit compensatiegebied wordt ingericht met het vastgestelde natuurbeheertype (N12.02). Hierdoor voorziet de natuurcompensatie, zoals overeengekomen voor het oostelijk deel van de snelfietsroute, tevens in voldoende mate voor het westelijk deel op grond van artikel 3.22 IOV. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 4 van deze toelichting.

De inrichting van het compensatiegebied valt zoals aangegeven buiten het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F58 – deel West', maar wordt al wel meegenomen in de compensatieverplichting.

De wijze van compenseren is afgestemd met de provincie en akkoord bevonden.

Houtopstanden

In algemene zin is het mogelijk dat bij een voorgenomen ontwikkeling sprake is van het verloren gaan van houtopstanden die beschermd zijn conform artikel 4 van de Wet natuurbescherming. In een dergelijk geval kan er sprake zijn van een meldingsplicht en herplantplicht. De oppervlakte van de te kappen bomen is minder dan tien are, het betreft ook geen rijbeplanting van maximaal twintig bomen; hierdoor vallen ze niet onder de definitie houtopstanden. Bij de voorgenomen kap is dan ook geen sprake van een meldingsplicht en herplantverplichting in het kader van artikel 4.2 en 4.3 van de Wet natuurbescherming. Echter is het binnen de gemeentelijke verordening mogelijk noodzakelijk een kapvergunning aan te vragen.

4.9.3 Conclusie

Uit het flora en fauna onderzoek blijkt dat geen van de werkzaamheden verstorend of dodend/vernielend werken.

Omdat niet uitgesloten kan worden dat in het plangebied wel algemeen voorkomende broedvogels aanwezig zijn gedurende het broedseizoen, dienen vanuit de algemene Wnb zorgplicht de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Het broedseizoen loopt ongeveer van half maart tot half juli, maar kan afhankelijk van het weer en andere factoren verschuiven.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, dienen geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt en gehouden. Wanneer werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, dient door een deskundig ecooloog onderzocht te worden of broedende vogels ter plaatse aanwezig zijn. Zo ja, wordt door de deskundig ecooloog een passende maatregel bedacht.

Door de voorgenomen plannen op de onderzoeklocatie in combinatie met de afstand, zullen de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het Natuurnetwerk Nederland wordt niet noodzakelijk geacht.

Waar mogelijk compenseren we de te kappen bomen binnen de projectgrenzen. Als dit niet mogelijk is, vindt compensatie plaats op een perceel ten zuiden van de wijk Weihoek.

4.10 Stikstof

4.10.1 Kader

Bouwplannen, in alle diversiteit, kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse. De gebruiksfase kan leiden tot een emissie van stikstofdioxide, bijvoorbeeld als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen en aan het project gerelateerde verkeersbewegingen. Ook kan sprake zijn van een emissie van de stikstofdioxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden (in de aanlegfase), bijvoorbeeld als gevolg van de bouwwerkzaamheden, grondverzet en werkzaamheden t.b.v. aanleg of reconstructie van infrastructuur.

Sinds 1 juli 2021 bevat de Wet natuurbescherming de bouwvrijstelling. De bedoeling daarvan was dat bij de vergunningverlening voor een project geen rekening hoefde te worden gehouden met de stikstofuitstoot van bepaalde bouwactiviteiten. Deze bouwvrijstelling voldoet echter niet aan het Europese natuurbeschermingsrecht, blijkt uit rechtspraak van het Europese Hof van Justitie in Luxemburg. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft daardoor geconstateerd dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten. Net als in de situatie vóórdat de bouwvrijstelling werd ingevoerd, is het noodzakelijk om per project onderzoek te doen naar de mogelijke gevolgen van de uitstoot van stikstof in de aanlegfase.

4.10.2 Onderzoek

De gebruiksfase zal niet leiden tot een emissie van stikstofdioxide. De snelfietsroute heeft op langere termijn een blijvend positief effect op de stikstofdepositie in het gebied. Door de snelfietsroute zal het aantal verkeersbewegingen van auto's dat tussen Bergen op Zoom en Roosendaal plaatsvindt afnemen (de verwachting is dat er 200 auto's per dag minder op en neer rijden tussen Bergen op Zoom en Roosendaal).

De vraag is of er sprake is van een emissie van de stikstofdioxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden in de aanlegfase.

Eind juni 2021 is er een voortoets stikstofdepositie snelfietsroute Roosendaal Bergen op Zoom opgesteld door Van Empel milieuadvies. Indien de beoogde planning wordt uitgevoerd leidt de aanleg van het traject tot een overschrijding van de drempelwaarde van 0,00 mol/ha/jaar (te weten 0,03 mol/ha/jaar en 0,01 mol/ha/jaar). Voor meer informatie wordt verwezen naar het rapport dat is toegevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan.

De aannemer krijgt de opdracht om een Aerieus-berekening te overleggen vóór de uitvoering van het werk. Indien er sprake is van een overschrijding van de waarden zal de aannemer passende maatregelen (moeten) nemen om binnen de kaders te blijven, bijvoorbeeld door de inzet van elektrische machines. Door het vooraf uitvoeren van deze berekening is het inzichtelijk wat nodig is en wordt richting de aannemer al het nodige inzicht gegeven over het in te zetten materieel.

4.10.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het van belang is dat aan de randvoorwaarden wordt voldaan bij de realisatie van de snelfietsroute. Aan de hand van de uitkomsten van de Aerieus-berekeningen zullen – indien nodig- passende maatregelen worden genomen om hieraan te (blijven) voldoen.

4.11 Archeologie en cultuurhistorie

4.11.1 Kader

De Erfgoedwet (2016) bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel (archeologisch) erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

4.11.2 Onderzoek

Uit de controle van de archeologische verwachtingskaart en het bij behorende beleid komt naar voren dat de locatie van het nieuwe snelfietspad voor het grootste deel binnen verschillende zones met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde ligt. De ingrepen voor de realisatie van het snelfietspad gaan mogelijk dieper dan 50cm -mv. Conform het gemeentelijk beleid moeten daarom in de zones meteen hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

Conform de stappen van de AMZ-cyclus dient als eerste een bureauonderzoek conform de KNA 4.1 te worden uitgevoerd waarmee een gespecificeerd verwachtingsmodel wordt opgesteld voor de mogelijk aan te treffen archeologische resten. Het bevoegd gezag c.q. de gemeente Roosendaal heeft echter aangegeven van de AMZ-cyclus af te wijken en geeft aan dat tijdens de realisatie van het fietspad een archeologische begeleiding moet worden uitgevoerd. De locaties van deze archeologische begeleiding worden in een latere fase van het project, nadat bekend is waar bodem verstorende ingrepen gaan plaatsvinden, bepaald.

Het bepalen van de locaties wordt in een latere fase door of in overeenstemming met de gemeentearcheoloog van de gemeente Roosendaal gedaan. Vóór de uitvoering van de

archeologische begeleiding moet een programma van eisen worden opgesteld dat moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag.

4.11.3 Conclusie

Om de archeologische waarden te beschermen wordt in dit bestemmingsplan de huidige dubbelbestemming Waarde – Archeologie opgenomen. Voor het bestemmingsplan is archeologisch onderzoek dan niet noodzakelijk. Voor de uitvoering moet er wel onderzoek gedaan worden. Indien ingrepen niet dieper gaan dan 0.5 meter -Mv, dan zijn er geen aanvullende archeologische onderzoeken noodzakelijk. Voor deze werkzaamheden geldt wel een wettelijke meldingsplicht bij het aantreffen van (mogelijke) archeologische resten. Indien onvoorziene toch vervanging van de fundering noodzakelijk is, dien eerst advies te worden ingewonnen bij de gemeentelijke archeoloog.

4.11.4 NGE

Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek (zie bijlage bij de toelichting voor het gehele rapport) geldt het tracé grotendeels als verdacht NGE-gebied. Voor de uitvoering en realisatie van de snelfietsroute wordt vervolgonderzoek uitgevoerd.

4.12 Kabels en leidingen

4.12.1 Kader

In het plangebied liggen planologisch relevante leidingen. Voor het beoogde fietspadtracé is een KLIC-melding uitgevoerd om inzichtelijk te maken welke kabels en leidingen in de ondergrond aanwezig zijn, welke netbeheerders daarbij horen en waar potentiële conflicten met het toekomstige snelfietspad te verwachten zijn. De KLIC-melding is geanalyseerd, per netbeheerder is aangegeven welk type kabel of leiding zich binnen het totale traject van het fietspad bevindt en of er een potentieel conflict aan verbonden is.

Eis voorzorgsmaatregel (EV)

Er zijn meerdere 'eis-voorzorgsmaatregelen' van toepassing. Een "eis-voorzorgsmaatregel" (EV) is een eis die wordt opgelegd door een netbeheerder. Het houdt in dat bij een bepaald soort 'mechanische grondroeractiviteiten' in een bepaald gebied één of meerdere voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen, vóórdat de werkzaamheden mogen aanvangen. Hiervoor dient contact te worden gezocht met de betreffende netbeheerder(s). Binnen het fietspadtracé geldt deze eisvoorzorgsmaatregel op de volgende locaties:

- Ten hoogte van de buisleidingstraat kruist het fietspad meerdere kabels en leidingen met de status "buisleiding gevaarlijke inhoud";
- Verspreid over het plangebied liggen parallel lopende middenspanningskabel (Enexis) dicht tegen de bestaande (fietspad of rijbaan) verharding;
- Ten hoogte van het parkeer-/werkterrein van de Buisleidingenstraat aan Vinkenbroeksestraat bevindt zich een schakelkast van LSNed.

4.12.2 Onderzoek

Rioolpersleiding

Net ten westen van De Wijper ligt een rioolpersleiding. Het tracé kruist deze leiding drie keer. Bij de aanleg van het fietspad zal rekening gehouden moeten worden met de instandhouding van deze persleiding. Ter bescherming van de belangen van de persleiding is een dubbelbestemming opgenomen. Dit is de dubbelbestemming 'Leiding' met daarin de figuur 'hartlijn – leiding riool', zoals ook in het geldende bestemmingsplan Buitengebied Wouw 2020. Het waterschap is beheerder van deze leiding. Met het waterschap is de wijze van aanleg afgestemd, zodat de leiding bereikbaar blijft voor onderhoud. De ligging van de brug over de Smalle Beek is hier onder andere bij aangepast.

Hoogspanningsverbinding

Net voor de aansluiting op de Oostlaarsestraat kruist het tracé de nieuw te bouwen hoogspanningsverbinding Zuid-West 380 kV Oost. Het fietspad belemmert de aanleg van de hoogspanningsverbinding niet. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding 150-380 kV' overgenomen. Daarmee is het belang van de hoogspanningsverbinding voldoende geborgd. Er is overleg geweest met TenneT, beheerder van de hoogspanningsverbinding. Daaruit is gebleken dat de aanleg van het fietspad geen belemmering oplevert voor de verbinding, mits de hoogte van de lichtmasten ter plaatse van de verbinding verlaagd wordt.

Eis voorzorgsmaatregel (EV)

Er zijn meerdere 'eis-voorzorgsmaatregelen' van toepassing. Een "eis-voorzorgsmaatregel" (EV) is een eis die wordt opgelegd door een netbeheerder. Het houdt in dat bij een bepaald soort 'mechanische grondroeractiviteiten' in een bepaald gebied één of meerdere voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen, vóórdát de werkzaamheden mogen aanvangen. Hiervoor dient contact te worden gezocht met de betreffende netbeheerder(s). Binnen het fietspadtracé geldt deze eisvoorzorgsmaatregel op de volgende locaties:

- Ten hoogte van de buisleidingstraat kruist het fietspad meerdere kabels en leidingen met de status "buisleiding gevaarlijke inhoud";
- Verspreid over het plangebied liggen parallel lopende middenspanningskabel (Enexis) dicht tegen de bestaande (fietspad of rijbaan) verharding;
- Ten hoogte van het parkeer-/werkterrein van de Buisleidingenstraat aan Vinkenbroeksestraat bevindt zich een schakelkast van LSNed.

Parallel liggende kabels en leidingen

Diverse andere kabels en leidingen, van een lagere categorie, kruisen het tracé of liggen daar parallel aan. Bij deze kabels en leidingen worden geen conflicten verwacht. Na verdere uitwerking van het ontwerp (Definitief ontwerp en verder) gaan we verder in gesprek met de betreffende nutsbeheerders.

Mogelijk dienen kabels en leidingen te worden verlegd of kunnen deze (gedeeltelijk) onder de fietspadverharding liggen. In het ontwerp wordt een strook ruimte gereserveerd, de kabels en leidingen strook, waar men indien nodig naar uit kan wijken.

LSNed

LSNed beheert het leidingentracé tussen de industriegebieden van Rotterdam en Antwerpen met aftakkingen naar Moerdijk en richting Vlissingen, de zogenaamde Buisleidingenstraat. Het snelfietspadtracé en de Buisleidingenstraat komen op drie locaties met elkaar in aanraking te weten:

- 1.Oostlaarsestraat (ten hoogte van aansluiting Snelfietsroute)
- 2.Vinkenbroeksestraat (ten oosten van huisnummer 12)
- 3.Wouwbaan (ten hoogte van aansluiting Snelfietsroute)

LSNed heeft op basis van het vastgestelde fietspadtracé (schetsniveau) een analyse uitgevoerd met als doel randvoorwaarden te bepalen voor deze locaties.

Algemene randvoorwaarden:

- Op werkzaamheden binnen de grenzen van de buisleidingenstraat zijn de voorschriften en informatie van LSNed van toepassing;
- Op werkzaamheden binnen de grenzen van de Buisleidingenstraat zijn de Velin Voorwaarden van toepassing. Deze voorwaarden zijn te vinden op www.velin.nl;
- Conform de LSNed voorschriften dient de (verticale) afstand tussen bovenzijde verharding en een kabel/leiding minimaal 1,2 meter te bedragen;
- De leidingexploitanten zijn verantwoordelijk voor hun eigen leidingintegriteit, zij zullen moeten beoordelen of de nieuwe verhardingen en verhardingstypen toelaatbaar zijn;
- Bij graafwerkzaamheden dient de laatste 50 centimeter rondom een kabel of leiding handmatig graven te worden;
- Vervanging van grond door bijvoorbeeld repac dient in overleg te gaan met LSNed en de buisleidingbeheerders. Doorgaans dient een minimale grond/zand laag met een dikte van 50 centimeter te worden gehandhaafd rondom kabels en leidingen;
- Wanneer er openbare verlichting langs het fietspadtracé komt dan dient dit in overleg te gaan met LSNed.

Oostlaarsestraat randvoorwaarden

Op deze locatie sluit het fietspad aan binnen de zone 'eis voorzorgsmaatregel'. Conform het huidige fietspadtracé wordt de bestaande weg (Oostlaarsestraat) niet aangepast. Derhalve gelden hier naast de voorschriften LSNed geen aanvullende eisen.

Vinkenbroeksestraat randvoorwaarden

Op deze locatie volgt men de bestaande weg, hier gelden geen andere of nieuwe eisen dan de voorschriften LSNed, zolang men binnen de bestaande verharding blijft.

Wouwbaan randvoorwaarden

Hier bevindt zich een gasleiding. Doorgaans worden gesloten verhardingen boven (parallel lopende) gasleidingen niet geaccepteerd door leidingbeheerders. Aangezien hier sprake is van een kruising van het tracé worden er geen problemen verwacht; Aan de noordzijde komt het wegontwerp net over de grond van LSNed te liggen. Er worden geen problemen verwacht, wel dient nadere afstemming plaats te vinden (o.a. over de afrastering en afstand uit verharding etc.); Leidingbeheerders Evides/DNWG hebben op deze locatie een beton gelede leiding, dit kan voor lastige raakvlakken zorgen. Hier dient nadere afstemming plaats te vinden; Aan de zuidoostzijde liggen tevens twee stalen buisleidingen (Shell en DOW) van voor de aanleg van de Buisleidingenstraat; Wanneer het ontwerp definitief is dient afstemming plaats vinden over de wijze van afrastering

4.12.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het van belang is dat aan de randvoorwaarden, zoals hiervoor beschreven, wordt voldaan bij de realisatie van de snelfietsroute. Hiernaast is in een vroegtijdig stadium (vanaf voorlopig ontwerp) overleg geweest met alle leidingbeheerders en LSNED. De plannen zijn op de ligging van K+L afgestemd en hieruit zijn enkele beperkte wijzigingen naar voren gekomen.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE ASPECTEN

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

5.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)

In dit bestemmingsplan is de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2012) toegepast. SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan. Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

5.2 Opbouw van de regels

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de in het plan begrepen grond bestemmingen toegewezen met bijbehorende doeleinden. Aan de bestemmingen zijn regels gekoppeld over het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee is bedekt.

Elke bestemming is geometrisch bepaald. Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven het gehele plangebied niet te bedekken. Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifieker te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouwmogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

Naast de standaard die landelijk toegepast wordt, heeft de gemeente voor haar hele gemeentelijke gebied ook een standaard set van bestemmingen en aanduidingen ontwikkeld.

5.2.1 Bestemmingen

Het plan kent de volgende enkelbestemmingen:

- Bedrijf-4
- Groen
- Natuur
- Verkeer

Bedrijf-4

De bestemming 'bedrijf 4' is gekoppeld aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten, toegekend aan solitair gelegen bedrijfsvestigingen. De bestaande bedrijfsfuncties zijn naar 'zwaarte' als zodanig bestemd. Deze bestemming is opgenomen voor de herbegrenzing van het bedrijf aan de Plantagebaan 58. De bedrijfsbestemming wordt verkleind en daarbij deels vervangen door de bestemming Natuur, als onderdeel van de watercompensatie.

Groen

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor beplantingen, bermen en structureel groen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van algemeen nut en ten behoeve van speel- en spelvoorzieningen worden gerealiseerd en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Natuur

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor natuur. Binnen de bestemming is ook extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan. Bebouwing is uitgesloten. De bestemming Natuur is gekozen voor de locatie ten westen van het bedrijf aan Plantagebaan 58, waar watercompensatie zal plaatsvinden.

Verkeer

In dit bestemmingsplan wordt enkel een snelfietsroute mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn fietspaden mogelijk. Omdat een groot deel van de snelfietsroute binnen de huidige bestemming 'Verkeer' is gelegen, is in de plan gekozen om ook enkel de bestemming 'Verkeer' op te nemen voor de snelfietsroute en niet te werken met een andere bestemming of aanduiding. Op deze manier is er een geheel binnen de gemeente.

Het plan kent voorts vier dubbelbestemmingen:

Leiding

De fietsroute kruist een rioolpersleiding. In dit bestemmingsplan is de bijbehorende dubbelbestemming uit het geldende plan 'Buitengebied Wouw 2020' overgenomen. Met de regels in deze dubbelbestemming zijn de belangen van de rioolpersleiding beschermd.

Leiding – Hoogspanningsverbinding 150-380 kV

De fietsroute kruist het tracé de nieuw te bouwen hoogspanningsverbinding Zuid-West 380 kV Oost. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding 150-380 kV' overgenomen. Daarmee is het belang van de hoogspanningsverbinding voldoende geborgd.

Waarde – Archeologie 1 en 2

Er zijn twee dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie. Waarde - Archeologie 1 is bedoeld voor gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde en Waarde - Archeologie 2 voor gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde.

Voorts kent het bestemmingsplan functie- en gebiedsaanduidingen. Noemenswaardig is de gebiedsaanduiding 'overige zone- in Interim omgevingsverordening te verwijderen NNB'.

Daarnaast bevat het plan een aantal aanduidingen die grotendeels voortvloeien uit provinciaal beleid.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Kostenverhaal

In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) is voorgeschreven dat, als een bestemmingsplan een bouwplan als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening mogelijk maakt, tegelijk met het vaststellen van het bestemmingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld om de door de gemeente gemaakte kosten te verhalen, tenzij:

- Het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
- Er geen noodzaak is tot het stellen van locatie-eisen of eisen aan type woningbouw;
- Er geen noodzaak is voor het bepalen van een tijdvak of fasering.

In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Onder een bouwplan wordt onder andere verstaan de bouw van één of meer woningen of ander gebouwen, of bepaalde functiewijzigingen van gebouwen. De aanleg van een fietspad en herinrichting van bestaande infrastructuur is geen bouwplan als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden opgesteld.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

De realisering van het (snel)fietspad en de herinrichting van bestaande wegen worden uitgevoerd in opdracht van de gemeente Roosendaal. De gemeenteraad heeft budget beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Overleg ex. art. 3.1.1 Bro

Het voorontwerpbestemmingsplan wordt ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan een aantal overleginstanties, waarvan in ieder geval de provincie en het waterschap.

7.2 Inspraak

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening wordt het voorontwerpbestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan gedurende die termijn een inspraakreactie indienen.

7.3 Zienswijze

Met ingang van 25 september 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan “snelfietsroute F58 – deel West” gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn er drie zienswijzen en zes vooroverlegreacties binnengekomen. De binnengekomen zienswijzen en vooroverlegreacties zijn samengevat en van beantwoording voorzien in bijlage 11. Naar aanleiding van de zienswijzen en vooroverlegreacties zijn de toelichting en regels op een aantal punten aangepast.