Gemeenteraad Roosendaal
Postbus 5000
4700KA Roosendaal
griffie@roosendaal.nl

Betreft: Raadvoorstel Afgifte ontwerpverklaring van geen bedenkingen Spectrum te Roosendaal (Kadastraal bekend gemeente Roosendaal, sectie S, perceelnummer 01398 (tussen Rucphensebaan en Elementweg))

Roosendaal, 14 juni 2018,

Geachte gemeenteraad,

Aanstaande donderdag 21 juni 2018 behandelt u het raadsvoorstel voor afgifte van een ontwerpverklaring van geen bedenkingen Spectrum te Roosendaal. Inzake dit voorstel willen wij u graag het volgende in overweging meegeven.

Aan de ruimtelijke onderbouwing voor de vestiging van het tankstation op De Meeten II is het marktonderzoek van Bureau Starline als bijlage toegevoegd. In artikel 2.2 van dit onderzoek kunt u lezen dat binnen het marktgebied van De Meeten II reeds 9 tankstations aanwezig zijn. In de conclusie van dit onderzoek wordt gesteld dat er anno 2016 sprake is van een vraagoverschot (meer vraag dan aanbod) van bijna 1 miljoen liter motorbrandstoffen. Omdat wij geen rijen wachtenden bij de tankstations constateren lijkt ons een logische verklaring dat dit overschot onder andere wordt gecompenseerd door inwoners die goedkoop tanken in België. Vervolgens zou dit vraagoverschot door bevolkingsgroei maar liefst oplopen tot 2 miljoen liter in 2030! (artikel 5.2, tabel 7b). Dit terwijl uw structuurvisie 2025 spreekt van vergrijzing en een minimale bevolkingsgroei. De bevolkingsgroei die wordt gehanteerd komt volgens de schrijvers van het marktonderzoek mede door de ontwikkeling van nieuwe woningen in De Landerije. Bijzonder is dat deze wijk al volledig bebouwd was tijdens het publiceren van het onderzoek in februari 2017. Maar zelfs op basis van deze uitgangspunten concludeert het rapport dat er met de komst van een extra tankstation een aanbodverschot ontstaat van 700.000 liter.

Vele gemeenten in Nederland hebben grote ambities als het gaat om de energietransitie. Zo ook Roosendaal. Wijken moeten aardgasloos worden en ons vervoer moet van fossiele brandstof naar elektrisch rijden of rijden op waterstofgas. Van ca. 6% duurzame opgewekte energie nu naar ca. 30% duurzame energie in 2030. Een belangrijke ontwikkeling die geen enkele plaats kent in het marktonderzoek. De aanvraag betreft een doorsnee traditioneel tankstation met fossiele brandstoffen. Gezien de bedenkelijke onderbouwing van het rapport lijkt ons het geschetste aanbodoverschot daarmee ongelofelijk laag ingeschat. Eigenlijk zou de discussie niet over een extra tankstation met fossiele brandstoffen moeten gaan, maar over de transitie van de huidige stations naar duurzamere.

Bijzonder is dat de aanvrager van de omgevingsvergunning al 15 brandstofleveranciers zou hebben benaderd, maar dat nog geen van deze partijen interesse heeft getoond. Het is dus aannemelijk dat de realisatie van het tankstation puur speculatief is en dat de aanvrager het plan doorverkoopt of verhuurt zodra er een vergunning is afgegeven. Bebouwen we daarmee de boemerang voor de leegstand? Het lijkt er wel op. Het eerste voorbeeld zijn de recent gerealiseerde bedrijfsunits die ook (gedeeltelijk) door de eigenaar gebruikt zouden worden, maar nu volledig te huur worden aangeboden. Zie bijgaande foto.

Alles wijst erop dat de schrijvers van het marktonderzoek hebben toegewerkt naar de gewenste conclusie. Waarschijnlijk ligt de echte reden voor het raadsvoorstel in het feit dat de gemeente de aanvrager wil "compenseren" voor het verkeerluw worden van zijn oude locatie aan de Vogelenzangstraat (artikel 2.2 ruimtelijke onderbouwing). Misschien is de grond van die locatie zelfs interessant voor verdere uitbreiding van Borchwerf? Wij zijn benieuwd hoe de andere eigenaren van tankstations denken over deze beweegredenen en de gebrekkige economische onderbouwing.

Naar onze mening is er dan ook geen enkele economische noodzaak tot vestigen van een extra tankstation en het afgeven van een ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

Rest nog het punt van de communicatie aan te halen. Over de invulling van de kavels op De Meeten II is al veelvuldig gepraat. Een voorgenomen bestemmingsplanwijziging is na druk van de omwonenden ingetrokken. Diverse keren zijn er schriftelijk raadsvragen over de toekomst van De Meeten II gesteld en beantwoord. Hieronder een aantal antwoorden van de wethouder op de gestelde vragen.

De bestemming en de planologische situatie van het gebied 'De boemerang' blijven echter ongewijzigd ten opzichte van de huidige in het bestemmingsplan vastgelegde situatie. (53-2018, zie bijlage)

In 'de boemerang' kan bedrijvigheid worden gevestigd die passend is in een dergelijk gebied, een en ander overeenkomstig het huidige bestemmingsplan. (042-2017, zie bijlage)

Wanneer nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die afwijkend zijn van het geldende bestemmingsplan is een participatieve aanpak aan de orde. (053-2018, zie bijlage)

In de eerder benoemde ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt in artikel 1.1 bevestigd dat "De aanvraag omgevingsvergunning past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Majoppeveld'. Dat is vreemd want de bestemming en planologische situatie van De Boemerang zouden toch ongewijzigd blijven, zoals geantwoord door de wethouder?

En als er dan sprake is van een wijziging zou de gemeente de omwonenden toch laten participeren in het tot stand komen van de nieuwe plannen? Deze wijze van (niet) communiceren is overigens niet nieuw en manifesteert zich niet alleen op De Meeten II. Recent nog stelde bijna alle politieke partijen schriftelijke vragen aan de burgemeester over de ontwikkeling van de nieuwe bioscoop in de Nieuwstraat (117-2018). Ook daaruit blijkt de gebrekkige communicatie met de omwonenden en het gebrek aan wil om te luisteren naar mogelijke bezwaren. Blijkbaar heerst er een cultuur binnen onze gemeente waarin plannen

er systematisch doorheen gedrukt worden ten koste van haar inwoners. Als gemeenteraad zou u dit toch ook moeten constateren en uw invloed moeten uitoefenen om dit stop toe te roepen!

Begin dit jaar stelde de PvdA de volgende vraag: *"Zijn er nog andere relevante ontwikkelingen te melden over de Meeten 2?"* Het antwoord van de wethouder was kort en bondig: *"Nee"*. (001-2018). Op dat moment was het onderzoek naar de economische haalbaarheid voor het tankstation op de Meeten II al bijna een jaar oud! En waren de leden van het Actiecomité al meerdere keren benaderd door een tussenpersoon van de aanvrager om te polsen wat zij van de plannen vonden. Dit overschrijdt naar onze mening toch wel de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Als actiecomité vragen wij de gemeenteraad stelling te nemen in deze discussie. Het niet verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen is namelijk de enige manier om de plannen te stoppen en een statement te maken ten aanzien van de communicatie door de gemeente. Door ons bezwaar maken op de omgevingsvergunning heeft namelijk geen zin, omdat wij uit ervaring weten dat dan de kaart van "niet belanghebbende" door de gemeente wordt gespeeld.

Tot slot nog het volgende. Vaak schermt de gemeente met het feit dat als een aanvraag voor omgevingsvergunning past binnen het bestemmingsplan er in beginsel vergunning moet worden verstrekt. Publiekrechtelijk is dit correct. Echter heb je als grondeigenaar ook een privaatrechtelijke mogelijkheid om te sturen op wie zich wel of niet kan vestigen op je grond. Als eigenaar verkoop je namelijk de grond en kan daar voorwaarden aan verbinden. Bijvoorbeeld voorwaarden ten aanzien van de kwaliteit van de bebouwing en terreininrichting die wordt gerealiseerd. In een persoonlijk gesprek met de wethouder heeft het actiecomité de mogelijkheden besproken om voor De Meeten II kwaliteitsrichtlijnen op te stellen en deze te koppelen aan de verkoop van de kavels. Zulke richtlijnen zijn namelijk bij veel andere locaties in Roosendaal leidend bij het tot stand komen van de bouwplannen. Bijkomend voordeel is dat omwonenden betrokken kunnen worden bij het tot stand komen van de kwaliteitsrichtlijnen waardoor draagvlak wordt gecreëerd. Helaas werd de noodzaak van dergelijke kwaliteitsrichtlijnen niet onderkend.

Wij sluiten af met het aanbod nu echt met elkaar in gesprek te gaan over de toekomst van De Meeten II. Als actiecomité zijn wij bereid hier tijd in te steken en zien de uitnodiging van de gemeenteraad hiertoe met vertrouwen tegemoet.

Uiteraard bereid tot een mondelinge toelichting,

Hoogachtend,

Actiecomité de Meeten II

Bijlagen: Foto verhuurbord bedrijfsunits
053-2018
042-2018
001-2018
Ruimtelijke onderbouwing Spectrum te Roosendaal

BEDRIJFSUNITS TE HUUR
Spectrum
34 - 36 - 38 - 40
Eigen
buiten
terrein
Oprit
voor- en
achterzijde
312 M2
RADEMAKERS
MAKELAARDIJ
0165 - 20 10 96
WWW.RADEMAKERSMAKELAARDIJ.NL

Gemeente Roosendaal	Schriftelijke vraag CDA ROOSENDAAL
Datum	7 maart 2018
Onderwerp	Aanvullende vragen De Meeten II
Betreft het een raadsvoorstel/raadsmededeling in de cyclus?	Nee
Beleidsterrein	Bestuur
Portefeuillehouder	Theunis

Naar aanleiding van de beantwoording van eerdere vragen van de PvdA-fractie en de onlangs gestelde vragen van D66 hebben wij enkele aanvullende vragen.

Op de vraag naar de wijze waarop omwonenden worden betrokken bij de ontwikkelingen, wijst u op "diverse mogelijkheden in de procedure van totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan". Dit is zacht uitgedrukt een weinig concreet antwoord. Wij willen graag weten op welke momenten u de omwonenden inspraak geeft in de totstandkoming van een nieuwe ruimtelijke visie voor De Meeten II en hoe u daar dan concreet vorm aan geeft. Het is u bekend dat de omwonenden zich hebben georganiseerd in een actiecomité dat herhaaldelijk heeft verzocht om in een vroeg stadium te worden gekend in een constructieve dialoog over de invulling van het gebied. Het actiecomité ervaart dat daar niet, of in ieder geval niet optimaal gehoor aan wordt gegeven. Dat is jammer. Het staat bovendien in contrast met de ontwikkeling van andere gebieden in onze gemeente waarbij wel wordt gekozen voor een participatieve aanpak. Daarnaast voelen omwonenden zich bezwaard om steeds de juridische weg van bezwaar te moeten bewandelen om iets te kunnen inbrengen en is het spijtig dat eenmaal ingediende bezwaren vervolgens niet inhoudelijk worden behandeld. Dit leidt tot de volgende vragen:

Vraag 1: Bent u het met ons eens dat omwonenden die graag willen meedenken over de ruimtelijke ontwikkelingen in hun directe wooningeving de kans moeten krijgen om dat in een vroeg stadium te doen, zodat zij een reële stem hebben in de vorming van een plan en niet beperkt zijn tot het instellen van rechtsmiddelen die pas open staan als de ruimtelijke beeldvorming al is afgerond en neergelegd in een ontwerpbesluit?

Vraag 2: U geeft aan dat de nieuwe visie voor De Meeten II nog niet is afgerond. Daaruit leiden wij in ieder geval af dat wordt gewerkt aan een nieuwe visie. Wat is, los van de gedetailleerde uitwerking, de denkrichting voor deze visie en in hoeverre wijkt deze significant af van de huidige visie?

Vraag 3: Is het verstandig om vergunningen te verlenen voor nieuwe ontwikkelingen op basis van een kader dat op afzienbare tijd niet meer zal gelden? Kan niet beter pas een start worden gemaakt met het realiseren van nieuwe projecten als voor iedereen duidelijk is wat de nieuwe ruimtelijke visie is?

Naast deze vragen over de ontwikkelingen in het algemeen, hebben wij ook nog enkele aanvullende vragen over de reeds afgegeven vergunningen voor de bedrijfsruimte en de uitwegen op de strook tussen het Spectrum en de Elementenweg die bekend staat als "de boemerang".

Vraag 4: Kunt u uitleggen waarom er geen zodanige samenhang bestaat tussen de vergunningen voor het bouwen en voor de uitwegen op hetzelfde perceel, dat deze gezamenlijk hadden moeten worden bekendgemaakt? Acht u het, los van de juridische aspecten, niet vanzelfsprekend dat vergunningen die zien op hetzelfde initiatief tegelijkertijd worden bekendgemaakt?

In het geldende "Beeldkwaliteitsplan Majoppeveld" staat: *'Om het plan een duidelijke status te geven dient het onderworpen te worden aan politieke besluitvorming, zodat het een maatschappelijk en politiek draagvlak krijgt en de welstandscommissie voldoende rugdekking geeft'.* Dit heeft in het verleden dus ook plaatsgevonden. Het huidige beeldkwaliteitsplan blijft dus tot op heden een toetsingskader voor de in het plangebied te bereiken beeldkwaliteit. Het vormt het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bij de beoordeling van bouwplannen. In het geldende "Beeldkwaliteitsplan Majoppeveld" (pagina 7) is met betrekking tot "de boemerang" (deelgebied 4) het een en ander neergelegd, dat nog eens is bevestigd in de richting van de bewoners in de "Majoppeveld Nieuwsbrief" van de gemeente Roosendaal van mei 2007: de Elementenweg wordt verkeersluw gemaakt; parkeren op "de boemerang" geschiedt tussen en niet vóór de bebouwing; aan de voorzijde van de gevels van de bedrijfspanden worden bomen aangelegd om het zicht vanuit De Landerije te onttrekken.

Vraag 5: Hoe kan de portefeuillehouder dit rijmen met het feit dat er recentelijk een vergunning is afgegeven die het toestaat om een uitweg te creëren over de gehele breedte van een perceel op "de boemerang" aan de zijde van de Elementenweg? Bent u het met ons eens dat dit haaks staat op de beeldkwaliteitseisen omdat **a**) er nu juist meer verkeer zal ontstaan op de Elementenweg, **b**) parkeren kan geschieden aan de voorzijde van het pand en **c**) het aanleggen van bomen onmogelijk zal zijn?

U geeft in uw eerdere beantwoording aan dat er geen "harde juridische uitspraken" worden gedaan omtrent ontsluiting in het beeldkwaliteitsplan. Zoals blijkt uit de vorige vraag, is het beeldkwaliteitsplan daarover echter volstrekt helder. Wij beseffen ons dat een beeldkwaliteitsplan geen juridische normen bevat. Het is echter wel een richtinggevend document voor de ruimtelijke ordening, dat het gerechtvaardigde vertrouwen wekt richting burgers dat het gebied zal worden ingevuld conform de visie die daarin is neergelegd. Die is in dit geval nog versterkt door de eerder genoemde nieuwsbrief.

Vraag 6: Waarom heeft het college bij het vergunnen geen rekening gehouden met het eigen beeldkwaliteitsplan? Bent u het met ons eens dat door zo te handelen het vertrouwen van burgers geen goed wordt gedaan?

Vraag 7: Beseft u dat het nu geldende beeldkwaliteitsplan in grote mate heeft bijgedragen aan de keuze van de omwonenden om al dan niet een huis te kopen nabij De Meeten II? Bent u het met ons eens dat het mede daarom onwenselijk is om de beeldkwaliteitseisen te wijzigen zonder deze omwonenden daarin vooraf te kennen?

Inmiddels is ook een tweede vergunningaanvraag binnen dit gebied aan de orde, namelijk die voor het realiseren van een onbemand tankstation. Naar aanleiding van berichtgeving hierover in BN de Stem op 6 maart 2018 zijn bij ons de volgende vragen gerezen.

Vraag 8: er is nog geen besluit op deze vergunningaanvraag in zicht, laat staan dat er bezwaarschriften zijn ingediend. Hoe kan de portefeuillehouder dan al stellen dat de omwonenden geen belanghebbende zijn bij een eventuele verlening van deze vergunning? Is het voor beantwoording van die vraag niet vereist dat per bezwaarschrift bekeken wordt of de indiener gevolgen van enige betekenis ondervindt van de vergunde activiteit, hetgeen pas kan worden beoordeeld als duidelijk is wat er precies wordt vergund en wie die indiener is?

Vraag 9: De raad heeft via de ingekomen stukken reeds kennis kunnen nemen van de mededeling dat voor deze vergunningaanvraag een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig is. Hoe kan de portefeuillehouder dan stellen dat dit initiatief in het bestemmingsplan past?

Vraag 10: Voorziet u op korte termijn meer aanvragen voor initiatieven op De Meeten II, in het bijzonder "de boemerang", en zo ja voor welke activiteit(en)? Hoe zullen deze worden getoetst aan het geldende beeldkwaliteitsplan?

Namens de CDA-fractie: Sebastiaan Hamans
Namens de PvdA-fractie: Michael Yap

Wij beantwoorden de vragen als volgt.

Vraag 1

Voor het gebied De Meeten 2 is het in 2007 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Majoppeveld nog steeds van kracht. Dit bestemmingsplan geeft bepaalde mogelijkheden voor invulling van het gebied als bedrijventerrein. Wanneer een bouwaanvraag past binnen de bouw- en gebruiksregels van voornoemd plan, dan is dat ook voor het college bepalend bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

Wanneer nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die afwijkend zijn van het geldende bestemmingsplan, is een participatieve aanpak aan de orde. De wethouder heeft aangegeven met de bewoners van De Landerije in gesprek te gaan wanneer sprake is van nieuwe ontwikkelingen in het gebied tussen Spectrum en de Rucphensebaan. De bestemming en de planologische situatie van het gebied 'De boemerang' blijven echter ongewijzigd ten opzichte van de huidige in het bestemmingsplan vastgelegde situatie.

Vraag 2

De nieuwe visie voor De Meeten 2 is nog niet afgerond. Wel kan gesteld worden dat de invulling van het gebied De Meeten 2 een bedrijfsmatige invulling zal houden. Voor wat betreft het gebied 'De boemerang' verandert er nauwelijks iets, omdat in deze strook, gelegen nabij woonwijk De Landerije en het buitengebied, al verregaand rekening gehouden is qua bouwregels en functionele mogelijkheden als overgangsgebied. De in het vooruitzicht gestelde, maar nog niet afgeronde visie heeft betrekking op de invulling van het middengebied van De Meeten 2, meer specifiek het gebied waar eind 2016, begin 2017 plannen bestonden voor de vestiging van een logistiek bedrijf.

Vraag 3

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 aangegeven, heeft de nieuwe visie voor De Meeten 2 geen consequenties voor de planologische mogelijkheden van 'De boemerang'. Het huidige bestemmingsplan biedt mogelijkheden voor de invulling van 'De boemerang' als kleinschalig bedrijventerrein, bedoeld voor bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3.1.

Wanneer aanvragen worden ingediend om zich in dit gebied te mogen vestigen, dan worden deze getoetst aan het nu geldende bestemmingsplan (het bestemmingsplan Majoppeveld dat in december 2007 door de raad is vastgesteld).

Indien er geen redenen zijn om vergunningsaanvragen te weigeren, is de gemeente zelfs gehouden om vergunning te verlenen wanneer de plannen passen in het bestemmingsplan.

Vraag 4

Bouwen wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de technische regels die gelden voor het oprichten van bouwwerken. Voor het verlenen van in-/uitritten gelden andere toetsingscriteria. In-/uitritten worden niet geregeld in bestemmingsplannen. Hiervoor worden aparte procedures gevolgd. Bouwen en uitwegen zijn derhalve niet onlosmakelijk: voor bouwen zijn het bestemmingsplan en de Wabo van toepassing , voor in-/uitritten de APV.

Vraag 5

Nee, er bestaat geen verband tussen de breedte van een in-/uitrit en het aantal verkeersbewegingen op de Elementweg. Parkeren aan de voorzijde van het gebouw is mogelijk nu er voor bezoekersparkeren een in-/uitrit aan de zijde van Spectrum wordt gecreëerd. Er zijn aan de oostzijde van de Elementweg al bomen aangeplant.

Vraag 6

Bij het beoordelen van bouwaanvragen die betrekking hebben op het gebied De Meeten 2 geldt het beeldkwaliteitsplan als toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). De in het beeldkwaliteitsplan opgenomen criteria kunnen niet als 'harde' normen beschouwd worden, doch meer als richtinggevend waarbij de CRK een eigen visie omtrent de gewenste beeldkwaliteit moet ontwikkelen: een beeldkwaliteitsplan geldt als een referentiekader voor de CRK. Het betreft redelijke eisen van welstand.

Vraag 7

Dat beseffen wij. Het beeldkwaliteitsplan is ten principale bedoeld voor het bereiken van een bepaalde architectonische kwaliteit van de op te richten bebouwing in het gebied. Alleen voor wat betreft bepaalde verkeersaspecten niet aangesloten bij het beeldkwaliteitsplan. Daarbij geldt de overweging dat verkeersaspecten niet vallen onder de noemer van beeldkwaliteit. De beeldkwaliteitseisen voor de beoordeling van bouwaanvragen zijn echter niet veranderd.

Vragen 8 en 9

Hoewel een verkooppunt voor motorbrandstoffen qua milieucategorie zonder meer past binnen de ter plaatse geldende bedrijfsbestemming, heeft de gemeente Roosendaal het uitdrukkelijke beleid dat een dergelijke functie niet rechtstreeks mogelijk is binnen een bedrijventerreinbestemming, maar dat in een concreet geval een afweging zal worden gemaakt of de oprichting van een dergelijke functie op een bepaalde locatie tot de mogelijkheden dient te behoren. Dat is ook hier het geval. Gelet op de locatie, gesitueerd aan een hoofdweg, op circa 375 m. van de dichtstbijzijnde woning in De Landerije is het college voornemens in principe medewerking te verlenen aan de oprichting van een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG op deze locatie. Dit kan pas geëffectueerd worden na het doorlopen van de uitgebreide Wabo-procedure. Deze procedure voorziet in inbreng van de gemeenteraad (een verklaring van geen bedenkingen) en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Het is inderdaad niet correct geweest om te stellen dat het initiatief direct past in het bestemmingsplan.

Vraag 10

Er kunnen aanvragen worden ingediend die beoordeeld zullen worden aan de hand van het bestemmingsplan en waarbij het beeldkwaliteitsplan door de CRK betrokken wordt bij het door deze commissie te geven advies.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens dezen,
De wethouder ruimtelijke ordening,

Toine Theunis

Gemeente Roosendaal	Schriftelijke vraag CDA
Datum	7 februari 2017
Onderwerp	De Meeten 2
Betreft het een raadsvoorstel/raadsmededeling in de cyclus?	Nee
Beleidsterrein	Omgeving
Portefeuillehouder	Wethouder Theunis

Naar aanleiding van bezorgdheid van bewoners van Kortendijk, Landerije en De Meeten 1 over de aard van de beoogde bebouwing van de percelen die ontstaan na de herkaveling in Meeten 2, stellen wij u de volgende vragen:

1. Is ook na de herkaveling of aanpassing van het bestemmingsplan een beeldkwaliteitsplan voor het hele gebied geldend als zich een gegadigde voor de vestiging van een bedrijf bij u aanmeldt?
2. Roosendaal wil behalve het bevorderen van bedrijvigheid en werkgelegenheid, ook een gemeente zijn waar het mooi en prettig wonen is. Kan het zijn dat door het aanprijzen en verkopen van grote percelen voor bedrijfsvestigingen op de beoogde locatie, het woongenot van bewoners in Kortendijk, de Landerije en De Meeten 1 onder druk komt te staan, ook al spreekt de conclusie in het "Inspraak- en overlegrapport Bestemmingsplan De Meeten 2" over zorgvuldigheid bij de invulling van het gebied De Meeten 2? (pag. 13)
3. Stedenbouwkundigen hebben bij de aanleg en inrichting van de wijken, de aanleg van de wegen en de nieuwe natuur hun inbreng geleverd. Kijken er bij de beoogde aanpassing opnieuw deskundigen mee, die oog hebben voor de aansluiting van wonen en bedrijvigheid en de gewenste balans tussen alle aspecten in het landschap, de natuurlijke elementen en de woonomgeving?
4. Aan de bestemming van het deel 'de Boemerang' lijkt in de nieuwe plannen niks te veranderen, maar hoe kansrijk zijn beoogde vestigingen daar nog, in gedachte het verrijzen van een grote loods of een 24 uur continue bedrijf op de nieuwe grote kavel, terwijl juist deze sector bedoeld is voor een geleidelijke overgang tussen wonen en bedrijvigheid?

Namens de CDA-fractie,

Ad Mol

Wij beantwoorden de vragen als volgt:

Ad 1
Het huidige beeldkwaliteitsplan blijft een toetsingskader voor de in het plangebied te bereiken beeldkwaliteit. Het vormt het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bij de beoordeling van bouwplannen.

Ad 2
Wij zijn van oordeel, dat het realiseren van een grootschalig bedrijf in het plangebied De Meeten 2, niet hoeft te leiden tot een aantasting van het woongenot van de bewoners van Kortendijk en De L:anderije. Overigens kunnen op basis van het huidige bestemmingsplan Majoppeveld in het gebied al grote bedrijven worden gevestigd, deels met een hogere bouwhoogte en in een zwaardere milieucategorie dan in de toekomst de bedoeling is.

Ad 3
Ja.

Ad 4
Het gebied 'de boemerang' blijft ook in de toekomst het overgangsgebied tussen woonwijk en het bedrijventerrein Majoppeveld. In 'de boemerang' kan bedrijvigheid worden gevestigd die passend is in een dergelijk gebied, een en ander overeenkomstig het huidige bestemmingsplan. Daarbij wordt nog opgemerkt dat het retentiegebied met groenvoorzieningen eveneens behalve de specifieke retentiefunctie ook een afschermende werking heeft.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders,
De wethouder ruimtelijke ordening,

Toine Theunis

Gemeente Roosendaal	Schriftelijke vraag PvdA
Datum	3 januari 2018
Onderwerp	Ontwikkelingen de Meeten II
Betreft het een raadsvoorstel/raadsmededeling in de cyclus?	Nee *Betreft toelichtende vragen van technische aard.*
Beleidsterrein	Omgeving
Portefeuillehouder	Theunis

Ontwikkelingen de Meeten II

Het bestemmingsplan Majoppeveld is vorig jaar geactualiseerd middels een nieuw bestemmingsplan. Het college van B&W heeft hierbij aangegeven dat het plandeel 'De Meeten 2' niet is meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan Majoppeveld. Het college van B&W was zich immers aan het beraden hoe zij de bedrijfsmatige ontwikkeling van de Meeten 2 in de toekomst ziet. Dat vergt tijd want dat moet zorgvuldig gebeuren, aldus het college van B&W. Pas wanneer de gemeentelijke visie voor De Meeten 2 voldoende duidelijk is, wordt voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Het bestemmingsplan Majoppeveld, dat dateert uit 2007, blijft voor het gebied De Meeten 2 onverkort van kracht. Dit plan blijft daarmee toetsingskader voor de beoordeling van initiatieven die mogelijk kunnen komen voor dit gebied. Wel is hierbij aangegeven dat voor het plandeel De Meeten 2 vanaf 20 december 2017 dit wel consequenties heeft voor het kunnen heffen van leges bij bouwplannen.

Onze fractie heeft kennis kunnen nemen van de informatie uit het Gemeenteblad waaruit blijkt dat eind vorig jaar een vergunning is verleend voor het realiseren van twee uitwegen in het plandeel De Meeten 2 en een omgevingsvergunning voor het oprichten van een bedrijfsruimte.

Hieruit kunnen we opmaken dat er dus interesse is voor bedrijven om zich te vestigen in De Meeten 2. Een ontwikkeling die wij toejuichen, waarbij wel rekening dient te worden gehouden met het toetsingskader als opgenomen in het beeldkwaliteitsplan voor De Meeten 2.

Gelet op deze ontwikkeling heeft onze fractie de volgende vragen:

1. Wat is de stand van zaken m.b.t. de gemeentelijke visie voor De Meeten 2 en het hierbij nieuw op te stellen bestemmingsplan voor dit plandeel?

2. Op welke wijze zijn of worden onze inwoners betrokken bij deze gemeentelijke visie?

3. Past de omschreven ontwikkeling (het oprichten van een bedrijfsruimte) binnen de gemeentelijke visie voor De Meeten 2?

4. Wat zijn de kwaliteitsrichtlijnen, zoals die bijvoorbeeld bestaan voor 't Zand, voor (potentiële) kopers bij het inpassen van de door hun gewenste bebouwing voor De Meeten 2?

5. Kunt u toelichten waarom de realisatie van twee uitwegen, waarvoor een vergunning is verleend, past binnen het beeldkwaliteitsplan van De Meeten 2?

6. Zijn er nog andere relevante ontwikkelingen te melden over De Meeten 2?

Alvast dank voor uw antwoorden,

Namens de PvdA,
Michael Yap

Wij beantwoorden de vragen als volgt:

1. De gemeentelijke visie omtrent de ontwikkelingsrichting van De Meeten 2 is nog niet afgerond.

2. Wanneer de gemeentelijke visie er is zal deze worden vertaald in een nieuw bestemmingsplan. In de procedure van totstandkoming van een bestemmingsplan zijn diverse mogelijkheden aanwezig om inbreng te leveren.

3. Het bestemmingsplan Majoppeveld, dat in 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld, is voor wat betreft het gebied De Meeten 2 het toetsingskader. Als een aanvraag voldoet aan voornoemd bestemmingsplan, kan vergunning verleend worden.

4. Het beeldkwaliteitsplan voor De Meeten 2 is mede een toetsingskader voor de beoordeling van ingediende plannen. Het gaat daarbij om de beeldkwaliteit.

5. De beoordeling van in-/uitritten wordt bepaald door de kaders die daarvoor zijn opgesteld. In het beeldkwaliteitsplan wordt omtrent de ontsluiting geen juridisch harde uitspraak gedaan doch gesproken over 'zoveel mogelijk'.

6. Nee.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens dezen,
De wethouder ruimtelijke ordening,

Toine Theunis

Ruimtelijke onderbouwing Spectrum te Roosendaal, onbemand verkooppunt motorbrandstoffen

BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Ruimtelijke onderbouwing Spectrum te Roosendaal, onbemand verkooppunt motorbrandstoffen

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Doel en reikwijdte omgevingsvergunning 7
1.3 Ligging en begrenzing 8
1.4 Geldend bestemmingsplan 9
1.5 Leeswijzer 10

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande en toekomstige situatie **11**
2.1 Bestaande situatie 11
2.2 Toekomstige situatie 11

Hoofdstuk 3 Beleid **15**
3.1 Rijksbeleid 15
3.2 Provinciaal beleid 17
3.3 Gemeentelijk beleid 21

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten **23**
4.1 Bodem 23
4.2 Archeologie 23
4.3 Cultuurhistorie 24
4.4 Water 25
4.5 Ecologie 29
4.6 Geluid 32
4.7 Luchtkwaliteit 32
4.8 Bedrijven en milieuzonering 33
4.9 Externe veiligheid 33
4.10 Besluit MER effectrapportage 34
4.11 Conclusie 35

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid **37**
5.1 Economische uitvoerbaarheid 37
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 37

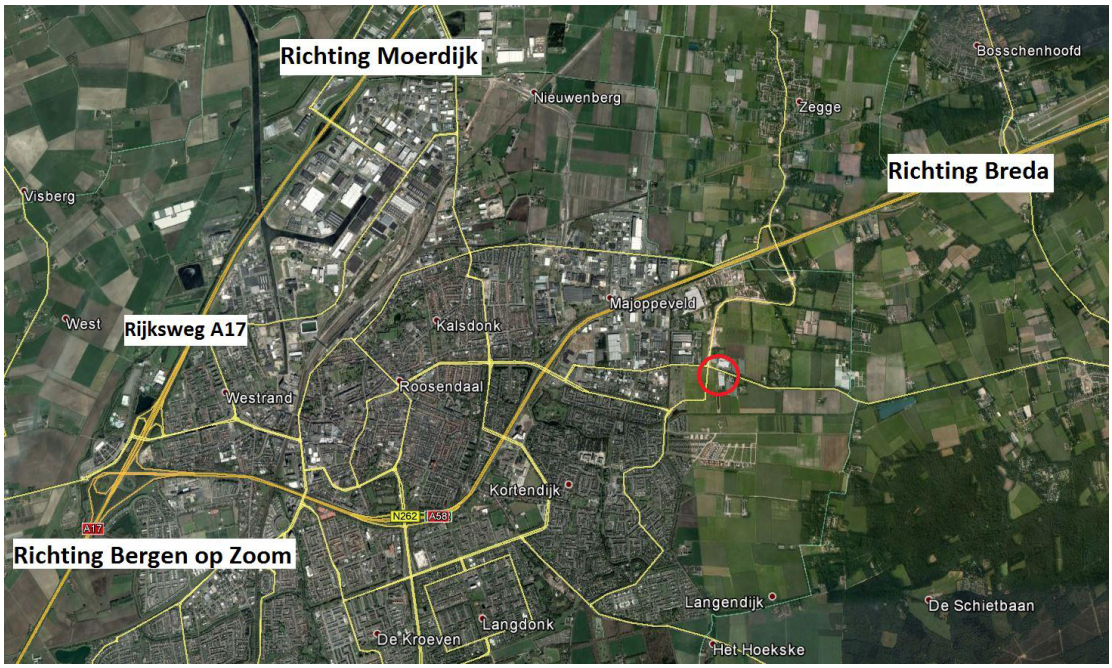
Hoofdstuk 6 Conclusie **39**

Bijlagen **41**

Bijlage 1 Distributief Planologisch Onderzoek **43**

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding



Uitsnede luchtfoto, bron: Google Maps

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de realisatie van een brandstofverkooppunt zonder LPG (inclusief 4 wasboxen) op de locatie Spectrum te Roosendaal. De aanvraag omgevingsvergunning past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Majoppeveld'.

Om de realisatie mogelijk te maken is het noodzakelijk om af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Door de gemeente Roosendaal is aangegeven dat daaraan in principe medewerking wordt verleend. In het kader van de afwijking van het geldende bestemmingsplan is ten behoeve van de omgevingsvergunning voor planologisch afwijken een ruimtelijke onderbouwing benodigd, waarin omschreven wordt op welke wijze de situatie gewijzigd wordt en waarom dit passend is binnen het geldend beleid (met uitzondering van het geldende bestemmingsplan) en de omgeving. Dit zogenaamde ‘projectafwijkingsbesluit’ doorloopt een separate (uitgebreide) procedure op basis van artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.2 Doel en reikwijdte omgevingsvergunning

In de Wabo is in artikel 2.1, eerste lid, onder c, bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of beheersverordening. In artikel 2.12, eerste lid, onder a, is aangegeven dat een omgevingsvergunning in dat geval slechts kan worden verleend:

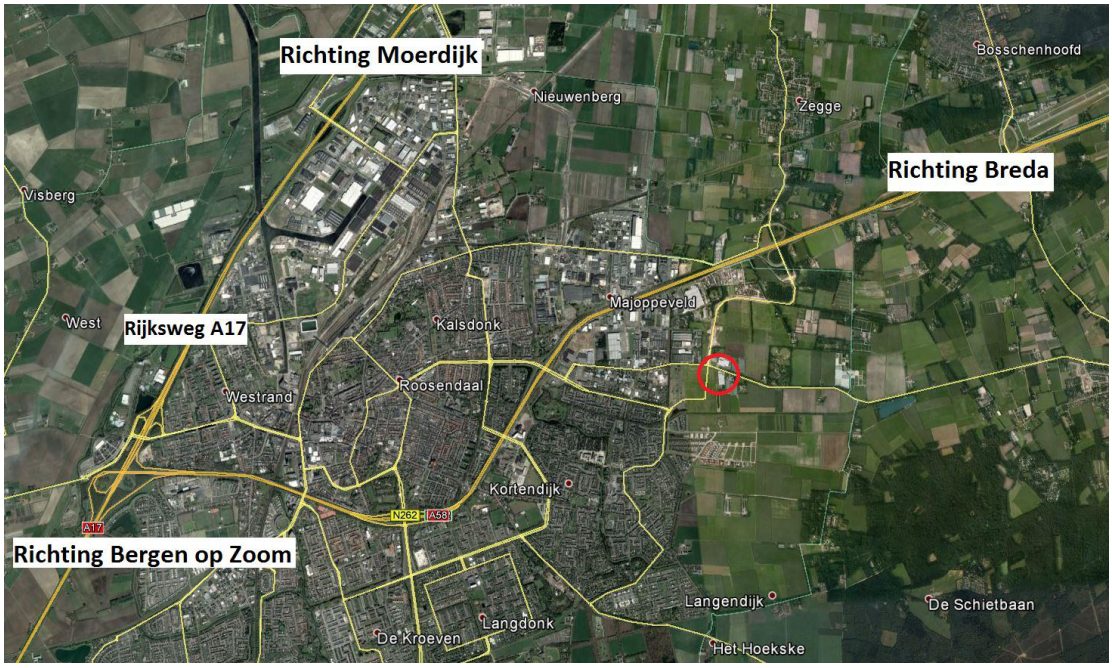
1. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, of
2. indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.
3. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de afwijkingsregels van het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling valt ook niet aan te merken als een (Wabo) kruimelafwijking conform artikel 2.12 lid 1 onder a sub 2. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien, conform artikel 2.12, eerste lid, onder a sub 3, de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

De onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet in de motivering om een projectafwijkingsbesluit

volgens de Wabo te nemen, aan de hand van het doorlopen van de uitgebreide procedure omgevingsvergunning. Het geldende bestemmingsplan blijft geldig; door middel van deze omgevingsvergunning wordt enkel voor het onderhavige project van het bestemmingsplan afgeweken.

1.3 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen op de locatie Spectrum, ter hoogte van de rotonde met de Rucphensebaan in Roosendaal. De ligging van het plangebied is rood omlijnd weergegeven op onderstaande kaarten.



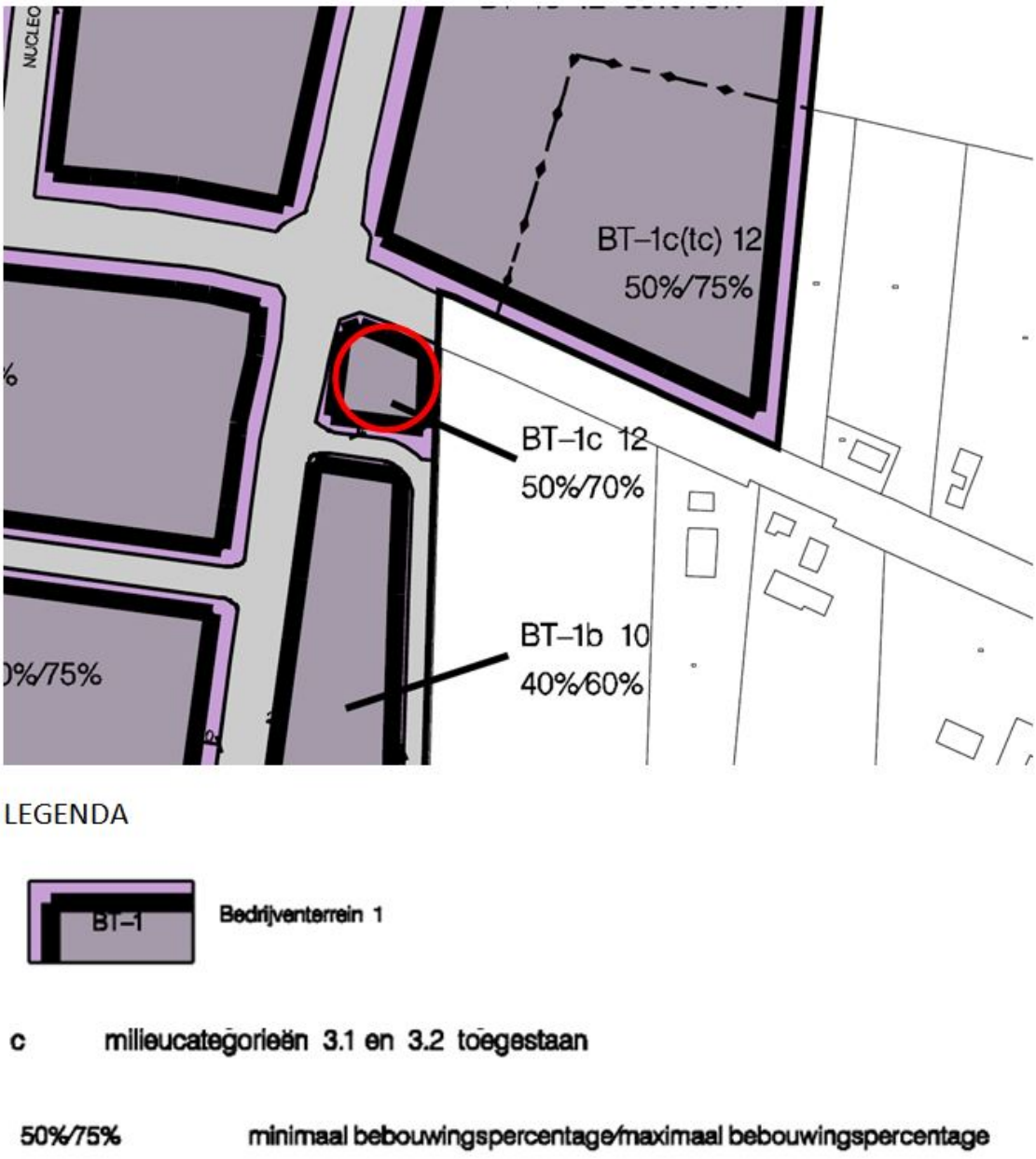
Uitsnede luchtfoto, bron: Google Maps

Projectlocatie, bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

1.4 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan 'Majoppeveld', zoals onherroepelijk geworden op 8 augustus 2008. Het perceel heeft de bestemming 'Bedrijventerrein 1', met de aanduiding 'c'.

Het perceel is bestemd voor bedrijven voor zover deze voorkomen in milieucategorie 3.1 en 3.2 van de VNG-uitgave Staat van bedrijfsactiviteiten. Het geldende bestemmingsplan laat het realiseren van een brandstofverkooppunt zonder LPG (inclusief wasboxen) qua gebruik op de planlocatie niet toe. Hieronder is een uitsnede uit de verbeelding van het geldende bestemmingsplan opgenomen.



Uitsnede plangebied bestemmingsplan Majoppeveld, bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Op 2 november 2017 is het bestemmingsplan Majoppeveld vastgesteld. De beoogde ontwikkeling vindt plaats in het plandeel De Meeten 2 waar het bestemmingsplan (2007), zoals hiervoor beschreven voorlopig nog van kracht blijft.

1.5 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt de bestaande en toekomstige situatie beschreven. Vervolgens wordt het project in Hoofdstuk 3 getoetst aan het relevante beleid. In Hoofdstuk 4 wordt getoetst aan de aspecten aan de hand van uitgevoerde milieuonderzoeken. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische uitvoerbaarheid. Tot slot volgt in Hoofdstuk 6 een conclusie over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2.000 m^2. In de huidige situatie zijn de gronden in gebruik als grasveld met enkele opgaande beplanting. Aan de oostzijde grenst het gebied aan het verharde bedrijfsperceel van Kwekerij Potters.

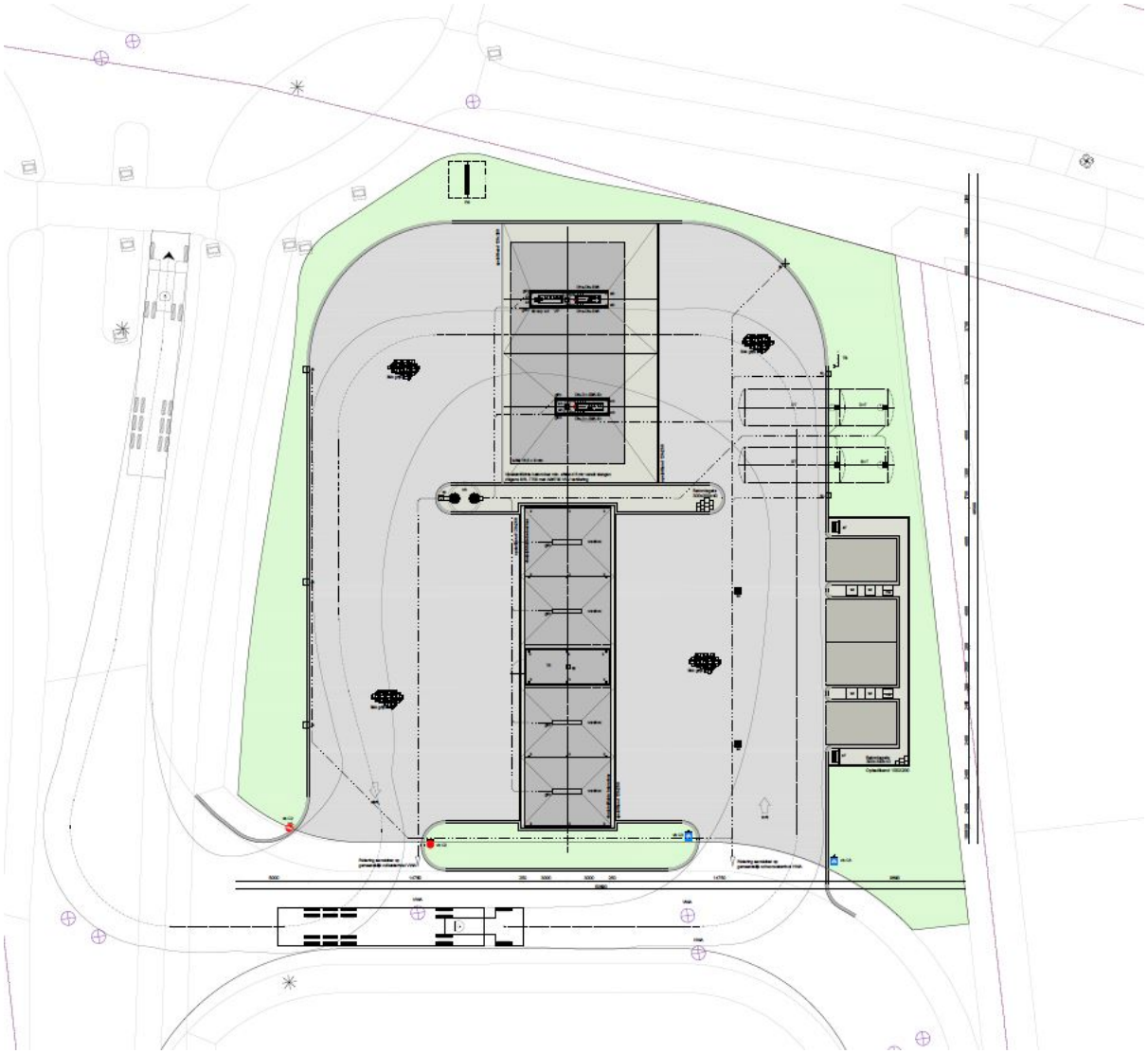
Foto planlocatie genomen vanaf de rotonde aan het Spectrum, bron: Google Streetview

2.2 Toekomstige situatie

De huidige locatie aan de Vogelenzang 7 te Roosendaal is door aanpassingen aan de wegenstructuur verkeersluw geworden. Het plan beschreven in deze ruimtelijke onderbouwing is ter vervanging van deze locatie. Het nieuwe brandstofverkooppunt zal via het Spectrum worden ontsloten. Deze ontsluitingsweg loopt door het industrieterrein Majoppeveld.

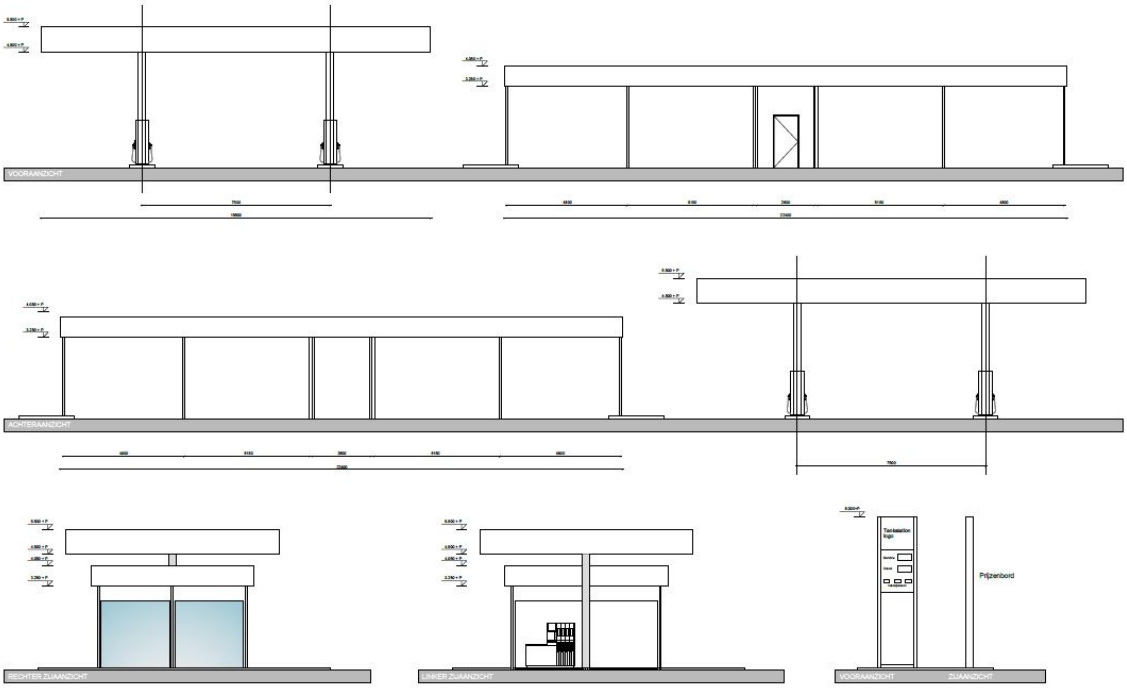
Op de nieuwe locatie wordt een brandstofverkooppunt (zonder verkoop van LPG) aangelegd. Het brandstofverkooppunt is onbemand en wordt voorzien van 4 wasboxen. Aan de noordzijde van het plangebied gelegen naast de Rucphensebaan komt een verlicht prijzenbord te staan.

Het brandstofverkooppunt bevat 2 afleverzuilen geschikt voor personenauto's. Achter de afleverzuilen worden twee ondergrondse opslagtanks geplaatst met een inhoud van 60 m^3 per stuk. Aan de oostzijde worden 4 onoverdekte plaatsen voor stofzuigen gecreëerd.



Layout nieuwe situatie, bron: ContrAll

De pompbalies worden overdekt door een horizontale luifel. De bouwhoogte van deze luifel is 5,5 meter. Ook de wasboxen worden overdekt door luifel, met een bouwhoogte van 4 m.



Gevelaanzichten, bron: ContrAll

De onderzoekslocatie is gelegen in het zuidoostkwadrant van de rotonde van het Spectrum met de Rucphensebaan en wordt ontsloten via de Elementweg op het Spectrum. De locatie is vanuit alle rijrichtingen goed zichtbaar en – mede door de aanwezigheid van de nabijgelegen rotonde – zeer goed bereikbaar vanuit alle rijrichtingen.

Hoofdstuk 3 Beleid

De gemeente Roosendaal heeft te maken met de vigerende beleidskaders van de landelijke en provinciale overheid; ontwikkelingen dienen te voldoen aan dit beleid. Daarnaast dient de voorgenomen ontwikkeling zich eveneens te voegen binnen de marges van het gemeentelijk beleid. Het ruimtelijk beleid van de drie voorgenoemde overheden is per overheidslaag neergelegd in één of meerdere zogenoemde structuurvisies. Voor de realisatie van het beleid zetten de verschillende overheden een mix van instrumenten in; één van die instrumenten betreft het vertalen van het beleid uit de structuurvisie naar een juridisch bindende verordening. Hieronder zijn de voor deze ruimtelijke onderbouwing relevante structuurvisies en verordening per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of onderhavige ontwikkeling passend is binnen het beleid.

Specifiek sectoraal beleid en regelgeving komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Een van de nationale belangen die de SVIR benoemt, is het belang van een "zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten". Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Om gebruikers goed te kunnen ondersteunen bij de toepassing van de nieuwe Ladder heeft het Rijk een nieuwe handreiking opgesteld.

Toetsingskader

De nieuwe handreiking begint met de vraag om wat voor een plan het gaat. In dit geval betreft het 'overige stedelijke functies'. Als een plan met overige functies wordt aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling moet de Ladder worden toegepast. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het realiseren van een nieuw brandstoffenverkooppunt betreft een stedelijke ontwikkeling.

De vervolgvraag is of de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is. De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. In beginsel is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m^2 bedraagt of indien de planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In onderhavig geval is sprake van een functiewijziging van de gronden met een ruimtebeslag van circa

2.000 m^2. De beoogde ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied.
Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt te bevatten.

Beoordeling

In het rapport 'Distributief Planologisch Onderzoek Tankstation Motorbrandstoffen Spectrum Roosendaal' d.d. 28 februari 2017, is het uitgevoerde markt- en behoefteonderzoek opgenomen. Op basis van het onderzoek tussen vraag en aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte gebied kan worden geconcludeerd dat er in kwantitatieve en kwalitatieve zin in 2017 ruimte is voor de vestiging van een nieuwe brandstofverkooppunt in Roosendaal. Ook past de planlocatie voor wat betreft de ligging goed in de herstructureringsplannen van bedrijventerrein Majoppeveld en de hoofdontsluitingsstructuur in het gebied.

Conclusie

Na toetsing van de planlocatie aan de Ladder voor duurzame verstedelijking kan worden geconstateerd dat de ladder geen belemmering oplevert voor onderhavige ontwikkeling.

3.1.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Toetsingskader

Het Rijk heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van ruimtelijke plannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Ten aanzien van het onderhavige plangebied is een regel uit het Barro van toepassing. Dit betreft de regeling met betrekking tot de radarverstoringsgebieden van radarstations Herwijnen en Woensdrecht (zoals weergegeven in de wijziging van het Rarro per 1 juli 2016, bijlage 9). Als gevolg van het radarverstoringsgebied geldt een maximale hoogtemaat van 90 meter voor op te richten windturbines. Met betrekking tot het radarverstoringsgebied van Woensdrecht geldt ter hoogte van Heerle (gelegen op circa 7 tot 7,5 kilometer van het radarstation) een maximale bouwhoogte van 80 meter voor alle bouwwerken. In het onderhavige plan worden geen windturbines of bouwwerken met een dergelijke hoogte mogelijk gemaakt.

Conclusie

De maximaal toegestane bouwhoogtes vanuit de radarverstoringsgebieden vormen geen belemmering voor de ontwikkeling in het plangebied. Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkeling passend is binnen de regels zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014

Toetsingskader

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2010 en geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Belangrijke beleidslijnen in de SVRO zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis en het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de partiële herziening van de structuurvisie in 2014, vastgesteld op 7 februari 2014 en in werking getreden op 19 maart 2014. Op onder andere de volgende onderdelen vindt bijsturing van het beleid plaats: transitie van stad en platteland, intrekken reconstructie- en gebiedsplannen, groenbeleid, samenhangend beleid voor de ondergrond en de transitie naar een zorgvuldige veehouderij.

De, met de partiële herziening ongewijzigde, provinciale sturingsfilosofie is gebaseerd op vijf rollen: ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken en stimuleren. Twee rollen zijn relevant voor onderhavig project: de ordenende en de beschermende rol. De ordenende rol gaat uit van het behartigen van ruimtelijke belangen en keuzes. Deze zijn geordend in vier ruimtelijke structuren. De structuren geven een hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten of welke randvoorwaarden de provincie aan functies stelt. Binnen de structuren is ruimte voor regionaal maatwerk. De vier onderscheidende structuren zijn: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Het uitgangspunt van de beschermende rol is zorgvuldig ruimtegebruik. Bij ruimtelijke afwegingen betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw stedelijk ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen.

Uitsnede Visiekaart SVRO Noord-Brabant, het plangebied is met de blauwe indicator aangewezen

Beoordeling

Onderhavig project betreft de realisatie van een brandstofverkooppunt in stedelijk concentratiegebied. In het stedelijk concentratiegebied wordt het merendeel van de verstedelijkingsopgave opgevangen. Op de bijbehorende visiekaart zijn geen relevanten aanduidingen over het plangebied gelegen. Specifiek over brandstofverkooppunten doet de provincie bovendien geen beleidsuitspraken.

Conclusie

Het plan past binnen het beleid van de SVRO.

3.2.2 Verordening ruimte 2014

Toetsingskader

In de SVRO zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de komende periode aangegeven. Daarin is voor de doelen en ambities die bereikt moeten worden per onderwerp aangegeven welke instrumenten de provincie wil inzetten. In een aantal gevallen is gekozen voor het instrument 'planologische verordening', bekend als Verordening ruimte. Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 (Vr 2014) vastgesteld door Provinciale Staten. Deze stelt regels aan onder meer de bundeling van stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van intensieve veehouderijen, waterberging, cultuurhistorie en het agrarisch gebied. De geactualiseerde Verordening ruimte 2014 is in werking getreden op 15 juli 2015. Op 8 december 2016 is tevens de Verordening ruimte 2014, veegronde 2016 in werking getreden. Dit betreft in hoofdzaak een partiële wijziging van de regels. Per 1 januari 2017 is een geconsolideerde versie van de Vr 2014 beschikbaar.

De Vr 2014 is opgebouwd volgens het principe van een bestemmingsplan. Dit houdt in dat er zowel 'gebiedsgerichte regels' zijn gesteld als 'algemene regels'. Bij de gebiedsgerichte regels is vervolgens een onderscheid gemaakt naar 'structuren' (basisregels) en 'aanduidingen' (aanvullende of afwijkende regels ten opzichte van de basisregels of andere aanduidingen). Tenslotte zijn er ook een aantal 'procedurele bepalingen'. Aan de hand van deze systematiek wordt onderstaand het plan voor de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de relevante onderdelen uit de Vr 2014.

Artikel 4 - Bestaand stedelijk gebied

Om duidelijk te kunnen bepalen waar de bundelingsregels voor stedelijke ontwikkeling en de daarvan afgeleide regels van het beleid gelden is in de Vr 2014 het bestaand stedelijke gebied van alle Brabantse kernen vastgesteld. Het plangebied is, voortvloeiend uit het beleid van de Structuurvisie RO, gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan: een aangewezen gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij -binnen de grenzen van andere wetgeving- om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.

Artikel 4.4 Ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantorenlocaties

De toelichting bij een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied dat voorziet in een ontwikkeling of een uitbreiding van een bedrijventerrein of een kantorenlocatie bevat een verantwoording over de wijze waarop:

- de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg als bedoeld in artikel 39.4, onder b, worden nagekomen;
- het beoogde netto ruimtebeslag zich verhoudt tot de afspraken, bedoeld onder a, en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties;
- zorgvuldig ruimtegebruik op het terrein of de locatie wordt bevorderd.

Onder harde plancapaciteit voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt verstaan de capaciteit voor aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantorenlocaties waarover een gemeente beschikt, die:

- wordt uitgedrukt in het netto ruimtebeslag van bedrijventerreinen en kantorenlocaties;
- is opgenomen in een vastgesteld bestemmingsplan waarvan de bestemming nog niet is verwezenlijkt.

De wijze waarop zorgvuldig ruimtegebruik bedoeld in het eerste lid, onder c, wordt bevorderd, betreft in het bijzonder het opnemen van regels:

- om een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag bij de inrichting van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie te bevorderen;
- die een doelmatige verdeling van het ruimtebeslag voor bedrijven in verschillende milieucategorieën bevorderen;
- over de minimale omvang van de uit te geven bedrijfskavels;
- over een op de aard van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte;
- die oneigenlijk ruimtegebruik, gelet op de aard van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie, tegengaan.

Onder oneigenlijk ruimtegebruik als bedoeld in het derde lid, onder e, wordt bij een middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein verstaan het gebruik voor:

- bedrijfswoningen;
- bedrijfsmatige uitoefening van administratieve diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen, tenzij deze direct verband houden met een of meer op het desbetreffende terrein gelegen bedrijven en deze zoveel mogelijk geclusterd zijn gesitueerd;
- andere bedrijven dan bedoeld onder b en behorend tot de milieucategorie 1 en 2, met uitzondering van een bedrijf met een omvang van meer dan 5000 m2.

Artikel 3 - Bevordering ruimtelijke kwaliteit

Binnen de provincie Noord-Brabant geldt de algemene regel dat een ruimtelijk plan dat een ruimtelijke

ontwikkeling bevat dient te verantwoorden dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving. Daarnaast dient sprake te zijn van zorgvuldig ruimtegebruik.

Artikel 37.4 Taken regionaal ruimtelijk overleg

Het regionaal ruimtelijk overleg bevordert in het belang van de regionale ruimtelijke samenhang dat de deelnemers:

- de inhoudelijke voorbereiding van een gemeentelijke of provinciale structuurvisie of van een beheerplan als bedoeld in artikel 4.6 van de Waterwet op elkaars beleid afstemmen, met in begrip van de wijze waarop deelnemers de voorgenomen ruimtelijke inrichting willen verwezenlijken;
- regionale afstemming plegen en afspraken maken over de programmering en planologische voorbereiding van:
    1. de bouw van woningen;
    2. de aanleg, uitbreiding, herstructurering en transformatie van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen en kantorenlocaties;
    3. overige stedelijke voorzieningen, waaronder detailhandelslocaties;
    4. infrastructurele voorzieningen;
    5. landschapsontwikkeling en andere ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied.
- elkaar informeren over de voortgang van hiervoor bedoelde voornemens en afspraken;
- een monitoringssysteem opzetten en bijhouden waarin de voortgang van de woningbouw, van de herstructurering en ontwikkeling van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen en kantorenlocaties en zo nodig van andere ruimtelijke ontwikkelingen van regionaal en provinciaal belang worden bijgehouden.

Beoordeling

Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Roosendaal. Het voorgenomen plan om een brandstofverkooppunt met wasboxen te realiseren past binnen de hoofduitgangspunten van het beleid ten aanzien van deze gebieden zoals bepaald in lid 4.1 en 4.2 Vr 2014, aangezien hierdoor een verdere concentratie en verdichting plaatsvindt van het bestaand stedelijk gebied. Het betreft de ontwikkeling van een detailhandelslocatie die mag worden verwezenlijkt in bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling leidt niet tot een bovenregionale detailhandelsfunctie.

Er is geen sprake van een middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein, aangezien ter plaatse sprake is van een overgangszone tussen de woonwijk De Landerije en het bedrijventerrein Majoppeveld. Van oneigenlijk ruimtegebruik (milieucategorie 2) is dan ook geen sprake.

Ook wordt voldaan aan de regels omtrent de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. Voorgenomen planvoornemen bestaat uit relocatie van het voormalige brandstofverkooppunt aan de Vogelenzangstraat 7 te Roosendaal naar de locatie Spectrum op het bestaande bedrijventerrein Majoppeveld. Het doel hiervan is om de bereikbaarheid van het voormalige brandstofverkooppunt te verbeteren. Er vinden geen wijzigingen plaats in de aanwezige infrastructuur. Voor zover als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gevolgen optreden voor de naaste omgeving, is daarmee rekening gehouden. Hiervoor wordt verwezen naar het hoofdstuk dat de milieuhygiënische en planologische uitvoeringsaspecten behandelt, zie Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten.

Uitsnede integrale plankaart met structuren en aanduidingen van Verordening ruimte 2014, het plangebied is met de blauwe indicator aangewezen

Conclusie

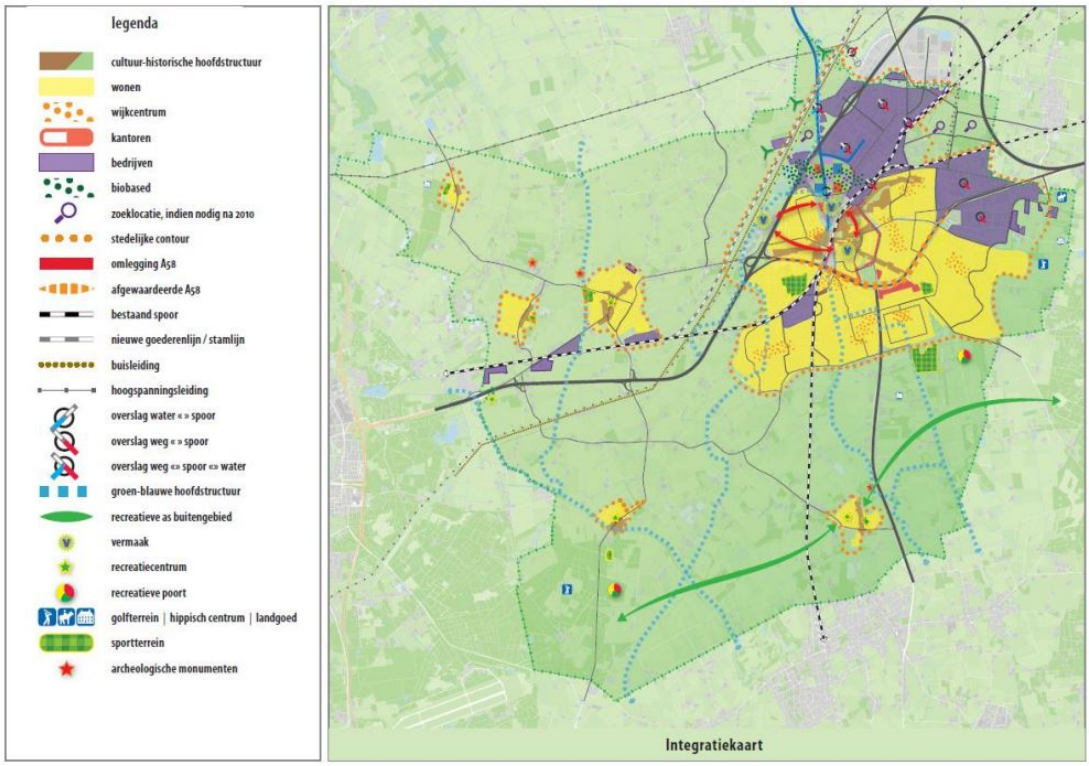
Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige voornemen passend is binnen de regels uit de Vr 2014.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

Toetsingskader

De gemeente Roosendaal heeft op 6 juni 2013 de Structuurvisie Roosendaal 2025 vastgesteld. Daarin staan een duurzame ontwikkeling van een compact, compleet en verbonden Roosendaal en een haalbare en betaalbare lokale ruimtelijke ontwikkeling centraal. De ruimtelijke keuzes en uitgangspunten die daaruit volgen zijn in de structuurvisie vertaald naar de verschillende onderdelen van de ruimtelijke ordening en ondersteund door kaarten met de hoofdstructuren. Op de Integratiekaart, zijn deze keuzes en uitgangspunt in één kaartbeeld gevangen.



Integratiekaart Structuurvisie Roosendaal 2025

Beoordeling

Het plangebied is op de Integratiekaart aangeduid als 'bedrijven'. Voor Roosendaal is het handhaven en uitbouwen van een diverse en flexibele economie de belangrijkste opgave. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om de kwaliteit en de effectiviteit van het gebruik van bestaande bedrijventerreinen te optimaliseren en de lokale bedrijven te faciliteiten in hun ontwikkeling. Ook heeft de gemeente een regionale taak in het accomoderen van nieuwe bedrijvigheid en het benutten van de strategische ligging met multimodale ontsluiting. Met relocatie van het voormalige brandstofverkooppunt aan de Vogelenzangstraat 7 te Roosendaal naar de locatie Spectrum op het bestaande bedrijventerrein Majoppeveld, wordt de bereikbaarheid van het brandstofverkooppunt verbeterd. De voorgenomen ontwikkeling past hiermee binnen de kaders van de Structuurvisie Roosendaal 2025.

Conclusie

Het planvoornemen sluit aan bij de uitgangspunten zoals genoemd in de Structuurvisie Roosendaal 2025.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Volgens artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit, zoals het verlenen van een omgevingsvergunning, de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de uitkomsten van dit onderzoek worden neergelegd in een toelichting bij dit besluit. Ten behoeve van onderhavig planvoornemen heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal planologische- en milieuaspecten. In navolgende paragrafen wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek.

Toetsing Wet milieubeheer

In Hoofdstuk 5, titel 5.1 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn algemene bepalingen ten aanzien van milieukwaliteitseisen opgenomen. In artikel 5.1, lid 1 Wm is bepaald dat in het belang van de bescherming van het milieu, voor zover dit van meer dan provinciaal belang is, bij algemene maatregel van bestuur eisen worden gesteld ten aanzien van de kwaliteit van onderdelen van het milieu vanaf een daarbij te bepalen tijdstip. Deze omstandigheid doet zich bij dit project niet voor. Hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteitseisen. Op deze aspecten wordt in de paragraaf over luchtkwaliteit uitgebreid ingegaan.

Toetsing m.e.r.-plicht

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn twee onafhankelijke aanvliegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en die in het kader van het onderhavige besluit getoetst dienen te worden. Dit betreft een toetsing aan het Besluit m.e.r. óf een toetsing aan de Provinciale Milieuverordening. Het onderhavige plangebied is niet gelegen in een gebied waarvoor de Provinciale Milieuverordening geldt. Derhalve wordt in dit hoofdstuk enkel getoetst aan het Besluit m.e.r.

4.1 Bodem

Toetsingskader

Voor de beoordeling van de bodemkwaliteit vormen de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit het toetsingskader. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het besluitgebied is dat de kwaliteit ervan zodanig moet zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het besluitgebied voor de voorgenomen functie.

Beoordeling

Momenteel wordt een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen te zijner tijd in deze paragraaf worden verwerkt.

Conclusie

pm

4.2 Archeologie

Toetsingskader

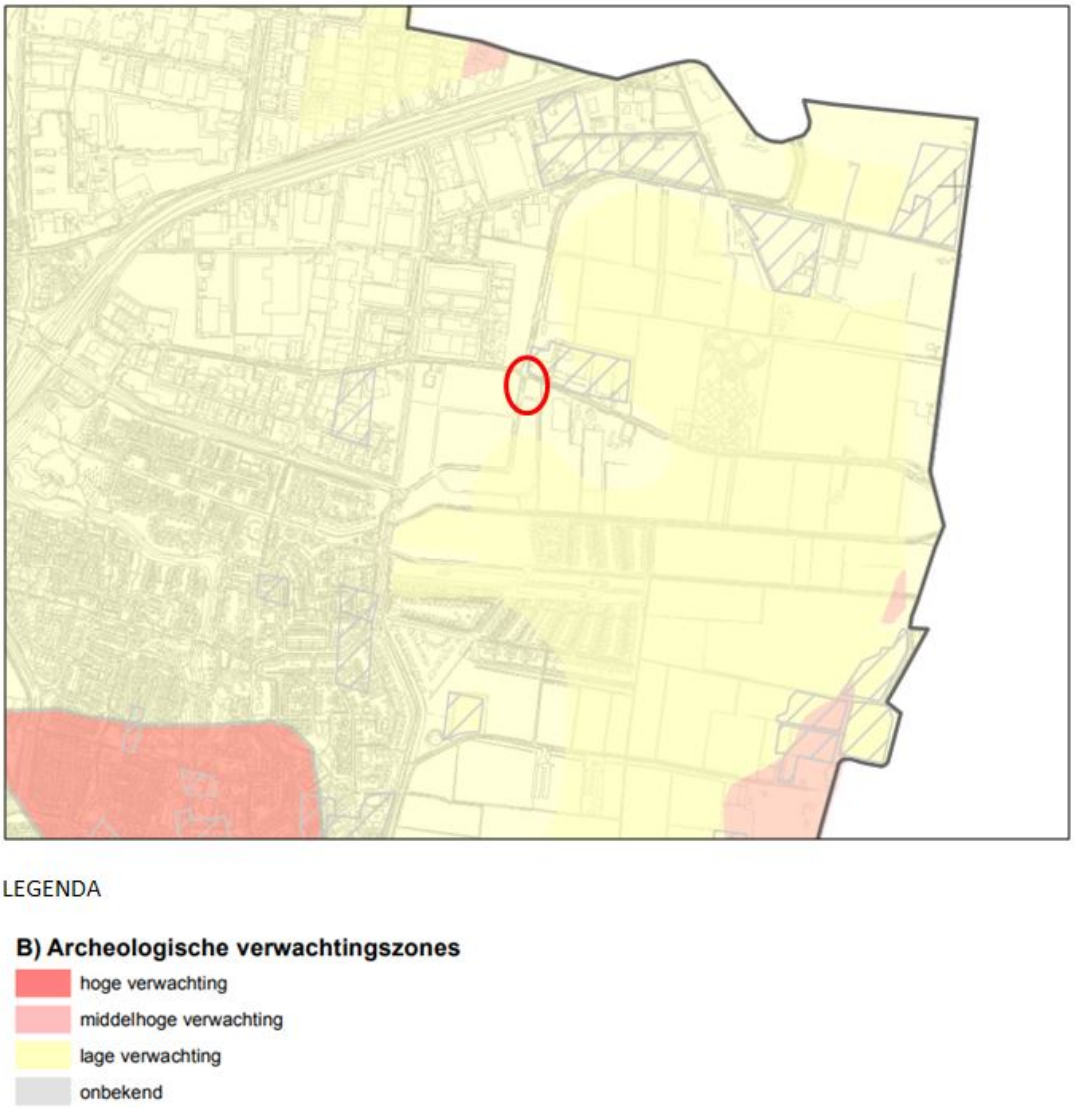
De Erfgoedwet heeft als doel het bieden van bescherming aan karakteristieke monumenten (gebouwen zijnde), archeologische monumenten en stads- en dorpsgezichten. Een van de belangrijkste uitgangspunten van deze wetgeving is dat er bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen rekening dient te worden gehouden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

De gemeente Roosendaal beschikt over een eigen archeologische beleidskaart, met daarop de archeologische beleidsuitgangspunten voor het gemeentelijke grondgebied aangegeven.

Beoordeling

Op de archeologische beleidskaart (2010) van de gemeente Roosendaal is aangegeven dat in het

plangebied sprake is van een lage verwachte dichtheid aan archeologische resten. voor de realisatie van het planvoornemen behoeft geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.



Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Roosendaal, het plangebied is met een rode cirkel aangewezen

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.3 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Sinds 1 januari 2012 is het op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen over de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Beoordeling

Binnen het plangebied zijn volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant geen beschermde rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Het plangebied is wel gelegen binnen 'Brabant van het verdwenen veen', een gebied van provinciaal cultuurhistorisch belang. De ligging binnen dit vlak leidt niet tot stellen van voorwaarden of beperkingen ten aanzien van onderhavig plan.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.4 Water

Toetsingskader

Europese kaderrichtlijn Water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn water (KRW) in werking getreden. De KRW gaat uit van een stroomgebiedsbenadering waarbij voor Nederland de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems van belang zijn. Het doel van de KRW is dat al het water in de Europese Unie in 2015 in 'goede chemische toestand' en een 'goede ecologische toestand' moet verkeren.

De KRW stelt eisen aan de chemische kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en de ecologische kwaliteit van oppervlaktewater. In het gebied West Brabant is onder regie van Waterschap Brabantse Delta per waterlichaam bepaald wat de knelpunten en de KRW-doelen zijn.

Waterschap en gemeenten leggen de KRW-maatregelen in bestuurlijke besluiten vast. De maatregelen zijn 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?

Nationaal beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

Op basis van het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het rijk, de provincies, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekent. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen.

Relevante aspecten uit het NBW zijn:

- Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.
- Toepassen van de trits vasthouden-bergen-afvoeren, met als eerste insteek het vasthouden van water.
- Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken.
- Wateropgave (de benodigde bergingscapaciteit voor het opvangen van pieken in neerslag) bepalen aan de hand van de NBW normen regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied geldt een norm van T=100 (bui die eens in de 100 jaar voorkomt).

In het kader van het NBW dient in de toekomst onder meer de wateropgave (zowel in het stedelijk als ook in het landelijk gebied) te worden uitgewerkt. Hierbij zijn de genoemde werknormen, de kans dat voor een bepaald grondgebruik het peil van het oppervlaktewater het maaiveldniveau mag overschrijden, maatgevend. Ten behoeve van deze wateropgave kan in de toekomst ruimte voor waterberging benodigd zijn binnen de bestemmingsplangrenzen. Op basis van de thans beschikbare informatie is echter hiervoor nog geen ruimtelijke reservering voorzien. In voorkomende gevallen kan de gemeente deze mogelijke functieveranderingen (bijvoorbeeld dubbelbestemming) door middel van een nieuw bestemmingsplan of een projectbesluit wijzigen. De watertoets zal dan worden doorlopen, het betreffende 'plangebied' zal worden besproken in het waterpanel en er zal een waterparagraaf worden opgesteld. Op deze wijze is het aspect water ook in de toekomst op een zorgvuldige wijze ingebed in het bestemmingsplan.

Indien sprake is van nieuw verhard oppervlak, wordt op basis van de werknormen in het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' voor het stedelijk gebied T=100 geëist. Het is het meest voor de handliggend (vaak eenvoudig mogelijk door toestaan van peilstijging tot aan het maaiveld) dat deze wordt meegenomen in de

aan te leggen infiltratie/retentievoorziening. Het is echter toegestaan om deze retentie te realiseren in groenstroken en op straat, indien er geen afwenteling plaatsvindt op andere gebieden en geen wateroverlast optreedt in woningen en bedrijven. Dit laatste is vaak alleen mogelijk als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland worden vervangen door deze Waterwet en de zes verschillende vergunningen worden opgenomen in één vergunning. Met de Waterwet hebben het rijk, waterschappen, provincies en gemeenten moderne wetgeving in handen om integraal waterbeheer te realiseren, om te zorgen voor waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan. Ook verplicht de Waterwet waterschappen en gemeenten om hun taken en bevoegdheden onderling af te stemmen, in het bijzonder voor de riolering en de zuivering van afvalwater.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Verder kunnen waterbeheerders via waterakkoorden afspraken maken met andere overheden over het te voeren waterbeheer. Dit akkoord is vormvrij en kan over alle onderwerpen van waterbeheer gaan. Ook biedt de wet de mogelijkheid om tot bestuurlijke afspraken te komen tussen een waterschap en een gemeente. Deze laatste mogelijkheid is procedureel eenvoudiger.

Een belangrijke verandering na het in werking treden van de Waterwet is de onderverdeling in het bevoegde gezag met betrekking tot directe en indirecte lozingen. Alle indirecte lozingen vallen onder het Wm bevoegde gezag (gemeente en provincie). Alle directe lozingen vallen onder het gezag van de Waterwet (waterschappen voor de regionale wateren en Rijkswaterstaat voor de rijkswateren).

De Waterwet kent formeel slechts twee waterbeheerders: het rijk, als de beheerder van de rijkswateren, en de waterschappen, als de beheerders van de overige wateren. Deze laatsten zijn daarnaast ook verantwoordelijk voor het zuiveringsbeheer. Provincies en gemeenten zijn formeel geen waterbeheerder, maar hebben wel waterstaatkundige taken. Zo blijft de provincie voorlopig bevoegd gezag voor drie categorieën grondwateronttrekkingen en infiltraties: de openbare drinkwaterwinning, ondergrondse energieopslag en industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m^3 per jaar. Op gemeenten rust een hemel- en grondwaterzorgplicht, zoals deze in januari 2008 via de Wet gemeentelijke watertaken is vastgelegd in de Wet op de waterhuishouding. De Waterwet regelt daarnaast ook de onderlinge toezichtverhoudingen van de verschillende betrokken overheden. Provincies houden toezicht op waterschappen en gemeenten en waar nodig kan de provincie gebruik maken van instructies of aanwijzingen. Een provincie of het rijk kan met besluiten of handelingen optreden in plaats van een waterschap of een gemeente. In situaties waarin bovenregionale belangen of internationale verplichtingen spelen, kan de minister van Verkeer en Waterstaat de toezichtinstrumenten benutten. Waterwet in Europees verband Nederland maakt deel uit van vier Europese stroomgebieden: de Rijn, de Eems, de Schelde en de Maas. De Waterwet sluit hierop aan. In Nederland wordt onderscheid gemaakt tussen rijkswateren en niet-rijkswateren (regionale wateren). Voor beide categorieën worden via het nationale waterplan respectievelijk de regionale waterplannen, strategische structuurvisies vastgesteld, waarin de hoofdlijnen van het waterbeleid en de maatregelenprogramma's zijn vastgelegd. Deze zijn richtinggevend voor het ruimtelijke ordeningsbeleid en zorgen zo voor een versterking van de relatie tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening. De plannen worden een keer per zes jaar herzien.

De waterschappen en de diensten van Rijkswaterstaat stellen vervolgens operationele waterbeheerplannen vast, waarin wordt aangegeven welke maatregelen zij in de komende periode zullen uitvoeren.

Provinciaal beleid

Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021

Op 18 december 2015 is het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2021 (PMWP) vastgesteld. Het PMWP staat voor samenwerken aan Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en leeft in een veilige en gezonde leefomgeving. Het Provinciaal Milieu en Waterplan (PMWP) is een kaderstellende nota die op hoofdlijnen

weergeeft wat de beleidsdoelen en voorgestelde aanpak zijn. Voor het PMWP zijn de volgende doelen geformuleerd:

- voldoende water voor mens, plant en dier;
- schone en gezonde leefomgeving (bodem, water en lucht);
- bescherming van Brabant tegen overstromingen en externe risico's;
- verduurzaming van onze grondstoffen-, energie- en voedselvoorziening voor het waterbeleid in Noord-Brabant.

In Noord-Brabant komen een aantal waterhuishoudkundige functies voor waarvoor specifieke doelstellingen gelden. Deze functies zijn een voortzetting van het beleid uit het Provinciaal Waterplan (PWP 2010-2015). Ze zijn zonder of met slechts beperkte aanpassingen overgenomen:

- Functie 'Waternatuur'
- Functie 'Verweven'
- Functie 'ecologische verbindingszone met een wateropgave'
- Functie 'Scheepvaart'
- Functie 'Zwemwater
- Functie 'water voor het natuurnetwerk Brabant'
- Functie 'water voor de groenblauwe mantel'
- Functie 'water voor het gemengd landelijk gebied'
- Functie 'water in bebouwd gebied'

Beleid waterschap

Keur waterschap Brabantse Delta 2015

De keur van het waterschap is een verordening met wettelijke voorschriften die gelden voor alle oppervlaktewaterlichamen en keringen, op het gebied van waterkwantiteit en –kwaliteit, die in beheer zijn bij het waterschap. De keur is een aanvulling op de Waterwet met verschillende gebods- en verbodsbepalingen. Bij het beoordelen van vergunningaanvragen hanteert het waterschap beleidsregels, waaronder de Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater (2016). Hierin staat aangegeven in welke situaties een watervergunning kan worden verleend, waarop een aanvraag wordt getoetst en welke voorwaarden aan de watervergunning worden verbonden.

Zo zijn er regels met betrekking tot:

- handelingen in waterkeringen en de daarbij behorende beschermingszones;
- handelingen in rivieren, beken en sloten en de daarbij behorende onderhoudsstrook;
- waterstaatkundige werken als gemalen, sluizen, stuwen et cetera;
- de scheepvaart;
- uitbreidingen met een toename van > 2.000 m² verhard oppervlak.

Op planniveau is het van belang om rekening te houden met eventuele compensatie voor de uitbreiding van verhard oppervlak. Vrijstelling wordt verleend van het verbod, bedoeld in artikel 3.6 van de Keur, voor het afvoeren van hemelwater via toename verhard oppervlak of door afkoppelen van verhard oppervlak, naar een oppervlaktewaterlichaam voor zover:

a. Het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
b. De toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² is, of;
c. De toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
d. De toename van verhard oppervlak groter dan 2.000 m² tot en met 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 compensatie conform de rekenregel:

benodigde compensatie (in m3) = toename verhard oppervlak (in m2) x gevoeligheidsfactor x 0,06 (in m)

De voorziening voldoet aan de volgende eisen:

i. De bodem van de voorziening ligt boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG);
ii. De afvoer uit de voorziening vindt plaats via een functionele bodempassage naar het grondwater en/of via een functionele afvoerconstructie naar het oppervlaktewater. Indien een afvoerconstructie wordt toegepast, dient deze een diameter van minimaal 4 cm te hebben;
iii. Daarnaast moet er altijd een overloopconstructie zijn, om beschadiging van het oppervlaktewaterlichaam te voorkomen.

Waterbeheerplan 2016-2021

In het Waterbeheerplan staan doelen en maatregelen voor de periode van 2016 tot en met 2021. Ook beschrijft het waterschap hoe ze inspeelt op de veranderende omstandigheden, zoals het klimaat. In vijf jaar tijd kan er veel veranderen. Daarom controleert het waterschap tijdens de planperiode regelmatig of doelen en maatregelen nog steeds goed gekozen zijn of dat aanpassing nodig is. Het Waterbeheerplan geeft de basis voor dit continue proces van plannen.

Het plan is opgezet vanuit de maatschappelijke toegevoegde waarde van het waterbeheer. Bij de beschrijving van de doelen van het waterbeheer komen de volgende invalshoeken aan bod:

- Risico's beheersen: Het werk van het waterschap is gericht op het beheersen van risico's voor de mensen, de bedrijven en het (water)milieu en zo de kwaliteit van leven te behouden en waar nodig te verbeteren voor de huidige en toekomstige generaties. Deze invalshoek gaat uit van de huidige gebruiksfuncties en van de gemaakte afspraken over acceptabele risico's (vastgelegd in wet- en regelgeving of in convenanten).
- Duurzame ontwikkeling: Het waterbeheer is ook gericht op het ondersteunen van een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. Het gaat dan om het gebruik van de openbare ruimte en economische en natuurontwikkelingen. Werken aan een robuust beheer van het watersysteem en de afvalwaterketen is van toegevoegde waarde voor al deze ontwikkelingen.
- Maatschappelijk verantwoord en vernieuwend: Er zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen die om verantwoorde keuzes vragen. Dit plan geeft aan welke rol het waterschap kiest in verschillende maatschappelijke thema's, zoals energie en de ontwikkelingen in de gezondheidszorg. Ook wil het waterschap de maatschappelijke betrokkenheid vergroten.
- Effectief en efficiënt: Het waterschap streeft naar een goede kwaliteit van het werk tegen zo laag mogelijke kosten en een minimale kwetsbaarheid. Samenwerking met diverse partnerorganisaties en het stimuleren van initiatieven van burgers en ondernemers zijn daarbij van groot belang.

De langetermijnstrategie uit het voorgaande beheerplan wordt voortgezet voor de verschillende thema's, zoals waterkwaliteitsverbetering, vermindering van de kans op wateroverlast en verdrogingsbestrijding. Daarnaast geven diverse ontwikkelingen aanleiding tot nieuwe accenten, waaronder het Deltaprogramma.

Nieuwe accenten in het plan zijn:

- de versterking van de primaire en regionale keringen (de dijken langs de Rijkswateren en langs de regionale rivieren);
- inzet op waterbewustwording van watergebruikers: het waterschap wil investeren in het vergroten van inzicht in eigen handelingsperspectief;
- helder zijn over de beperkingen en mogelijkheden die er vanuit het watersysteem zijn voor de gebruiksfuncties;
- een meer integrale, gebiedsgerichte uitvoeringsstrategie (combineren van optimaliseren peilbeheer en inrichtingsmaatregelen);
- dynamisch waterbeheer: flexibel beheer op basis van actuele informatie over de situatie in het gebied en de regionale verschillen daarin.

Anders dan het vorige waterbeheerplan beschrijft dit plan niet alleen het beheer van het watersysteem, maar ook het beheer van de zuiveringen en de bijbehorende transportstelsels. De algemene term 'waterbeheer' kan daarbij dus breed worden opgevat. Via het uitvoeren en opstellen van een watertoets worden de diverse beleidskaders gewaarborgd.

Gemeentelijk beleid

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP) 2014-2019

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP) 2014-2019 is een strategisch beheerplan waarin de zorgplichten van de Gemeente Roosendaal zijn vastgelegd voor het afval-, hemel- en grondwater. In de Wet milieubeheer en de Waterwet, zijn naast de traditionele gemeentelijke zorg voor afvalwater expliciet zorgplichten benoemd voor hemelwater en grondwater. In het Bestuursakkoord Water 2011 zijn afspraken opgenomen om in de afvalwaterketen de doelmatigheid en kwaliteit te verhogen en de kwetsbaarheid te verminderen. Binnen de afvalwaterketen zal de samenwerking met het waterschap en de regiogemeenten (Waterkring West) worden geïntensiveerd om beleidsuitgangspunten en ambities zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen.

In het VGRP 2014-2019 is opgenomen:

- Hoe de gemeente de komende jaren het gemeentelijk rioleringsstelsel gaat beheren en onderhouden;

- Welke maatregelen de gemeente neemt om wateroverlast door intensieve regenbuien (klimaatverandering) te voorkomen;
- Hoe de gemeente omgaat met de zorg voor regenwater;
- Hoe de gemeente omgaat met de zorg voor grondwater in het stedelijk gebied;
- Hoe de gemeente invulling wil geven aan de samenwerking in de Waterkring West om uitvoering te geven aan het Nationaal Bestuursakkoord Water.

In het VGRP 2014-2019 zijn doelstellingen voor de komende jaren vastgesteld. Daarbij is op basis van de gekozen strategie op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te bereiken en welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn.

Hierbij worden ook de gevolgen voor de rioolheffing voor burgers en bedrijven aangegeven. Op welke wijze de noodzakelijke maatregelen, zoals rioleringvervanging of hydraulische maatregelen, zullen worden uitgevoerd, worden in latere operationele plannen opgenomen.

Met behulp van het VGRP 2014-2019 worden de volgende doelstellingen en maatregelen nagestreefd:

- doelmatige inzameling van het binnen het stedelijk gebied geproduceerde stedelijk afvalwater;
- doelmatige inzameling en verwerking van overtollig hemelwater;
- doelmatig transport van het stedelijk afvalwater;
- voorkomen van vuiluitworp naar bodem, grond- en oppervlaktewater;
- invulling geven aan grondwaterzorgplicht;
- minimale overlast voor de omgeving;
- doelmatig en effectief rioleringsbeheer op basis van het Bestuursakkoord Water.

Beoordeling

Het voorliggend planvoornemen leidt op de planlocatie met een oppervlakte van circa 2.000 m^2 tot een uitbreiding van verharding (klinkerverharding en vloeistofdichte verharding) met maximaal 1.600 m^2. Het Waterschap Brabantse Delta stelt dat indien het verhard oppervlak met meer dan 2.000 m^2 toeneemt, er rekening gehouden moet worden met eventuele compensatie voor de uitbreiding van verhard oppervlak.

Op het bedrijventerrein is reeds een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het hemelwater dat afkomstig is vanaf de vloeistofdichte verharding zal via een olie- en benzinescheeder (OBAS) lopen en aangesloten worden op het vuilwaterriool. Er zal voor het overige gebruik worden gemaakt van het hemelwaterriool en het water zal worden afgevoerd op de naastgelegen sloot.

Ten aanzien van het materiaalgebruik zal geen gebruik worden gemaakt van uitlogende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Dit om verontreiniging van het hemelwater te voorkomen.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.5 Ecologie

Toetsingskader

In het kader van de planologische procedure is inzicht gewenst in de effecten op natuurwaarden (soortenbescherming en gebiedsbescherming). Hiertoe is een inventarisatie van natuurwaarden uitgevoerd. Het doel hiervan is om na te gaan of aanvullend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb)[1] of het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is. Naast het raadplegen van bronnen is het projectgebied ten behoeve van de inventarisatie op 6 november 2017 bezocht door een ecoloog van BügelHajema Adviseurs.

Plangebied

Het projectgebied ligt ten zuidoosten van de rotonde tussen de wegen Spectrum en Rucphensebaan te Roosendaal. Het projectgebied ligt respectievelijk ten zuiden, oosten en noorden van de Rucphensebaan, Spectrum en Elementweg. Aan de oostzijde grenst het projectgebied aan een plantenkwekerij. In het projectgebied is verruigd grasland aanwezig met wat opslag van jonge boswilgen en zomereiken. Bomen, permanent oppervlaktewater en bebouwing ontbreken in het projectgebied. De ontwikkelingen bestaan uit de realisatie van een klein tankstation in het projectgebied. Bij uitvoering van het project wordt de vegetatie verwijderd en de grond vergraven.

Impressie projectgebied (6 november 2017)

Soortenbescherming

Onderdeel van de Wnb is soortenbescherming van planten en dieren. Dit betreffen:

- alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels die vallen onder de Vogelrichtlijn (Wnb art. 3.1-3.4);
- dier- en plantensoorten die beschermd zijn op grond van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (Wnb art. 3.5-3.9);
- nationaal beschermde dier- en plantensoorten genoemd in de bijlage van de wet (Wnb art. 3.10-3.11).

Van deze laatst genoemde groep beschermde soorten mogen provincies een zogenaamde 'lijst met vrijstellingen' opstellen (Wnb art. 3.11). Voor de soorten op deze lijst geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verboden genoemd in art. 3.10 eerste lid van de Wnb.

Inventarisatie

Op basis van het veldbezoek blijkt dat het projectgebied een beperkte natuurwaarde kent. Uit het raadplegen van de Nationale Database Flora en Fauna www.natuurloket.nl (NDFF)[2] via Quickscanhulp.nl[3] (© NDFF - quickscanhulp.nl 06-11-2017 09:04:21) komt naar voren dat in de omgeving van het projectgebied (0-1 kilometer) de laatste vijf jaar meerdere beschermde soorten zijn waargenomen. Het gaat vooral om amfibieën, zoogdieren en vogels.

Tijdens het veldbezoek zijn plantensoorten van grasland en ruigte aangetroffen, waaronder bijvoet, kropaar, krulzuring, smalle weegbree, boerenwormkruid, wilde peen, Jakobskruiskruid en duizendblad. Daarnaast zijn enkele struiken van boswilg en zomereik aanwezig. De aangetroffen soorten duiden op voedselrijke omstandigheden. Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden gezien de terreingesteldheid ook niet in het projectgebied verwacht.

De genoemde broedvogels in Quickscanhulp betreffen allen broedvogels met een jaarrond beschermde nestplaats (zoals buizerd, huismus en ransuil). Jaarrond beschermde nesten van deze broedvogels zijn uitgesloten door het ontbreken van bebouwing en bomen in het projectgebied. Mogelijk vormt het projectgebied wel een heel klein onderdeel van het foerageergebied van soorten als kerkuil en buizerd. In het projectgebied kunnen enkele algemene vogelsoorten tot broeden komen als winterkoning en graspieper, al is de kans daarop klein door de ligging tussen drukke wegen en de inrichting van het projectgebied.

Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet in het projectgebied aanwezig, doordat bebouwing en bomen

ontbreken. Het projectgebied heeft door het ontbreken van bomen en de geringe grootte ook weinig waarde voor foeragerende vleermuizen. Te verwachten zijn enkele soorten die in open gebied kunnen jagen, zoals gewone dwergvleermuis en laatvlieger die uit de omgeving van het projectgebied bekend zijn (Quickscanhulp.nl).

In het projectgebied zijn tijdens het veldbezoek sporen van mol aangetroffen. Daarnaast kunnen enkele andere algemene grondgebonden zoogdieren in het projectgebied voorkomen, zoals de uit de omgeving bekende soorten veldmuis, huisspitsmuis en egel. Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Brabant bij ruimtelijke ontwikkelingen echter een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb, zodat het aanvragen van een ontheffing niet nodig is.

Het grasland kan ook een zeer klein onderdeel zijn van het foerageergebied van niet vrijgestelde kleine marterachtigen als wezel en hermelijn (Quickscanhulp.nl). Gezien de geringe grootte van het projectgebied (ruim minder is dan 0,5 hectare) en het feit dat er in de omgeving veel alternatief foerageergebied aanwezig is, gaat het niet om essentieel foerageergebied.

Ten oosten van het projectgebied ligt een greppel die vrijwel volledig is dichtgegroeid met grote lisdodde. In de greppel worden hooguit lage aantallen van enkele algemene amfibieën verwacht, zoals de uit de omgeving bekende soorten bruine kikker en gewone pad. De graslandruigte in het projectgebied vormt ook geen hoogwaardig landbiotoop voor amfibieën. Voor de te verwachten algemene soorten geldt in de provincie Noord-Brabant een vrijstelling van de verbodsartikelen van de Wnb bij ruimtelijke ontwikkelingen. De uit de omgeving bekende alpenwatersalamander is voor het landbiotoop voornamelijk aangewezen op bos (Van Delft & Schuitema, 2005)[4] wat in en om het projectgebied ontbreekt. Het voedselrijk grasland en de ruigte in het projectgebied is ongeschikt als landbiotoop voor deze soort en door het ontbreken van geschikt landbiotoop om het plangebied zal de locatie naar verwachting ook geen onderdeel vormen van een belangrijke trekroute van alpenwatersalamander.

Beschermde soorten uit de soortgroepen reptielen en ongewervelden zijn niet binnen het projectgebied te verwachten door het ontbreken van geschikt biotoop. De uit de omgeving bekende dagvlindersoort grote vos komt in Nederland nog vrijwel uitsluitend als zwerver voor. Voor deze soort ontbreekt voortplantingsbiotoop in het projectgebied.

Toetsing

Het projectgebied vormt hooguit een klein onderdeel van het foerageergebied van vogels met jaarrond beschermde nesten, vleermuizen en kleine marterachtigen. Voor de te verwachten soorten is in de omgeving van het projectgebied in ruime mate alternatief foerageergebied aanwezig. Als gevolg van de ontwikkelingen treden geen negatieve effecten op.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van vogels in de omgeving worden verstoord. Dit is bij wet verboden. Vernietiging of verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen kan voorkomen worden door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen. Zo nodig kan voorafgaand aan de werkzaamheden worden vastgesteld of broedvogels aanwezig zijn. Een standaardperiode voor het broedseizoen is er niet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Als gevolg van het plan kunnen enkele verblijfplaatsen van algemene amfibieën- en of zoogdierensoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Noord-Brabant. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb.

Gebiedsbescherming

Voor onderhavig projectgebied is de volgende wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming relevant: de Wnb en de provinciale structuurvisie en verordening.

Wet natuurbescherming

In de Wnb is de bescherming van specifieke natuurgebieden geregeld. Het betreft de Natura 2000-gebieden, die een internationale bescherming genieten. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningsplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van

externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voormalig Ecologische Hoofdstructuur) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing, ontwikkeling en bescherming van het NNN. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van het NNN is voor provincie Noord-Brabant uitgewerkt in de Verordening Ruime Noord-Brabant. In de omgevingsverordening wordt gesproken over het Natuurnetwerk Brabant (NNB), dat wordt onderverdeeld in gebieden die zijn aangewezen als NNB of als groenblauwe mantel. De groenblauwe mantel vormt de verbinding tussen de ecologische hoofdstructuur en het landelijk gebied.

Inventarisatie

Het projectgebied ligt niet in of grenst niet aan een in het kader van de Wnb beschermd gebied. Het meest nabijgelegen beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied Brabantse Wal dat gelegen is op ruim 10 km afstand ten zuidwesten van het projectgebied. Het projectgebied ligt verder niet op en grenst niet aan gronden die in het kader van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid zijn aangewezen als NNN. Op circa 850 meter ten noordoosten van het projectgebied ligt het dichtstbijzijnde NNB-gebied. Gronden die zijn aangewezen als groenblauwe mantel liggen op ruim 1 kilometer ten zuidoosten van het projectgebied.

Toetsing

Gezien de ligging van het projectgebied op ruime afstand van beschermde gebieden en de aard van de ontwikkelingen zijn geen negatieve effecten op in het kader van de Wnb en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid beschermde natuurgebieden te verwachten.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie is gezien de aangetroffen terreinomstandigheden en de aard van het plan een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan.

Bij de planning van de werkzaamheden moet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Nader onderzoek in het kader van de soortenbescherming of gebiedenbescherming (Wnb en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid) is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing of vergunning van de Wnb is niet nodig voor de beoogde activiteiten. Het plan is daarnaast op het punt van het NNN niet in strijd met de Provinciale Omgevingsverordening.

4.6 Geluid

Toetsingskader

Het plan dient te voldoen aan de wettelijke kaders van de Wet geluidhinder. Deze wet stelt dat akoestisch onderzoek dient plaats te vinden wanneer binnen zones van (spoor)wegen nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, zoals woningen, wordt gerealiseerd. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor wegen die zijn gelegen binnen een woonerf en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Beoordeling

De bouw van een tankstation kan niet worden aangemerkt als geluidsgevoelige bebouwing. Toetsing aan de Wet geluidhinder is dan ook niet nodig.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.7 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Nederland heeft de regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen

toegang hebben.

Op 15 november 2007 is dit deel van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van Infrastructuur en Milieu ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m3 NO2 of PM10) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Beoordeling

Binnen het besluitgebied wordt een tankstation met wasboxen voor personenwagens gerealiseerd. De verwachting is dat het tankstation met name wordt bezocht door verkeer uit de directe omgeving en dat het aantal bezoekers dat gericht naar het tankstation rijdt verwaarloosbaar is.

Conclusie

Er is sprake van geen tot een zeer geringe toename van het aantal verkeersbewegingen. Het project kan derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) wordt advies gegeven betreffende de afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een tankstation zonder LPG. In de VNG-brochure valt een dergelijke inrichting onder milieucategorie 2. Voor de aspecten geur en geluid wordt een afstand van minimaal 30 m geadviseerd.

Beoordeling

Omliggende woningen liggen ruimschoots op meer dan 30 meter afstand van het nieuwe tankstation. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het project.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) verplicht het bevoegde gezag Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) – in dezen de gemeente en de provincie – afstanden aan te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen, al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Beoordeling

Een tankstation zonder LPG is geen Bevi-inrichting. Voor tankstations zonder lpg-installatie ligt de

risicocontour niet buiten de inrichting. Uit het oogpunt van externe veiligheid vormt het tankstation dan ook geen belemmering voor de woningen in de nabijheid van de planlocatie.

In bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is vastgelegd dat de vergunningplicht geldt als sprake is van een inrichting voor het afleveren van vloeibare brandstoffen door een afleverzuil waar aflevering zonder direct toezicht mogelijk is en er minder dan 20 meter afstand is tussen de afleverzuil en een gebouw, voorziening of installatie van derden. Binnen 20 meter vanaf de afgiftepunten is er geen kwetsbaar object van derden en zodoende is er geen risico met betrekking tot externe veiligheid.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid is geen beperkende factor voor het onderhavige plangebied.

4.10 Besluit MER effectrapportage

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor projecten de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Er is sprake van een besluit dat voorziet in één of meerdere activiteiten boven de grenswaarden uit de C-lijst van het Besluit m.e.r. Een dergelijk besluit is aangewezen als MER-plichtig.
2. Er is sprake van een besluit dat voorziet in één of meerdere activiteiten boven de (indicatieve) grenswaarden uit de D-lijst van het Besluit m.e.r. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van een m.e.r.-plicht; het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Naar aanleiding van de m.e.r.- beoordeling kan volgen dat er alsnog een MER moet worden opgesteld, of dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn.
3. Activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor de eerste twee criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.(-beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar (natuur)gebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.(-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.- beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het planvoornemen sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

Toets MER-plicht

Voorliggend planvoornemen betreft de realisatie van een brandstofverkooppunt zonder LPG, met wasboxen. De activiteit die mogelijk wordt gemaakt valt onder categorie 'D 11.2 uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De drempelwaarden van de betreffende categorie worden niet overschreden of zijn niet van toepassing (oppervlakte van 200 hectare of meer, 2.000 of meer woningen en bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer). Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt of niet alsnog een m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r. moet worden doorlopen.

Binnen een straal van 3 km is geen Natura 2000-gebied aangetroffen. Gelet op de soort activiteit

(tankstations), de huidige bestemming en de afstand tot aan het Natura 2000-gebied, is geoordeeld dat is uit te sluiten dat er significante negatieve effecten optreden op het Natura 2000-gebied. Dit betekent dat er geen 'passende beoordeling' op grond van de Wet natuurbescherming voor dit plan verplicht is en er derhalve, via dit spoor, ook geen sprake is van een planMER-plicht.

De Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant 2010 momenteel geen activiteiten aangewezen die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht. Derhalve is er via dit spoor ook geen sprake van een planMER-plicht voor dit project.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen. Dit is het geval bij het voorliggend planvoornemen. Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden getoetst of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. De toetsing dient te worden gedaan aan de hand van de criteria uit Bijlage III bij de Europese richtlijn m.e.r. (kenmerk project, plaats project en kenmerk potentieel effect). Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten is geoordeeld dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten, zoals deze in de voorgaande paragrafen zijn opgenomen. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is het relevant om te melden dat het plangebied niet in een Belvedere-gebied, een waterwingebied en een grondwaterbeschermingsgebied ligt. Voor dit planvoornemen is dan ook geen m.e.r.-procedure noodzakelijk op grond van het Besluit m.e.r.

Conclusie

Voorliggend planvoornemen maakt geen activiteiten mogelijk die grote nadelige gevolgen hebben voor het milieu. Het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en het doorlopen van de bijbehorende m.e.r.-procedure is dan ook niet verplicht. Er is daarom geen MER opgesteld.

4.11 Conclusie

Vanuit de uitvoerbaarheidsaspecten zijn er geen belemmeringen voor de realisering van een brandstofverkooppunt op de beoogde locatie.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de verlening van een omgevingsvergunningen waarbij gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, wordt de economische uitvoerbaarheid van het project aangetoond. Het voorliggende project wordt niet gerealiseerd op initiatief van de gemeente. De kosten die gepaard gaan met het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing en de uitvoering zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke kosten worden verhaald via legesheffing.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerpomgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing zal voor een ieder ter inzage worden gelegd. Gedurende zes weken wordt een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Op basis van de reacties naar aanleiding van de terinzagelegging zal deze paragraaf worden aangevuld en zal de ruimtelijke onderbouwing zo nodig worden aangepast.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de realisatie van een brandstofverkooppunt zonder LPG (inclusief 4 wasboxen) op de locatie Spectrum in Roosendaal.

De ontwikkeling past binnen het geldende rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid. Het sluit aan op de gemeentelijke ambitie voor het handhaven en uitbouwen van een diverse en flexibele economie, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Roosendaal 2025. Het initiatief is verder niet strijdig met de duurzaamheidsladder.

Wat betreft de milieuaspecten kan gesteld worden dat er geen belemmeringen zijn.

Kortom, op basis van het geldende beleid en de onderzoeksgegevens zijn geen belemmeringen bekend voor onderhavige ontwikkeling.

Bijlagen

Bijlage 1 Distributief Planologisch Onderzoek

DISTRIBUTIEF PLANOLOGISCH ONDERZOEK

TANKSTATION MOTORBRANDSTOFFEN
"SPECTRUM ROOSENDAAL"

Project 2170206 d.d. 28-02-2017
i.o.v. Autobedrijf Akkermans

Uitgevoerd door:
Yvonne W. G. Schutrup smp

Bureau Star Line
Polderlaan 33
3241 SK Middelharnis
Tel.: 0187-487706
Fax: 0187-489130
E-mail: info@bureau-starline.nl
Website: www.bureau-starline.nl
KvK Rotterdam 28067373

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze ook en evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever van het rapport.

De inhoud van dit rapport is vertrouwelijk en Bureau Star Line zal daarover, behoudens voorafgaande toestemming van de opdrachtgever, geen mededelingen doen aan derden. Evenmin worden zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever exemplaren van dit rapport of onderdelen daarvan door Bureau Star Line aan derden ter beschikking gesteld.

De in dit rapport gegeven prognoses zijn zo objectief en realistisch mogelijke inschattingen die echter mede zijn gebaseerd op de (subjectieve) waardering en interpretatie van de onderliggende factoren en hun onderliggende samenhang. Aan deze waarden kan dan ook geen absolute waarde worden toegekend en Bureau Star Line kan op generlei wijze aansprakelijk worden gehouden indien deze prognoses in de praktijk niet blijken te worden gerealiseerd.

Bureau Star Line,
Middelharnis

INHOUDSOPGAVE

			Pagina
Hoofdstuk 1	**Inleiding**		**4**
Hoofdstuk 2	**Marktanalyse**		**5**
	2.1	Kaarten verzorgingsgebied Roosendaal	5
	2.2	Marktgebied Roosendaal (aanbodzijde)	6
		2.2.1 Prijzen en kortingen	6
		2.2.2 Tankstations Roosendaal	8
	2.3	Doorzetclaim motorbrandstoffen verzorgingsgebied	11
Hoofdstuk 3	**Demografische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen**		**14**
	3.1	Demografische gegevens	14
	3.2	Structuurvisie Roosendaal 2025 (2012)	16
		3.2.1 Wonen	16
		3.2.1 Werken en bedrijventerreinen	17
	3.3	Bestemmingsplan Majoppeveld (2008)	18
		3.3.1 Detailhandel bestemmingsplan Majoppeveld	20
Hoofdstuk 4	**Verkeer en infrastructuur**		**22**
	4.1	GVVP Roosendaal (2015)	22
	4.2	Rijksweg A58	24
	4.3	Bereikbaarheid plangebied Majoppeveld (bestemmingsplan 2008)	25
	4.4	Spectrum & onderzoekslocatie	28
Hoofdstuk 5	**Volumepotentieelberekening motorbrandstoffen**		**30**
	5.1	Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied Roosendaal 2016	30
	5.2	Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen	32
Hoofdstuk 6	**Conclusies en aanbevelingen**		**34**
Bijlage I	**Informatiebronnen**		
Bijlage II	**Plantekening onderzoekslocatie**		

1 INLEIDING

In opdracht van Autobedrijf Akkermans is door Bureau Star Line een Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) opgesteld ten behoeve van een relocatie van het voormalige tankstation van Auto Akkermans aan de Vogelenzangstraat 7 te Roosendaal naar de locatie Spectrum, ter hoogte van de rotonde met de Rucphensebaan en de Elementweg in Roosendaal en hierna verder te noemen als 'onderzoekslocatie'.

De locatie aan de Vogelenzangstraat is sinds begin 2015 gesloten omdat de bereikbaarheid zeer slecht was geworden. De vergunning ter plaatse is nog wel geldig. De jaarafzet motorbrandstoffen bedroeg tot 2015 ca. 750.000 liter inclusief LPG. Sinds 2013 is Auto Akkermans in bespreking met de gemeente Roosendaal over een relocatie, omdat toen reeds bekend was dat de nieuw aan te leggen Nelson Mandelaweg ervoor zou zorgen dat de Vogelenzangstraat in de nabije toekomst slecht en nauwelijks bereikbaar zou worden en hetgeen inmiddels aan de orde is.

De onderzoekslocatie komt te liggen aan het Spectrum, de nieuwe ontsluitingsweg van wijken De Landerije en Kortendijk. Het Spectrum loopt door industrieterrein Majoppeveld dat nog volop in ontwikkeling is, maar behoorlijk snel groeit. De beoogde onderzoeks-locatie wordt een onbemand tankstation met 4 of 6 wasboxen, afhankelijk van het potentieel. De te verkopen brandstof wordt euro, diesel en mogelijk een of twee premiums, afhankelijk van de partij die gaat huren.

Aan Bureau Star Line is gevraagd een markt- en behoefteonderzoek uit te voeren ten behoeve van de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie. Het voorliggende Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) heeft ten eerste tot doel de markt voor motorbrandstoffen rondom de onderzoekslocatie in Roosendaal in kaart te brengen teneinde te kunnen beoordelen of de huidige en toekomstige markt ruimte biedt voor de vestiging van een nieuw verkooppunt voor motorbrandstoffen aan het Spectrum te Roosendaal. Ten tweede wordt in het DPO onderzocht of de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het nader te bepalen verzorgingsgebied in Roosendaal niet in onevenredige mate wordt aangetast bij vestiging van een tankstation aan het Spectrum. Daarbij is uitgegaan van onbemand tankstation met 4 opstelplaatsen voor benzine en diesel en 4 tot 6 wasboxen.

Het voorliggende DPO omvat in hoofdstuk 2 een bepaling van het marktgebied, een marktanalyse van reeds aanwezige verkooppunten voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied alsmede de doorzetclaim binnen het marktgebied. Vervolgens is in hoofdstuk 3 en 4 onderzoek verricht naar de demografische gegevens en ontwikkelingen Ruimtelijke Ordening (hoofdstuk 3) en Infrastructuur (hoofdstuk 4). Op basis van de verzamelde gegevens in hoofdstuk 3 en 4 is in hoofdstuk 5 een volume-potentieelberekening voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied gemaakt. Tevens is in hoofdstuk 5 de doorzetclaim van het aanbod aan motorbrand-stoffen binnen het onderzochte marktgebied afgezet tegen het thans aanwezige marktpotentieel (vraag). Het rapport wordt in hoofdstuk 6 afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

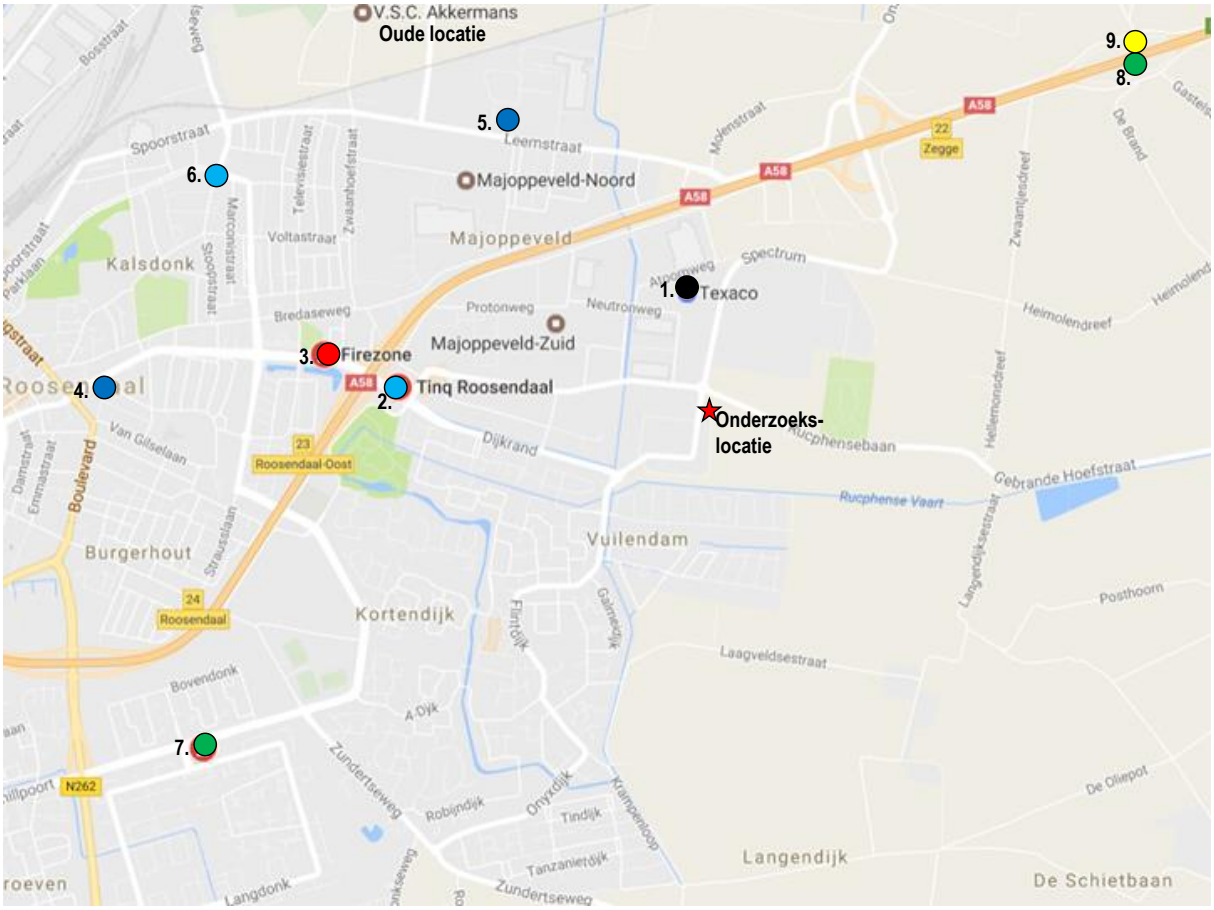
2. MARKTANALYSE

De onderzoekslocatie ligt in het oostelijk van Roosendaal ten zuidoosten van de rijksweg A58. In de afbakening van het te onderzoeken marktgebied voor de onderzoekslocatie is rekening gehouden met de ontsluitingsstructuur van het marktgebied ten opzichte van de rijksweg A58 (afritten 22 'Zegge' en 23 'Roosendaal-Oost) en de harde fysieke grenzen welke gevormd worden door de rijksweg A58 en de meer noordwestelijk gelegen spoorlijn. Het totaal onderzochte marktgebied binnen de gemeente Roosendaal is in dit onderzoek globaal als volgt afgebakend:

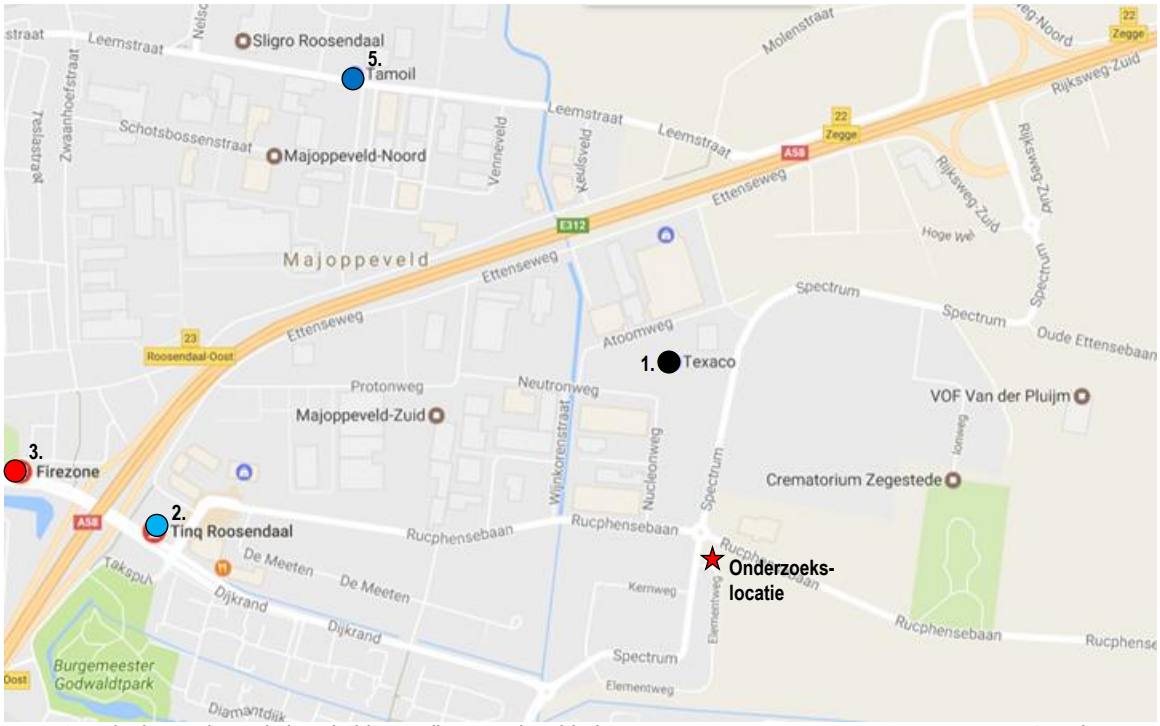
- aan de noordzijde door de spoorlijn Antwerpen – Rotterdam/Breda;
- aan de oostzijde door de gemeentegrens Roosendaal;
- aan de zuidzijde door de Zundertseweg en Burgerhoutsestraat (incl. BP locatie Burg. Schneiderweg);
- en aan de westzijde door het tracé Brugstraat – Boulevard en N262/A58.

2.1 Kaarten verzorgingsgebied Roosendaal

De kaarten 1 en 2 geven de ligging van de onderzochte tankstations binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal weer. De stations op de kaart verwijzen naar de onderzochte tanklocaties in paragraaf 2.2 en 2.3.



Kaart 1 Ligging tankstations binnen onderzochte marktgebied Roosendaal *Kaart: Google Maps*



Kaart 2 Ligging onderzoekslocatie binnen direct marktgebied *Kaart: Google Maps*

2.2 Marktgebied Roosendaal (aanbodzijde)

Binnen het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie zijn zeven tankstations gevestigd. Deze tankstations voorzien gezamenlijk en afhankelijk van de ligging gedeeltelijk in de behoefte van de huidige markt voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie. Het volume motorbrandstoffen afkomstig uit het onderzochte marktgebied dat onder meer op de overige tankstations buiten het onderzochte marktgebied van Roosendaal getankt wordt, is gerekend tot afvloeiing motorbrandstoffen in hoofdstuk 5. Hetzelfde geldt ook voor de twee rijksweg-stations langs de A58 tussen afrit 22 'Zegge' en afrit 21 'Rucphen'.

2.2.1 Prijzen en kortingen

Tabel 1 laat de pompprijzen en verstrekte kortingen aan de pomp zien, zoals deze op 7 februari 2017 binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal genoteerd werden, teneinde een indruk van de lokale prijsconcurrentie te krijgen. In de laatste kolom staan de landelijke referentieprijzen van Shell d.d. 7 februari 2017 genoteerd. Ter informatie zijn ook de pompprijzen van beide rijksweglocaties (ad 8 en 9) genoteerd om het verschil tussen rijkswegprijzen en lokale prijzen aan te duiden.

Uit tabel 1 en kaart 3 is af te lezen dat de prijsconcurrentie in Roosendaal intensief is. Ten tijde van het onderzoek hanteert Firezone (ad 3) de laagste pomprijzen met 15 cent korting op een liter benzine en 13 cent korting op een liter diesel. Bij meerdere pompen verschillen de kortingen echter per dag. Zo hanteert Tinq (ad 2) bijvoorbeeld op de zogenoemde 'Mazzeldagen' (woensdag en zaterdag) 17 cent korting op een liter benzine en 15 cent korting op diesel. Van de zeven onderzochte tankstations binnen het onderzochte marktgebied, zijn er vijf onbemand. Dit zijn de locaties met doorgaans hogere kortingen dan bij bemande tankstations.

Pompprijzen marktgebied Roosendaal

Pompprijzen en kortingen Halsteren Tankstations	Benzine literprijs	Benzine korting	Diesel literprijs	Diesel korting	LPG literprijs	LPG korting
Landelijke adviesprijs Shell	**1,679**		**1,329**		**0,879**	
1.Texaco Atoomweg	x	x	kaart	kaart	x	x
2. Tinq Van Beethovenlaan	1,574	0,105	1,249	0,080	x	x
3. Firezone Van Beethovenlaan	1,529	0,150	1,199	0,130	x	x
4. Tamoil Van Beethovenlaan	1,579	0,100	1,249	0,080	x	x
5. Tamoil Leemstraat	1,569	0,110	1,239	0,090	x	x
6. Tinq Gastelseweg	1,579	0,100	1,249	0,080	x	x
7. Bp Burg. Schneiderlaan	1,569	0,110	1,229	0,100	0,629	0,150
8. BP Mastpolder RW A58	1,679	0,000	1,329	0,000	0,669	0,210
9. Shell Hoezaar RW A58	1,649	0,030	1,319	0,010	0,679	0,200

Kaart = kaartliters, korting onbekend; nb = prijs niet bekend; x = product wordt niet verkocht

Tabel 1 Pompprijzen d.d. 7 februari 2017 Roosendaal *Euro per liter*

Kaart 3 geeft een overzicht van het prijsniveau in de regio Roosendaal.

Kaart 3 Overzicht prijsniveau tankstations regio Roosendaal *Bron: http://www.brandstof-zoeker.nl*

2.2.2 Tankstations Roosendaal

Binnen het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie zijn de onderstaande tankstations nader onderzocht.

1. Texaco aan de Atoomweg 14 te Roosendaal

Type en ligging station:	onbemand truckdiesel station, bedrijventerrein, CBS wijk Majoppeveld-Zuid
Brandstoffen:	(truck)diesel + AdBlue
Voorterrein:	1 opstelplaats, geen luifel, 24/7 automaat
Extra voorzieningen:	transportbedrijf Fa. Van Sta, truckwash & carwash roll over
Afstand tot Spectrum:	1 km
Infrastructuur:	geen doorgaand verkeer
Opmerkingen:	specifiek gericht op lokaal truckdiesel verkeer, (uitsluitend kaartliters), geen particulier verkeer

Foto 1 Texaco Roosendaal *Bron: Google Maps*

2. Tinq aan de Van Beethovenlaan 85 te Roosendaal

Type en ligging station:	onbemand, tangent uitvallend ri. A58, afrit 23, CBS wijk Kortendijk
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	voorterrein met 8 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop gesloten, nog wel aanwezig (leeg), tegenover McDonalds
Afstand tot Spectrum:	1,5 km.
Openingstijden:	24/7
Infrastructuur:	geen cross over, lastige in-/uitrit voor linksafslaand verkeer
Opmerkingen:	extra hoge korting op ‘mazzeldagen” woensdag en zaterdag. Contract met Tinq opgezegd, zaak loopt nog maar locatie wordt in toekomst mogelijk weer bemand.

Foto 2 Tinq Van Beethovenlaan Roosendaal *Bron: Google Maps*

3. Firezone aan de Van Beethovenlaan 35 te Roosendaal

Type en ligging station:	onbemand, tangent inkomend Roosendaal vanaf, afrit 23
Brandstoffen:	benzine en diesel, CBS wijk Oost
Voorterrein:	voorterrein met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop en carwash dicht, nog wel aanwezig (leeg)
Afstand tot Spectrum:	1,8 km.
Infrastructuur:	geen cross over
Openingstijden:	ma-zon: 7-23 uur
Opmerkingen:	in mei 2016 omgebouwd van Texaco bemand naar Firezone onbemand, geen cross over

Foto 3 Firezone Van Beethovenlaan Roosendaal *Bron: Facebook Firezone*

4. Tamoil aan de Van Beethovenlaan 6 te Roosendaal

Type en ligging station:	bemand, centrumgebied, CBS wijk Oost
Brandstoffen:	benzine (incl. E10 plus) en diesel (incl. high speed)
Voorterrein:	voorterrein met 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	Opel dealer, shop, aanhangwagenverhuur, 2 wasboxen, carwash roll-over, verouderde uitstraling
Afstand tot Spectrum:	2,6 km
Openingstijden:	inclusief nachtpomp 24/7
Infrastructuur:	geen directe cross over

Foto 4 Tamoil Van Beethovenlaan *Bron: Google Maps*

5. Tamoil Express aan de Leemstraat 11b te Roosendaal

Type en ligging station:	onbemand, bedrijventerrein, CBS wijk Majoppeveld Noord
Brandstoffen:	benzine en diesel (incl. high speed)
Voorterrein:	voorterrein met 2 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	JTC Automaterialen, verouderde uitstraling
Afstand tot Spectrum:	3,7 km. (hemelsbreed niet ver, echter belemmering RW A58)
Openingstijden:	24/7
Infrastructuur:	ontsluitingsweg bedrijventerrein Majoppeveld

Foto 5 Tamoil Leemstraat *Bron: Google Maps*

6. Tinq aan de Gastelseweg 50a te Roosendaal

Type en ligging station:	onbemand, centrumgebied, CBS wijk Oost
Brandstoffen:	benzine en diesel
Voorterrein:	voorterrein met 4 opstelplaatsen, verwaarloosde uitstraling
Extra voorzieningen:	geen (dichtgeplakte shop met graffiti)
Afstand tot Spectrum:	3 km. (hemelsbreed niet ver, echter belemmering RW A58)
Openingstijden:	24/7
Infrastructuur:	volledige cross-over

Foto 6 Tinq Gastelseweg *Bron: Google Maps*

7. BP aan de Burg. Schneiderlaan 10 te Roosendaal

Type en ligging station:	bemand full service, centraal Roosendaal-zuid, CBS wijk Langdonk
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	voorterrein met 8 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop met 'Wild Bean Café Express', carwash roll-over, modern station, aanhangwagenverhuur
Afstand tot Spectrum:	3,7 km. (hemelsbreed niet ver, echter belemmering Infrastructuur tussenliggende wijken)
Openingstijden:	ma-vrij 7-23, zat & zon 8-23,
Infrastructuur:	wijkontsluitingsweg met grote wijkfunctie, geen cross-over

Foto 7 BP Burg. Schneiderlaan *Bron: Google Maps*

2.3 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) verzorgingsgebied

Teneinde de doorzetclaim (aanbod) motorbrandstoffen voor het onderzochte markt-gebied binnen Roosendaal te bepalen is gebruik gemaakt van de Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken. De Toolbox is in 2003 door het Ministerie van Economische Zaken opgesteld en is bedoeld om belanghebbenden op de benzinemarkt (overheden, ondernemers) inzicht te geven in aspecten van het benzinebeleid. Op basis van landelijk onderzoek zijn in de Toolbox kengetallen vastgesteld, die regelmatig worden geactualiseerd en aangevuld. De gemiddelde doorzet per opstelplaats voor een bepaald type tankstation is grotendeels gebaseerd op cijfers uit de Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken.

Een Distributief Planologisch onderzoek (DPO) is juridisch en beleidsmatig gezien geen noodzakelijk onderzoek voor een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vestiging van een tankstation, zeker niet in geval van een verplaatsing van een tankstation, echter om de economische uitvoerbaarheid van een plan te beoordelen wordt in de praktijk doorgaans wel een DPO of ook wel toetsing aan de Ladder Duurzame Verstedelijking uitgevoerd. Hiervoor wordt door overheden veelal de Toolbox, die het ministerie van Economische Zaken beschikbaar heeft gesteld, geraadpleegd. Via de Toolbox wordt de gemiddelde omzet van verschillende categorieën tankstations weergegeven. Omdat de cijfers van de Toolbox gebaseerd zijn op landelijke gemiddelden, worden deze in de distributief planologische onderzoeken van Bureau Star Line, vertaald naar de lokale situatie en aangepast waar nodig, teneinde een zo reëel mogelijk beeld van de onderzochte markt te verkrijgen. Bureau Star Line baseert haar cijfers op ruim 20 jaar praktijkervaring in de retail branche voor motorbrandstoffen en feitelijke lokale markt-cijfers.

Binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal zijn in totaal zeven verkooppunten voor motorbrandstoffen gevestigd. De gemiddelde doorzet per tankstation varieert per type tankstation. De grotere, goed uitgeruste tangent tankstations in de stedelijke gebieden met hoge(re) verkeersintensiteiten behalen een doorgaans hogere doorzet dan de kleinere wijk- en buurtstations (of dorpspompen). Deze laatste groep moet het vooral van persoonlijke service en/of prijs en lokaliteit hebben. Ook is de gemiddelde doorzet aan drukke, doorgaande wegen doorgaans hoger dan in wijken en/of op minder zichtbare locaties. Daarbij dient opgemerkt te worden dat ook de onbemande tanklocaties met doorgaans een scherpe prijsstelling aan de pomp, een relatief hogere gemiddelde doorzet per pomp hebben, mits de locatie qua prijsbeleid èn bereikbaarheid voldoende onderscheidend is binnen het marktgebied. Dit zou in principe ook kunnen gelden voor de onbemande locaties binnen het onderzoeksgebied, echter omdat er meerdere onbemande marktspelers ter plaatse operationeel zijn met hoge kortingen, gaat dit prijsvoordeel in sterk mindere mate op. Ook buiten het onderzochte marktgebied zijn meerdere onbemande prijspompen actief (zie kaart 3) waardoor ook afvloeiing vanuit het onderzochte marktgebied naar elders in Roosendaal en omgeving plaatsvindt.

Binnen de bebouwde kom varieert de gemiddelde doorzet per pomp grofweg van 300.000 liter per opstelplaats op een buurt- of wijkstation tot 600.000 liter per opstelplaats bij een groot tangent tankstation. In algemene zin zijn buurtstations gelegen in de wijk of langs wijkontsluitingswegen met een relatief lage(re) verkeersintensiteit.

Binnen Roosendaal zijn de volgende tankstations gerekend tot de kleinere tangentstations met ligging aan of nabij de hoofdinfrastructuur van deze stad met een gemiddelde doorzet van 500.000 liter per opstelplaats: Tinq (ad 2), Firezone (ad 3) en BP (ad 7). Daarbij is tevens rekening gehouden met de omvang en/of prijskortingen. Tot de lokale dorpspompen en wijkstations met een gemiddelde doorzet van circa 400.000 liter per opstelplaats per jaar (o.a. omdat de locatie ondanks de ligging onbemand is en een prijsvoordeel biedt) zijn gerekend: Tamoil (ad 4), Tamoil (ad 5) en Tinq (ad 6). De onbemande truckdiesellocatie (kaartliters, ad 1) is in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten omdat de locatie niet gericht is op de particuliere en kleine bedrijfswagenmarkt.

Tabel 2 geeft een overzicht van de gemiddelde doorzet van de tanklocaties in het onderzochte marktgebied, berekend op basis van de gemiddelde doorzet motorbrandstoffen per opstelplaats per tanklocatie zoals hierboven omschreven conform de eerder benoemde Toolbox berekeningen. Let wel, het gaat hier dus niet om daadwerkelijke doorzetcijfers, maar om de doorzet die op basis van landelijke kengetallen behaald zou kunnen worden! De daadwerkelijk gerealiseerde doorzet kan en zal in de praktijk hiervan afwijken. De ervaring leert echter dat het daadwerkelijk minder aantal liters bij de ene marktpartij wordt gecompenseerd door het hoger aantal liters bij de andere marktpartij (echter dit kunnen dus ook de afvloeiende liters betreffen). Dit heeft alles met marktwerking te maken, zoals prijskortingen, merk, ligging, spaarsystemen en vooral ook persoonlijke service en merkkracht.

Bruto doorzet motorbrandstoffen per tankstation anno 2017

Tankstation	**Gemiddelde doorzet opstelplaats**	**Aantal opstel-plaatsen**	**Bruto volume claim tanklocatie**	**volume-aandeel***	**Netto claim tanklocatie**
Onderzocht marktgebied					
Ad 1. Texaco Atoomweg	nvt	x	nvt	75 %	nvt
Ad 2. Tinq Beethovenlaan	500.000	8	4.000.000	90 %	3.600.000
Ad 3. Firezone Beethovenlaan	500.000	4	2.000.000	70 %	1.400.000
Ad 4. Tamoil Beethovenlaan	400.000	6	2.400.000	25 %	600.000
Ad 5. Tamoil Leemstraat	400.000	2	800.000	50 %	400.000
Ad 6. Tinq Gastelseweg	400.000	4	1.600.000	25 %	400.000
Ad 7. BP Burg. Schneiderlaan	500.000	8	4.000.000	50 %	2.000.000
Totaal marktgebied			**14.800.000 liter**		**8.400.000**
Locatie Spectrum	400.000	4	1.600.000		1.600.000
Totaal marktgebied inclusief nieuwe locatie			**16.400.000 liter**		**10.000.000**

**zie tabel 3*
Gemiddelde doorzet opstelplaats = gemiddeld verkocht aantal liters motorbrandstof per opstelplaats
Effectief aantal opstelplaatsen = feitelijk aantal opstelplaatsen dat op het tankstation in gebruik is
*Bruto volumeclaim tanklocatie = bruto aanwezige volumecapaciteit dat tankstations in verzorgingsgebied bieden **(= bruto aanbod 2017)***

Tabel 2 Bruto volumeclaim motorbrandstoffen aanbodzijde verzorgingsgebied Roosendaal anno 2017 liters/jaar

In de volumeclaimberekening in tabel 2 is voor de locatie Spectrum binnen het verzorgingsgebied gerekend met 4 opstelplaatsen (zie bijlage II) en een gemiddelde doorzet van 400.000 liter per opstelplaats (wijkontsluitingsweg).

Kort samengevat blijkt uit de berekeningen in tabel 2 dat de huidige bruto volumeclaim motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van Roosendaal in totaal 14,8 miljoen liter op jaarbasis bedraagt. Met de eventuele realisatie van een nieuw tankstation op de Spectrum zal de bruto volumeclaim toenemen naar 16,4 miljoen liter op jaarbasis. Omdat echter niet alle onderzochte tankstations een 100% volumeclaim op het onderzochte marktgebied hebben, is op basis van de ligging van de tankstations beargumenteerd in welke mate zij een aandeel claimen op het onderzochte verzorgingsgebied (zie tabel 3). Wanneer de locaties gewogen worden naar verwacht aandeel vanuit het onderzochte marktgebied, dan resteert een netto aanwezige volumeclaim van 8,4 miljoen liter op jaarbasis. Inclusief de realisatie van de onderzoekslocatie neemt de volumeclaim op het onderzochte marktgebied toe naar 10 miljoen liter op jaarbasis.

Toelichting weging volumeaandeel tankstations onderzocht marktgebied

Tankstation	**Geschatte herkomst aandeel liters**				
	Marktgebied	**Kroeven**	**Centrum**	**RWA58**	**Noord/overig**
Onderzocht marktgebied					
Ad 1. Texaco Atoomweg	75 %	x	x	x	25 %
Ad 2. Tinq Beethovenlaan	90 %	x	x	5 %*	5 %**
Ad 3. Firezone Beethovenlaan	70 %	x	25 %	5 %*	x
Ad 4. Tamoil Beethovenlaan	25 %	x	60 %	x	15 %
Ad 5. Tamoil Leemstraat	50 %	x	x	x	50 %
Ad 6. Tinq Gastelseweg	25 %	x	25%	x	50 %
Ad 7. BP Burg. Schneiderlaan	50 %	50 %	x	x	x
Locatie Spectrum	100%				

**ad 2 Tinq en ad 3 Firezone: 5% prijstankers afkomstig van RWA58 doorgaand verkeer*
*** ad 1 Tinq 5% doelgericht verkeer voor woonboulevard en/of McDonalds*

Tabel 3 Toelichting weging volumeaandeel tankstations onderzocht marktgebied

3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS & RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Roosendaal is opgebouwd uit een multifunctioneel stadscentrum dat is omringd met relatief monofunctionele wijken in het zuiden en bedrijventerreinen in het noorden.

3.1 Demografische gegevens

De gemeente Roosendaal telt in 2016 (laatst beschikbare jaarcijfers) in totaal 76.960 inwoners en 34.372 particuliere huishoudens, ofwel gemiddeld 2,2 inwoners per woning. Daarnaast zijn er in de gemeente Roosendaal 37.850 personenauto's geregistreerd wat neerkomt op gemiddeld 1,1 personenauto's per huishouden. Verder zijn er in Roosendaal in 2016 in totaal 4.763 bedrijfsmotorvoertuigen geregistreerd, waarvan 3.406 (71,5%) kleine bedrijfswagens en 385 (8%) vrachtwagens. Deze verdeling wordt in dit onderzoek ook toegepast voor het onderzochte marktgebied.

Tabel 4 geeft een overzicht van de demografische gegevens van het onderzochte marktgebied voor de onderzoekslocatie Roosendaal anno 2015/2016. De gemeentegegevens 2016 zijn op basis CBS-Statline verzameld en de wijk- en buurtgegevens zijn afkomstig van het 'CBSinuwbuurt' en dateren met uitzondering van het aantal inwoners en huishoudens (beide 2016) uit 2015 (laatst beschikbare cijfers op buurtniveau). Op basis van het aantal gemiddelde personenwagens per huishouden anno 2015 is gegrond op het actueel aantal huishoudens in 2016 een doorberekening van het aantal personenwagens gemaakt naar 2016. De aantallen bedrijfsmotorvoertuigen dateren wel van 2015. De cijfers in tabel 4 worden als input gehanteerd voor de volumepotentieel-berekening (vraagzijde) motorbrandstoffen van het onderzochte verzorgingsgebied in hoofdstuk 5.

Verzorgingsgebied Roosendaal 2015/2016 CBS-wijk/buurt	**aantal inwoners 2016**	**aantal huishou-dens 2016**	**aantal personen-wagens***	**aandeel benzine wagens****	**aantal bedrijfs-wagens****
Kortendijk	11.390	4.650	5.509	83,6%	255
Langdonk	4.895	2.065	2.216	84,8%	90
Oost	5.685	2.810	2.545	86,0%	140
Majoppeveld-noord	75	30	345**	47,8%	260
Majoppeveld-zuid	155	65	225**	57,8%	200
Totaal marktgebied	22.200	9.620	10.840	82,7%	945
Gem. Roosendaal	76.960	34.372	37.850		4.763

**doorberekend naar 2016 o.b.v. gemiddeld aantal personenwagens per huishouden per wijk/buurt in 2015, m.u.v. Majoppeveld omdat hier met name bedrijfswagens bij bedrijven gevestigd zijn i.p.v. huishoudens*
***cijfers 2015 personenwagens Majoppeveld en gemotoriseerde bedrijfswagens totaal gebied*

Tabel 4 Demografische gegevens Roosendaal *Bronnen: CBS Statline & CBS in uw buurt*

Prognoses

Volgens het Primos prognosemodel, dat via de buurtmonitor in de wijkatlas van de gemeente Roosendaal beschikbaar is gesteld, groeit het aantal inwoners van de gemeente Roosendaal naar 77.274 personen en 35.540 huishoudens in 2020 tot 78.359 inwoners en 37.500 huishoudens in 2030 (tabel 5).

	Inwoners totaal (prognose Primos) [inwoners]	Huishoudens totaal (prognose provincie) [huishoudens]
2017	76.980	35.540
2020	77.274	36.185
2025	77.975	37.070
2030	78.359	37.500

Tabel 5 Primos bevolkingsprognoses gemeente Roosendaal
Bron: Buurtmonitor Wijkatlas gemeente Roosendaal

3.2 Structuurvisie Roosendaal 2025 (2012)

De Structuurvisie 2025 van de gemeente Roosendaal is in meerdere opzichten een trendbreuk met het verleden. De structuurvisie is opgesteld in een tijd van economische crisis welke ertoe heeft geleid dat de haalbaarheid en de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening centrale begrippen in het ruimtelijk beleid zijn geworden. De vanzelfsprekendheid dat er vraag is naar gronden voor woningen, winkels en kantoren, is er niet meer. In 2012 heeft Roosendaal te maken met een overschot aan bijvoorbeeld kantoor- en winkelruimte. Anno 2012 is er leegstand in de kantorensector en het winkelaanbod in m² is met 10% gedaald. Roosendaal heeft in 2012 nog circa 50 ha. bedrijventerrein beschikbaar, maar het uitgiftetempo is onzeker. De woningmarkt zit dan nog op slot, ook al duiden de provinciale prognoses op een lichte groei van de woningvoorraad van circa 3.450 woningen, mede gebaseerd op een toename van het aantal kleine huishoudens en een langere levensverwachting.

Strategische keuzes voor het toekomstig ruimtegebruik worden tevens beïnvloed door demografische ontwikkelingen van ontgroening en vergrijzing. Ook die ontwikkelingen leiden ertoe dat Roosendaal niet in de eerste plaats aan meer woningen en meer bedrijventerreinen moet denken, maar aan omvormingen, herstructurering en transformatie. De effecten van de economische ontwikkelingen in relatie tot demografische veranderingen is nog onduidelijk. Anno 2012 is nog niet bekend wanneer markten aantrekken en op welk niveau de vraag zich zal herstellen. Anno 2017 mag echter voorzichtig gesteld worden dat de economische crisis op zijn retour lijkt, dat de vraag naar woningen weer toeneemt en de economie zich herstelt.

3.2.1 Wonen

Op basis van de provinciale prognoses wordt tot 2025 een lichte groei van het aantal huishoudens en de vraag naar woningen verwacht. Op grond van de provinciale prognoses 2011 kan Roosendaal circa 3.450 woningen realiseren tot 2025. Van de totale opgave worden er circa 2.150 woningen vanuit de bestaande bestemmings-plancapaciteit gebouwd. De opgave voor nieuwe woningen is circa 1.300 woningen. Deze woningen krijgen jaarlijks in de woningbouwprogrammering hun plek. De beleidsregels die in deze structuurvisie zijn opgenomen, zijn hierop van toepassing.

Laagveld (Landerije)

Aan de oostrand van Roosendaal is het gebied Laagveld thans nog in ontwikkeling. Doelstelling conform het desbetreffende bestemmingsplan is om in dit voormalige agrarische gebied een hoogwaardig woonklimaat te creëren. In het kader van de geplande ontwikkeling van het gebied Laagveld heeft de gemeente Roosendaal het bestemmingsplan 'Laagveld' opgesteld. Het gebied en het bestemmingsplan hebben de naam Laagveld. De nieuwe woonwijk wordt echter 'De Landerije' genoemd. In het uitwerkingsplan op het vigerende bestemmingsplan wordt Laagveld gehanteerd als naam. Het betreft een luxe woonwijk in het hogere segment dat in zes fasen wordt ontwikkeld en waarvan er reeds vier gerealiseerd zijn.

Kaart 4 Situering De Landerije Roosendaal-oost *Bron: gemeente Roosendaal*

3.2.2 Werken en bedrijventerreinen

Roosendaal vervult op het gebied van de werkgelegenheid een regionale en op onderdelen zelfs een bovenregionale functie. Deze functie wordt onderbouwd door een aantal belangrijke gegevenheden, enerzijds als gevolg van de eigen kracht van Roosendaal en anderzijds als gevolg van planologisch beleid door de provincie.

Met het gegeven dat Roosendaal in westelijk Noord-Brabant de centrumgemeente is, in combinatie met de strategische ligging op de route Antwerpen – Rotterdam, bestaat er voldoende basis om de economische groei van Roosendaal te waarborgen. Het belang van de regio op dit gebied is nog eens onderstreept door de Nota 'Pieken in de Delta' en door de nota Ruimte van het kabinet. De gevestigde Roosendaalse bedrijven die in belangrijke mate bijdragen aan die economische groei, zullen ook in de gelegenheid moeten kunnen zijn hun bedrijf binnen Roosendaal te verplaatsen als dat nodig blijkt te zijn bijvoorbeeld omdat uitbreiding op de huidige locatie vanwege ruimtegebrek of om milieutechnische redenen niet meer mogelijk is.

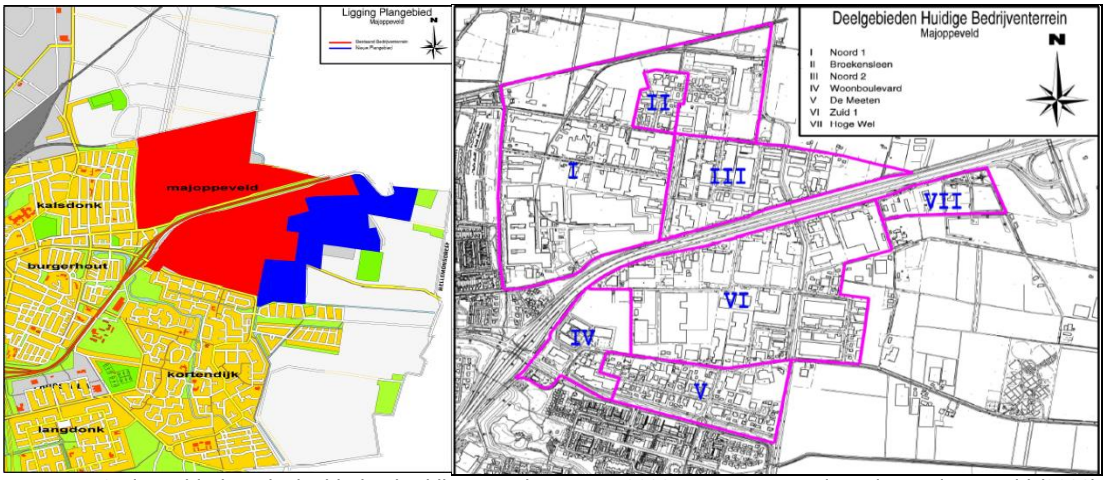
Uit onderzoeken van de provincie naar de behoefte van bedrijventerreinen eind negentiger jaren is naar voren gekomen dat Roosendaal met Borchwerf 2 en Majoppeveld nog een uitbreiding van het bedrijventerreinenareaal tot stand mag brengen. Naast Moerdijkse Hoek is dat op de korte en middenlange termijn (op basis van gegevens 2008) de enige grootschalige uitbreiding in dit gedeelte van de provincie. Gezien het gekozen bedrijfsprofiel voor Moerdijkse Hoek; milieucategorie 6 en grootschalige logistiek en distributie, is Roosendaal voor andere bedrijven van enige omvang dus de komende jaren nagenoeg de enige mogelijkheid. De omliggende gemeenten hebben weliswaar voor de korte termijn (op basis van gegevens 2008) nog een beperkte voorraad bedrijventerrein (enige tientallen hectaren), maar op de wat langere termijn niet meer. Het hiervoor genoemde beleid is vastgelegd in het uitwerkingsprogramma werken van het streekplan.

De provincie acht uitbreiding van kleine kernen ten behoeve van bedrijventerrein niet gewenst en op het moment dat bedrijven in kleine kernen groter zijn of worden dan 5.000 m², horen die naar de mening van de provincie niet meer in de kleine kernen thuis. Dat leidt ertoe dat kleinere bedrijven op het moment dat een nieuwe bedrijfshuisvesting aan de orde komt, vestiging in de steden, waaronder Roosendaal nagenoeg als enige mogelijkheid hebben.

3.3 Bestemmingsplan Majoppeveld (2008)

De onderzoekslocatie is gesitueerd binnen het grondgebied dat valt onder het bestemmingsplan van Majoppeveld uit 2008. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn Roosendaal-Breda, aan de westzijde door de Zwaanhoefstraat (Majoppeveld-Noord) en de rijksweg A58 (Zuid) en aan de zuidzijde door de Dijkrand. De uiterste oostgrens wordt gevormd door de Steenovenstraat. De meest relevante gegevens uit dit plan met betrekking tot de onderzoekslocatie worden in deze paragraaf opgesomd, teneinde een helder beeld van het onderzoeksgebied te krijgen.

Het plangebied van het bestemmingsplan Majoppeveld omvat de bedrijventerreinen Majoppeveld-Noord en Majoppeveld-Zuid, alsmede de uitbreidingsgebieden in het zuidoosten en oosten van het huidige terrein. In Majoppeveld Zuid ligt ook het bedrijventerrein De Meeten. Het doel van het nieuwe bestemmingsplan (2008) is het juridisch-planologisch regelen van het ruimtelijk en functioneel samenhangend gebied Meeten, Majoppeveld-Noord, Majoppeveld-Zuid en de geplande uitbreiding in één actueel, eenduidig en toegankelijk bestemmingsplan. De belangrijkste uitgangspunten voor het bestemmingsplan Majoppeveld zijn het leveren van een bijdrage aan de versterking van het vestigingsklimaat voor bedrijven en het voorzien in voldoende bedrijventerreinen voor de verdere toekomst.



Kaart 5 & 6 Plangebied en deelgebieden bedrijventerreinen anno 2008,Bron: Bestemmingsplan Majoppeveld (2008)

Het bedrijventerrein Majoppeveld is gelegen aan de noordoostzijde van Roosendaal. Het bedrijventerrein wordt van oost naar west doorsneden door de rijksweg A58 (Breda – Roosendaal - Bergen op Zoom). Majoppeveld-Noord ligt ten noorden van de A58; het gedeelte ten zuiden van de A58 en ten noorden van de Rucphensebaan staat bekend als Majoppeveld-Zuid. Het gebied ten zuiden van de Rucphensebaan is bekend onder de naam De Meeten.

In de visie van het kabinet moeten alle economische kerngebieden in Zuidwest Nederland beter profiteren van de strategische ligging tussen de twee wereldhavens Rotterdam en Antwerpen. Dit gebied zou daarom moeten streven naar vestigingen van bedrijven die belangrijke relaties onderhouden met deze wereldhavens. Omdat de kwaliteit van bestaande terreinen en het aanbod van nieuwe terreinen te wensen overlaat, is herstructurering van bestaande terreinen en de ontwikkeling van nieuwe terreinen (c.q. ruimtereservering daarvoor) van groot belang. Het Rijk wil kwalitatieve en kwantitatieve knelpunten aanpakken, kern van de nieuwe aanpak is de expliciete keuze voor vijftig topprojecten. Bij deze projecten besteedt het kabinet het grootste deel van de financiële middelen aan herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Regionale partijen kunnen aanleg en exploitatie van nieuwe bedrijventerreinen immers in principe zelf rendabel uitvoeren. De terreinen zijn door hun aard, omvang en ligging van bovenregionaal belang. Het aanpakken of inrichten van deze terreinen levert dan ook een belangrijke bijdrage aan de versterking van de Nederlandse economie. Majoppeveld is aangewezen als topproject met als doelstelling te komen tot herstructurering.

De gemeente Roosendaal heeft met name in de Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie aangegeven, dat een uitbreiding van het bedrijventerrein Majoppeveld oostelijk van Roosendaal past bij het belang dat gehecht wordt aan de oost-west gerichte ontwikkelingsas. Daarnaast werd al in de Structuurvisie van 1994 geconstateerd dat binnen afzienbare tijd een tekort zou ontstaan aan kleinschalige bedrijventerreinen, waarop lokaal verzorgende bedrijven een plaats zouden kunnen vinden. Het beschikbare aanbod op het bedrijventerrein Borchwerf (Roosendaal noordwest) is voor die bedrijven minder geschikt. Daarom werd gesteld dat het gebied De Meeten in oostelijke richting ontwikkeld zou moeten worden, waarbij afstemming met de in ontwikkeling te brengen woonwijk De Landerije een belangrijk aandachtspunt is.

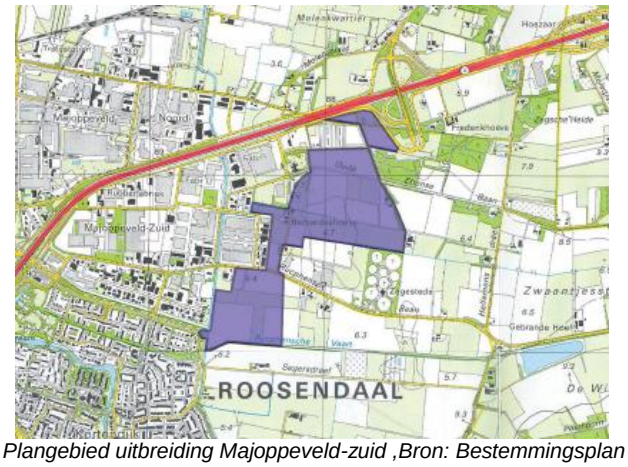
In het economisch profiel van de gemeente Roosendaal (1998) wordt vanuit de regionale taakstelling van Roosendaal de noodzaak uitgesproken te voorzien in een voldoende groot en gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen binnen het gemeentelijk grondgebied. Daarbij is als kernpunt vastgesteld dat voor verschillende typen bedrijvigheid verschillende vestigingscondities gelden, waardoor de economische ontwikkeling ruimtelijk over de stad kan worden verdeeld. Dit betekent concreet dat Borchwerf bedoeld is voor grootschalige bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, Majoppeveld voor de middelzware bedrijvigheid en Vijfhuizenberg en De Meeten (een deel van Majoppeveld) voor kleinschalige bedrijven waarbij het werken gecombineerd kan worden met wonen (woon-werkcombinaties).

Voor de uitbreiding van Majoppeveld in de voorgestelde vorm in het bestemmingsplan kunnen de volgende argumenten worden gegeven:

1. uitbreiding in de vorm van aansluiting op het bestaande bedrijventerrein heeft voordelen boven een geheel nieuwe locatie, omdat geheel of gedeeltelijk gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur;
2. de Meeten II kan gezien worden als overgangszone tussen de (toekomstige) woonwijk Laagveld en het bedrijventerrein Majoppeveld: woon-werkcombinaties fungeren als buffer.

Het gebruik in het bestemmingsplangebied Majoppeveld is hoofdzakelijk bedrijvigheid; daarnaast zijn er nog enkele bedrijfswoningen en andere voorzieningen. De uitbreiding van Majoppeveld Zuid in oostelijke richting sluit nauw aan op het bestaande bedrijventerrein. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen twee gebiedsdelen:

1. Het gebied De Meeten II, dat direct aansluit op De Meeten en ligt ten noorden van de woonwijk De Landerije. Dit gebied is gesitueerd in het zuidoostelijk deel van het plangebied.
2. Het gebied dat is gelegen ten zuiden van Rijksweg A58 en ten noorden van de Rucphensebaan, waarbij de Steenovenstraat de oostelijke begrenzing gaat vormen. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan van 1996 is dit gebied aanmerkelijk in oostelijke richting uitgebreid.



Kaart 7 Plangebied uitbreiding Majoppeveld-zuid ,Bron: Bestemmingsplan Majoppeveld (2008)

3.3.1 Detailhandel bestemmingsplan Majoppeveld (2008)

De provincie heeft de provinciale visie op de detailhandelsmogelijkheden op een bedrijventerrein beschreven. Het principe is dat detailhandel op een bedrijventerrein niet is toegestaan. Voor bepaalde vormen van detailhandel is vrijstelling mogelijk en wordt clustering voorgestaan. Het gaat daarbij om volumineuze goederen, die niet of bezwaarlijk verkocht kunnen worden in de geëigende winkelgebieden (stadshart en wijkwinkelcentra). Twee gebieden op Majoppeveld zijn aangewezen als gethematiseerde detailhandelsclusters:

- Het gebied rondom Oostpoort (afrit 23,nabij Tinq, ad 2): het gebied waar de woonboulevard is gesitueerd met als thema: meubelen en woninginrichting
- Het gebied ten noorden van de A58 op Majoppeveld Noord als het gebied waar diverse automobielbedrijven zijn gesitueerd. Op deze locatie wordt de rechtstreekse vestiging van dit soort bedrijven mogelijk gemaakt.

Een perifere detailhandelsmogelijkheid is in het nieuwe bestemmingsplan alleen opgenomen voor beperkte detailhandel in ter plaatse vervaardigde en geproduceerde goederen.

Woonboulevard
Op Majoppeveld-Zuid is begin jaren negentig de woonboulevard (woninginrichting en bouwmarkten) tot ontwikkeling gekomen. Deze woonboulevard heeft anno 2008 een omvang van circa 20.000m². In de toekomst dienen er mogelijkheden te zijn om te komen tot uitbreiding van de woonboulevard. De gemeente opteert voor de verdere uitbouw van de woonboulevard, maar de daadwerkelijke uitbreiding wordt niet rechtstreeks mogelijk gemaakt. In de voorschriften is daartoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de uitbreiding zal worden afgewogen tegenover de belangen van de binnenstad, waarbij het gaat om behoud en zelfs versterking, en de regio.

Automobielbedrijven
Voor de detailhandel in auto's, boten en caravans wordt in het bestemmingsplan eveneens een concentratie nagestreefd. Op Majoppeveld-Noord is aan de Bredaseweg en het Keulsveld een concentratie van autobedrijven ontstaan. Het cluster autobedrijven presenteert zich met een showroom naar de zijde van de rijksweg A58 en heeft daarmee een herkenbare plek binnen de stedelijke structuur van de stad. In dit kader maakt het bestemmingsplan vestiging in de zone ten noorden van de A58 (aan de Bredaseweg) zonder meer mogelijk. Het is in de toekomst niet meer mogelijk buiten het als autoboulevard aangewezen gebied nieuwe automobielbedrijven op te richten. Wat dit betreft wordt van gemeentezijde een concentratie voorgestaan op de autoboulevard. De bestaande autobedrijven buiten de boulevard kunnen uiteraard blijven voortbestaan.

Horeca
In het plangebied is één horecavestiging gelegen, het wegrestaurant gelegen aan de Dijkrand. In het plangebied worden daarnaast nog horecavestigingen mogelijk gemaakt die onderdeel uitmaken van de woonboulevard. Er bestaat behoefte om op bedrijventerreinen te voorzien in één of twee kleinschalige horecafaciliteiten, die vooral bedoeld zijn als serviceverlening voor de bedrijven of voor vrachtwagenchauffeurs. Het gaat daarbij om een cateraar c.q. een broodjeszaak of cafetaria.

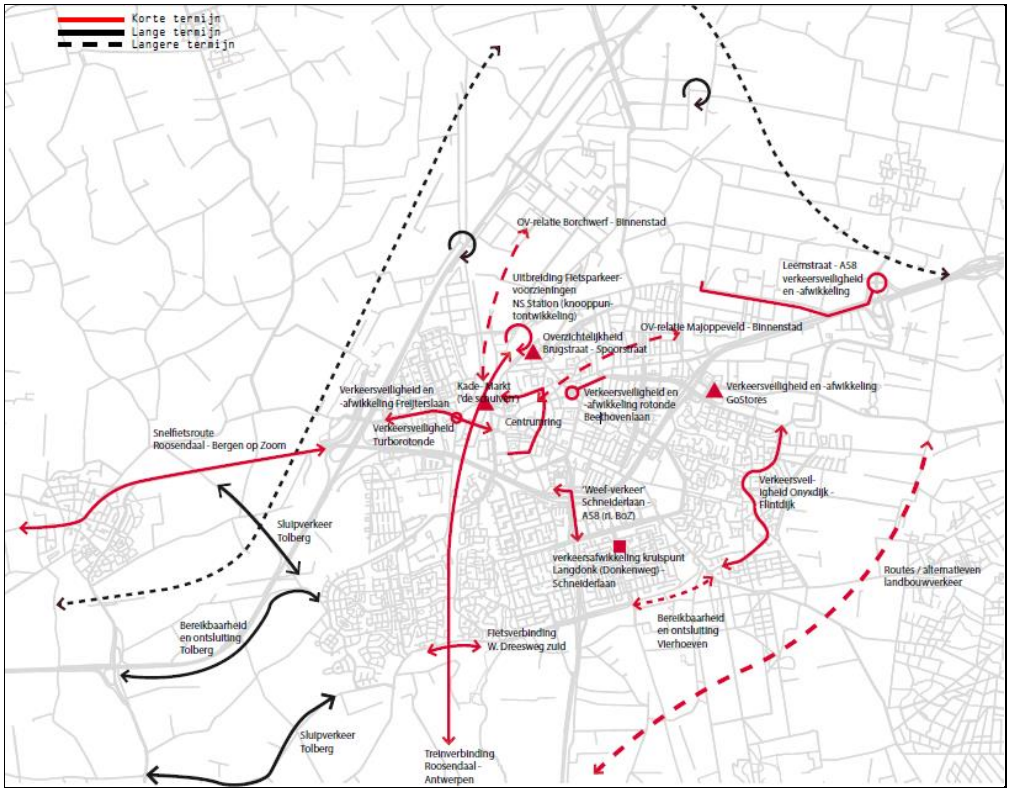
4. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Roosendaal is gunstig gelegen ten opzichte van het rijkswegennet. Belangrijke noord-zuid en oost-west assen komen in Roosendaal samen waardoor Roosendaal een goede vestigingsplaats is voor logistieke en distributieve bedrijven. Met name ook omdat Roosendaal gesitueerd is tussen de twee wereldhavens Rotterdam en Antwerpen.

4.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Roosendaal (2015)

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. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. Het schept duidelijkheid over de aandachtsgebieden en toekomstige verwachtingen. De belangrijkste daarvan in relatie tot het onderzochte marktgebied worden in deze paragraaf omschreven.

Ongeveer 55% - 65% van alle verkeersbewegingen in Roosendaal vindt plaats met de auto. Hiermee is de auto het vervoermiddel met het grootste aandeel binnen Roosendaal. In hoofdlijnen kan worden geconcludeerd dat de gemeente Roosendaal geen verkeerskundige knelpunten en parkeerproblemen kent. De intensiteiten en het gebruik van het wegverkeer is gestabiliseerd over de periode 2008 - 2015. De stabilisatie of vermindering hangt evenredig samen met de economische recessie. Verwachting is wel dat met een (voorzichtige) groei van de economie ook weer de verkeersdruk zal toenemen.



Kaart 8 Kaartbeeld met opgaven en ambities voor de korte en lagere termijn 2015-2025
Bron: GVVP 2015

Korte termijn opgaven

Hieronder zijn de meest relevante opgaven en acties benoemd die op korte termijn binnen het onderzochte marktgebied realistisch zijn:

Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan

Diverse onderzoeken en prognoses tonen aan dat de capaciteit van deze rotonde (nabij Tamoil, ad 4) rond 2020 aan haar grenzen zit. Belangrijker nog is de verkeersveiligheid op deze rotonde. Er gebeuren relatief veel ongevallen op dit punt. De veiligheid en de doorstroming zijn gebaat bij uitbreiding van deze rotonde, waarbij de fietspaden verder van de rijbaan zouden moeten worden gesitueerd.

Weef-verkeer' Burgemeester Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)

Matige ontsluiting in de ochtendspits, waarbij veel inwoners van Langdonk, Kroeven en Tolberg de A58 richting Bergen op Zoom en Rotterdam moeten. Hierbij moet de verkeersstroom richting Breda en Roosendaal Centrum worden gekruist. Oplossingsrichtingen moeten worden onderzocht.

Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58

De ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg tussen Majoppeveld en Borchwerf kan leiden tot toename van het verkeer op de route Leemstraat - Bredaseweg - A58. De doorstroming en veiligheid, van met name de fietser, moeten worden gewaarborgd, op zowel het kruispunt A58 - Onze Lieve Vrouwestraat (Rucphen) als op de Leemstraat (tracé ten oosten van Tamoil, ad 5). Samen met het bedrijfsleven en de gemeente Rucphen moet een gebiedsgerichte aanpak worden opgesteld om de situatie en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen.

Ontsluiting Langdonk (Donkenweg - Burgemeester Schneiderlaan)

De ontsluiting vanuit de wijk Langdonk richting de Burgemeester Schneiderlaan (omgeving BP, ad 7) is op gezette tijden niet optimaal. Nader onderzoek op dit kruispunt moet uitwijzen waardoor dit wordt veroorzaakt en welke slimme technische oplossingen mogelijk zijn. Een andere instelling en prioritering van de VRI biedt mogelijk al een praktische oplossing.

Ontsluiting en oversteekbaarheid Go Stores

Samen met de direct betrokken ondernemers en eigenaren moet worden bekeken wat de oorzaak van de problematiek is en wat de toekomstplannen met dit gebied zijn. Hierbij is het van belang de scope breder te trekken en ook te kijken naar maatregelen op de Rucphensebaan (omgeving Tinq, ad 2).

Lange termijn opgaven

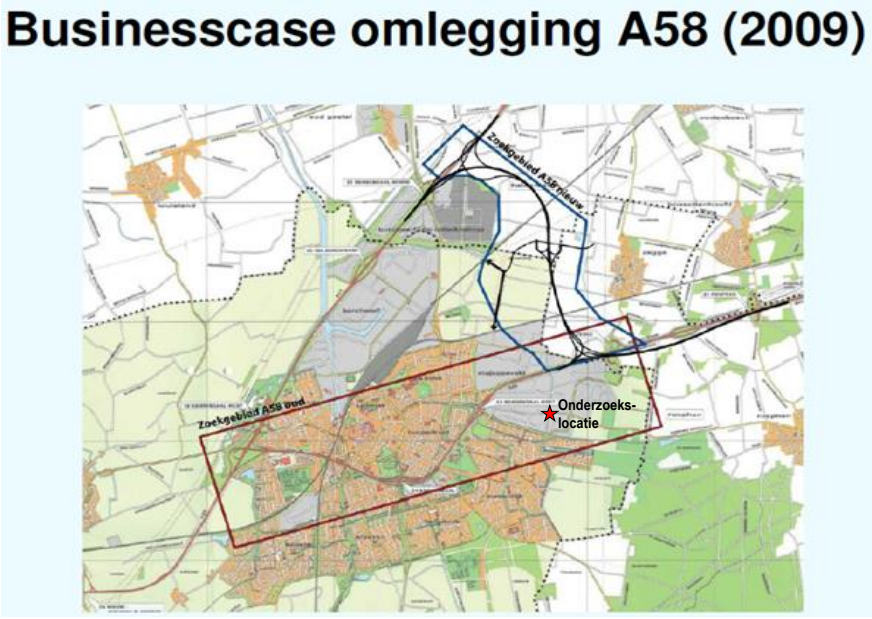
Maatregelen die niet binnen een bestuursperiode kunnen worden gerealiseerd zijn bestempeld als lange termijn maatregelen. Deze opgaven zijn strategisch van aard. Dit wil zeggen dat op deze dossiers voornamelijk de aansluiting bij landelijke en provinciale plannen gezocht en gevonden moet worden. Het betreffen projecten en opgaven die complex zijn, een lange doorlooptijd hebben en niet voor 100% op het bordje van de gemeente Roosendaal liggen. Eén van de voor dit onderzoek relevante projecten waar het over gaat is de omlegging van de rijksweg A58.

4.2 Rijksweg A58

De A58 loopt thans met 2x2 rijstroken ten zuiden van Etten-Leur langs richting Roosendaal. De A58 loopt dwars door Roosendaal. Aan de westkant van Roosendaal sluit de A58 bij knooppunt De Stok aan op de A17 richting Dordrecht en de A58 richting Bergen op Zoom.

In 2010 is De Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 (Regio West-Brabant (RWB)) opgesteld. Door de Regio West-Brabant wordt onder meer ingezet op de koppeling van de A58 met de A17 ter hoogte van Roosendaal in combinatie met het afwaarderen van het tracé van de A58 door Roosendaal tot stadsweg.

Ook de Structuurvisie Roosendaal 2025 legt de focus op onder meer het omleggen van de A58. De Omlegging A58 is gewenst vanuit oogpunt van verkeerscapaciteit, de doorsnijding van de stad, milieuproblematiek en regionale economie. De omlegging van de A58 leidt tot een hernieuwde binnenstedelijke wegenstructuur waarbij het huidige tracé van de A58 wordt omgevormd tot stadsweg die het binnenstedelijk verkeer verdeelt. Onderstaande kaart 9 is afkomstig uit een presentatie “Dossier A58” uit 2012 en geeft een impressie van hoe de omlegging A58 eruit zou kunnen zien.



Kaart 9 Impressie omlegging A58 *Bron: presentatie Dossier A58 (2012)*

In de rijksbegroting en het MIRT is de Omlegging A58 niet op korte termijn voorzien. Roosendaals beleid is er op gericht om samen met het (regionale) bedrijfsleven en Rijk en provincie de Omlegging A58 actief te blijven agenderen. Voor regio, provincie en Rijk is de omlegging geen prioriteit. Het MIRT geeft tot 2028 geen prioriteit aan deze omlegging. Regionaal blijft de A58 wel een tracé met bijzondere aandacht om knelpunten in de doorstroming en verkeersafwikkeling te blijven monitoren. Om zodoende ook nut en noodzaak van substantiële maatregelen aan te tonen. Noodzakelijke investeringen voor de aanleg van een nieuw tracé worden pas gedaan wanneer er planologisch en financieel zicht is op realisatie. In dit onderzoek wordt gelet op de lange termijnplanning dan ook niet verder ingegaan op de ontwikkelingen rondom de eventuele toekomstige omlegging A58.

4.3 Bereikbaarheid plangebied Majoppeveld (bestemmingsplan 2008)

De rijksweg A58 splitst het bedrijventerrein Majoppeveld in een noordelijk en een zuidelijk deel en is voor beide delen dan ook de belangrijkste aanvoerroute (gelijkmatig verdeeld over de route vanuit Breda en de route vanuit Bergen op Zoom).

Situatie anno 2008

Het verkeer komend vanuit de richting Breda maakt thans vaak gebruik van de afslag Zegge/Majoppeveld (afrit 22), ten oosten van het bedrijventerrein. De route naar Majoppeveld-Noord loopt vanaf hier via de Bredaseweg, die het gebied aan de zuidzijde ontsluit. Het wegprofiel van de Bredaseweg voldoet aan de eisen die het moderne vrachtverkeer stelt. De route naar Majoppeveld-Zuid gaat anno 2008 vanuit Breda vanaf de afslag Zegge/Majoppeveld (afrit 22) via de Ettenseweg, die het gebied ontsluit. Aan de entree van het bedrijventerrein wordt afbreuk gedaan door de onverzorgde presentatie van de autosloperijen. De doorstroming wordt ook langs deze route gehinderd door geparkeerde auto's nabij de sloperijen. Het verkeer komend vanuit de richting Bergen op Zoom maakt normaliter gebruik van de afslag Roosendaal-Oost/Majoppeveld (afrit 23), ten westen van het bedrijventerrein. De route naar Majoppeveld-Noord loopt vanaf hier via de Van Beethovenlaan, de Strausslaan en de Bredaseweg. Deze route voert anno 2008 gedeeltelijk door de wijk Kalsdonk, waarbij met name het zware vrachtverkeer overlast met zich meebrengt voor de bewoners van deze wijk. Het gebruik van de afslag Zegge door dit bestemmingsverkeer ligt gezien de grotere afstand niet voor de hand. Het vrachtverkeer, dat via de A17 uit de richting van Rotterdam komt, maakt anno 2008 nog frequent gebruik van de route Gastelseweg-Christiaan Huygensstraat, die door de woonwijk Kalsdonk loopt. Dit leidt tot overlast in de woonwijk. De route naar Majoppeveld-Zuid loopt vanaf de afslag Roosendaal-Oost/Majoppeveld (afrit 23) via de Van Beethovenlaan en de Rucphensebaan. De kruising Dijkrand-Rucphensebaan wordt zwaar belast door het verkeer van en naar de woonboulevard, het wegrestaurant en de kern Rucphen.

De wegenstructuur op Majoppeveld-Zuid wordt gedomineerd door twee min of meer oostwest lopende ontsluitingswegen, de Ettenseweg en de Rucphensebaan. De Rucphensebaan is in gebruik als verbindingsroute tussen Rucphen en Roosendaal en als ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein. Aan de weg zijn diverse erftoegangen van bedrijven gesitueerd en er ligt een fietspad, de weg maakt dan ook onderdeel uit van woon-school fietsroutes. In combinatie met het lommerrijke profiel is de weg eigenlijk niet langer geschikt als centrale ontsluitingsweg. Een directe dwarsverbinding tussen de beide genoemde ontsluitingswegen ontbreekt. Vanaf de Ettenseweg is er geen uitnodigende zijstraat die naar de bedrijven op Majoppeveld-Zuid leidt. Plaatselijk bekenden zullen gebruik maken van de indirecte route Bakkersbergweg-Atoomweg-Wijnkorenstraat. De interne verkeersstructuur van zowel het zuidelijk als het noordelijk deel behoeft verbetering.

Planning infrastructuur Majoppeveld (bestemmingsplan 2008)

De maatregelen en wijzigingen in de wegenstructuur dienen gericht te zijn op:

- het bundelen van het gemotoriseerd verkeer op daarvoor bestemde ontsluitingswegen;
- het verkrijgen van een heldere ontsluitingsstructuur van Majoppeveld;
- het stimuleren van het gebruik van de aansluiting Zegge/Majoppeveld;
- het bieden van een veilige fietsstructuur.

Externe bereikbaarheid

De twee toegangspoorten vanaf Rijksweg A58 (Roosendaal Oost en Zegge) voor zowel Majoppeveld-Noord als Zuid bieden een goede externe bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De oostelijke entrees van Majoppeveld ter hoogte van de afslag Zegge/Majoppeveld dienen in het bestemmingsplan van een duidelijk herkenbare 'kop' voorzien te worden . Voor de onbekende automobilist moet het van meet af aan duidelijk zijn dat deze afslag de belangrijkste entree van het bedrijventerrein is. Het ligt in de bedoeling ook de ANWB-bewegwijzering op de A58 en het onderliggend wegennet voor verkeer dat vanuit de richting Bergen op Zoom komt, te leiden via de afslag Zegge. In het uitbreidingsgebied is met de aanleg van het Spectrum inmiddels een hoofdontsluiting gerealiseerd tussen de Dijkrand en het aansluitpunt op de A58 (knooppunt Zegge, afrit 22). Deze ontsluiting heeft twee functies: ontsluiting van het bedrijventerrein en een verdeelfunctie naar de oostelijke ontsluiting op de A58. De bedrijfskavels komen aan weerszijden van deze ontsluitingsweg en worden via secundaire wegen ontsloten.

Ten behoeve van het verminderen van de overlast in de woongebieden door verkeer dat via bedrijventerrein Majoppeveld-Noord naar Borchwerf gaat, wordt het gebruik van de route via de rijkswegen A58 en A17 gestimuleerd. Het gemeentelijk beleid is gericht op de aanleg van de Noord-oosttangent welke voorziet in een directe verbinding tussen deze twee rijkswegen. De aansluiting Zegge/Majoppeveld blijft dan de meest directe aansluiting van het bedrijventerrein op het rijkswegennet. Voorlopig is dit plan door de landelijke overheid echter op de lange baan geschoven (zie paragraaf 4.2). Daarnaast is in het plan Borchwerf II een nieuwe verbinding voorzien via de oostzijde van het Red Band-sportpark die aantakt op de Leemstraat. Hierdoor zal sluipverkeer door de wijk Kalsdonk grotendeels tot het verleden gaan behoren en worden verkeersrelaties tussen beide bedrijventerreinen buiten deze wijk opgelost. In het bestemmingsplan is met de aanleg van het gedeelte van deze weg in het plangebied al rekening gehouden en de weg is inmiddels gerealiseerd in de vorm van de Nelson Mandelaweg (geopend in 2015). Kind van de rekening aldaar is vooralsnog de Leemstraat. Daar wordt het naar verwachting heel druk, wat weer ten koste gaat van de verkeersveiligheid daar. De gemeente Roosendaal heeft geld uitgetrokken voor verbeteringen en de aanpak daarvan is inmiddels in de projectplanning opgenomen.

Interne verkeersstructuur

Ter verduidelijking van de interne verkeersstructuur op het bedrijventerrein wordt de volgende wegencategorisering gehanteerd:

- stroomweg;
- ontsluitingsweg;
- erftoegangsweg.

De A58 is de stroomweg binnen het onderzochte marktgebied. Het (externe) verkeer dient zo snel mogelijk naar deze weg te worden geleid. Op en nabij het bedrijventerrein komen de overige wegfuncties voor: ontsluitings- en erftoegangsweg. De ontsluitingswegen met verkeersfunctie zijn gericht op het bereikbaar maken van gebieden. Binnen deze gebieden is de verblijfsfunctie bepalend.

Door de aanpassing van de bewegwijzering en de vormgeving van de afslag (en op de lange termijn mogelijk ook de Noordoosttangent) zal de afslag Zegge/Majoppeveld als hoofdtoegang van het bedrijventerrein gaan functioneren. Vanaf deze aansluiting zal op Majoppeveld-Noord de verlengde Leemstraat de functie van ontsluitingsweg vervullen. De Leemstraat is centraal in het gebied gelegen en de overige wegen takken direct op deze weg aan, zodat er een logische ontsluitingsroute voor het terrein ontstaat. Het bedrijventerrein dient vanaf de westzijde eveneens bereikbaar te blijven.

Op Majoppeveld-Zuid is in het bestemmingsplan een verbetering van de interne verkeersstructuur een uitdrukkelijke doelstelling. De doelstellingen zijn duidelijk geformuleerd:

1. een duidelijke ontsluitingsroute vanaf de afslag Zegge/Majoppeveld;
2. een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op de Rucphensebaan;
3. vergroting van de vindbaarheid van alle bedrijven;
4. ontsluiting van de toekomstige uitbreiding van het terrein;
5. grotere rol in de ontsluiting van Roosendaal Oost.

De volgende verkeersstructuur is c.q. wordt op Majoppeveld Zuid gerealiseerd:

1. Er is een nieuwe ontsluitingsweg (Spectrum) gerealiseerd in het uitbreidings-gebied van Majoppeveld (De Meeten II en het uitbreidingsgebied ten noorden van de Rucphensebaan). Deze ontsluitingsweg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie van het bedrijventerrein, maar zal ook voor de bewoners van Kortendijk en De Landerije dienen als snelle route van en naar de A58.
2. Deze ontsluitingsweg sluit aan door middel van een rotonde op de bestaande Dijkrand.
3. Ondanks eerdere plannen om een knip aan te brengen in de Rucphensebaan blijft de Rucphensebaan onderdeel uitmaken van de verkeerstructuur van Majoppeveld Zuid (woonboulevard en bedrijventerrein). Er wordt derhalve geen knip aangebracht in de Rucphensebaan. Wel wordt de mogelijkheid opengehouden dat het gedeelte van de Rucphensebaan gelegen in het gebied van de woonboulevard qua tracé kan worden verlegd om de wenselijk geachte samenhang tussen de verschillende onderdelen van de woonboulevard gestalte kunnen geven.

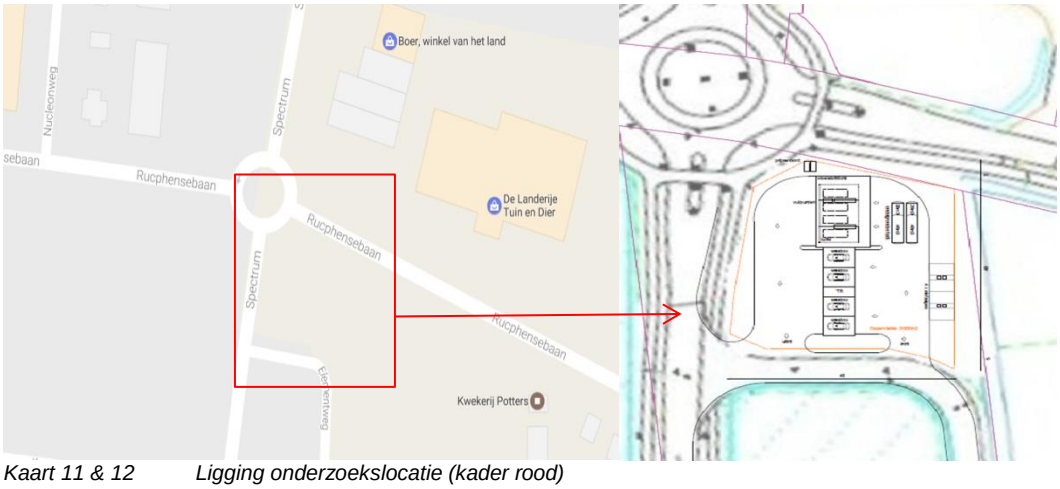
Kaart 10 ontsluiting van Majoppeveld Zuid, Bron: Bestemmingsplan Majoppeveld (2008)

In het kader van de infrastructurele maatregelen is onder meer het volgende afgesproken en in het bestemmingsplan opgenomen.

1. De gemeente zal de knip van de Rucphensebaan niet uitvoeren.
2. De gemeente zal sturende maatregelen treffen om (vracht)verkeer vanaf de A58 met de bestemming De Meeten II en het uitbreidingsgebied ten noorden van de Rucphensebaan zoveel te stimuleren via afrit 22 (afslag Zegge) te rijden en niet over de Dijkrand. Dit kan ondermeer door middel van het treffen van fysieke maatregelen, maar ook door aanpassing van verkeersregel-installaties en bewegwijzering.
3. De gemeente neemt als resultaatsverplichting op zich dat in 2015 niet meer dan circa 8500 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag op het wegvak tussen Takspui en de nieuwe rotonde rijen. Na 2015 zal het aantal van 8500 motorvoertuigen worden geïndexeerd met het landelijk gehanteerde indexcijfer van 2 à 3% per jaar.

4.4 Spectrum & onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie is gelegen in het zuidoostkwadrant van de rotonde van het Spectrum met de Rucphensebaan en wordt ontsloten via de Elementweg op het Spectrum (zie bijlage II). De locatie is vanuit alle rijrichtingen goed zichtbaar en – mede door de aanwezigheid van de nabijgelegen rotonde – zeer goed bereikbaar vanuit alle rijrichtingen. Onderstaande kaart en foto's geven een impressie van de situering van de onderzoekslocatie (rode pijlen geven de ligging aan van de onderzoekslocatie).



Kaart 11 & 12 Ligging onderzoekslocatie (kader rood)

Foto 8 Ligging onderzoekslocatie *Bron: Google Maps*

Foto 9 Ligging onderzoekslocatie *Bron: Google Maps*

Foto 10 Ligging onderzoekslocatie *Bron: Google Maps*

Foto 11 Ligging onderzoekslocatie *Bron: Google Maps*

5. VOLUMEPOTENTIEELBEREKENING MOTORBRANDSTOFFEN

In hoofdstuk 5 is eerst een volumepotentieelberekening gemaakt van de aanwezige vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal. Vervolgens is de vraag naar motorbrandstoffen afgezet tegen het berekende aanbod in het onderzochte marktgebied van Roosendaal (hoofdstuk 2).

5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied Roosendaal 2016

In 2016 (laatst beschikbare jaarcijfers) beschikt het onderzochte marktgebied van Roosendaal in totaal over 22.200 inwoners en 9.620 particuliere huishoudens (tabel 4, hoofdstuk 3.1). Het totaal aantal geregistreerde particuliere personenwagens binnen het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie bedraagt in 2016 in totaal 10.840 wagens. Daarnaast stonden in 2015 binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal in totaal 945 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd waarvan volgens de gemeentelijke verdeling ca. 676 kleine bedrijfswagens en 76 vrachtwagens. Over 2016 zijn deze cijfers op wijk- en buurtniveau nog niet beschikbaar. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat alle bedrijfswagens op diesel rijden. Tabel 6 geeft het overzicht weer van het volumepotentieel motorbrandstoffen van het onderzochte marktgebied in Roosendaal voor personenwagens en bedrijfswagens per productsoort.

Brandstofsoort 2016	**Volumepotentieel motorbrandstoffen marktgebied Roosendaal**				
	Kortendijk	**Langdonk**	**Oost**	**Majoppeveld**	**Totaal***
Benzines	3.584.859	1.462.711	1.703.645	234.262	6.977.949
Diesel pers.wagens	922.798	339.151	352.699	307.045	1.933.348
LPG	281.490	113.230	130.040	29.125	553.885
Totaal pers.wagens	4.789.147	1.915.091	2.186.385	570.431	9.465.182
Diesel bedrijfswagens	582.384	205.547	319.740	1.050.576	2.158.248
Bruto volumepotentie**	5.371.531	2.120.638	2.506.126	1.621.007	11.623.430
Afvloeiing 30%	1.611.459 -	636.192 -	751.838 -	486.302	3.487.029-
Toevloeiing 10%	537.153 +	212.064+	250.613+	162.101	1.162.343+
Netto volumepotentie***	4.297.225	1.696.511	2.004.900	1.296.806	9.298.744

	Gemeente Roosendaal	
	Bruto	**Netto**
Groei gemeente******		
Tussen 2016-2020	1.706.177 liter/jaar	1.364.942 liter/jaar
Tussen 2020-2025	849.597 liter/jaar	679.677 liter/jaar
Tussen 2025-2030	413.010 liter/jaar	330.408 liter/jaar
Volume extra 2016-2030******	2.968.784 liter/jaar	2.375.027 liter/jaar

**Totalen kunnen licht afwijken van optelsom a.g.v. wisselend CBS aandeel benzinewagens per buurt (Kortendijk, Langdonk, Oost en Majoppeveld) en per wijk (Totaal marktgebied)*
***bruto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen exclusief toe- en afvloeiing.*
****netto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen inclusief toe- en afvloeiing;*
*****Bruto en netto groei gemeente Roosendaal op basis van Primos prognoses bevolking en huishoudens en doorberekend op basis van gemiddeld 1,1 personenwagens per huishouden (2016);* ***nb exclusief bedrijfswagenvolume !!***

Tabel 6 Volumepotentieel in liters motorbrandstof marktgebied Roosendaal 2016

Wanneer de bevolkingscijfers inclusief het aantal personenwagens en bedrijfswagens (diesel) worden doorberekend naar het volumepotentieel motorbrandstoffen voor personen- en bedrijfswagens voor het onderzochte marktgebied van Roosendaal, komt Bureau Star Line voor het jaar 2016 (actuele markt) uit op een bruto aanwezig volumepotentieel motorbrandstoffen van ca. 11,6 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis in de huidige markt. Daarvan neemt de wijk Kortendijk, waarbinnen de onderzoekslocatie is gelegen, ca. 5,4 miljoen liter bruto voor haar rekening. Na toe- en afvloeiing motorbrandstoffen resteert een netto aanwezig volumepotentieel motor-brandstoffen tussen de 9,3 miljoen voor het totale marktgebied en 4,3 miljoen liter voor uitsluitend de wijk Kortendijk.

Op basis van de Primos bevolkingsprognoses voor de gemeente Roosendaal is in tabel 5 tevens een berekening gemaakt van de jaarlijkse toename in vraag naar motorbrandstoffen. Cumulatief komt dit neer op totaal bijna 3 miljoen liter bruto extra op jaarbasis tot 2030. Tot 2020 bedraagt het extra volume als gevolg van het toenemend aantal inwoners en huishoudens ruim 1,7 miljoen liter bruto per jaar. Gelet op de ligging en uitbreiding van de nieuwste woonwijken binnen de gemeente aan de oostzijde van Roosendaal, wordt in dit onderzoek 50% van de toenemende vraag toegerekend aan het onderzochte marktgebied. Dit is een fictieve aanname!

<u>Afvloeiing en toevloeiing motorbrandstoffen</u>
Uit landelijk onderzoek van het Ministerie van EZ blijkt dat er altijd sprake is van een grotere afvloeiing naar het omliggende wegennet (snelwegen, provinciale wegen binnen bebouwde kom, wegen buiten bebouwde kom) dan toevloeiing vanuit omliggende gebieden. Deze afvloeiing ligt doorgaans tussen de 30% en 40%, afhankelijk van het aantal snelwegen in en om de gemeente. Daarbij wordt opgemerkt dat de ervaring leert dat afvloeiing niet zozeer richting het rijkswegennet plaatsvindt, maar eerder naar stedelijke gebieden en/of gebieden waar relatief veel prijsconcurrentie is. Voor het onderzochte marktgebied is sprake van beide, maar dan juist in omgekeerde zin. Binnen het onderzochte marktgebied zijn relatief veel onbemande prijspompen gevestigd die naar verwachting zeker ook verkeer van buiten het onderzochte marktgebied trekken. Daarnaast hebben met name de bedrijventerreinen binnen het onderzochte marktgebied een sterk verkeersaantrekkende werking van buiten het onderzochte marktgebied. OM die reden is de afvloeiing beperkt tot 30% (ondergrens).

Bovendien is rekening gehouden met een toevloeiing van buitenaf van standaard 10%. De vraag naar brandstoffen wordt mede bepaald door het aantal toeristen, regionale bezoekers (bv. voor het winkelaanbod en andere voorzieningen) en forensen (bedrijventerrein met regionale functie). Volgens het ministerie van EZ is het niet mogelijk gebleken om het verband tussen toeristen en forensen en doorzet te kwantificeren. Daarom wordt in de Toolbox gewerkt met een bandbreedte van 10%. Te denken valt daarbij met name aan toevloeiing vanuit de regio naar de regionale bedrijventerreinen Majoppeveld-Noord en –Zuid en naar de woonboulevard Oostpoort.

De herkomst van de cijfers die gehanteerd zijn voor de berekening van het volumepotentieel, zijn:

- 'Binnenlandse doorzet motorbrandstoffen', bron: Bovag en CBS. Hoewel het verbruik voor iedere auto verschillend is, waardoor deze variabele moeilijk in te schatten is, kan op basis van doorzetcijfers en verdeling van het wagenpark bij benadering en op basis van gemiddelden een inschatting van het gemiddelde verbruik per type wagen gemaakt worden.
- 'Gemiddeld jaarkilometrage', bron Bovag en CBS. In de onderverdeling van het personenwagenpark naar benzine-, diesel- en LPG-wagens is per categorie gerekend met het gemiddeld aantal gereden kilometers per jaar.
- Verdeling motorbrandstoffen consumentenmarkt, bron: Bovag en CBS. Doordat het verbruik van benzinewagens anders is dan het verbruik van diesel- en LPG-wagens, is het van belang deze verdeling toe te passen in de volumepotentieel-berekening.
- Per gemeente zijn bij het CBS statistieken bekend over onder meer het aantal inwoners, huishoudens, gemiddeld aantal personen per huishoudens en aantal geregistreerde personen- en bedrijfswagens. Op basis van deze gegevens kan een nauwkeurige berekening van het verzorgingsgebied gemaakt worden;
- Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken t.b.v. de gemiddelde doorzet per tankstation en toe- en afvloeiingspercentages.

5.2 Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen

Door het vergelijken van de vraag naar motorbrandstoffen (paragraaf 5.1) met het aanbod in motorbrandstoffen (hoofdstuk 2, paragraaf 2.3) is de marktpotentie voor de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal te bepalen. Uit de marktpotentie valt op te maken in hoeverre er in kwantitatieve zin ruimte is voor de vestiging van nieuw verkooppunt voor motorbrandstof.

Het bruto aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen (vraag, tabel 6) binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal bedraagt in 2016 in totaal ca. 11,6 miljoen liter op jaarbasis (tabel 6). Netto, dus na toe- en afvloeiing naar en uit het onderzochte verzorgingsgebied, resteert in 2016 een volumepotentieel van 9,3 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis (tabel 6).

Het bruto aanbod aan volumecapaciteit op de aanwezige tankstations (totale volume-claim) binnen het onderzochte marktgebied bedraagt in 2016 in totaal ca. 14,8 miljoen liter op basis van de Toolbox berekeningen (tabel 2). Inclusief de komst van een nieuw tankstation aan het Spectrum zou de bruto claim oplopen naar 16,4 miljoen liter op jaarbasis. Netto, dus na weging van het volumeaandeel van de tankstations (tabel 3) binnen het onderzochte marktgebied, resteert in 2016 een volumecapaciteit van 8,4 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis (tabel 2). Inclusief de onderzoekslocatie zou de netto claim dan oplopen naar 10 miljoen liter op jaarbasis.

Tabel 7 geeft de resultaten van de marktconfrontatie tussen de netto vraag en netto volumeclaim (aanbod) in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal weer exclusief (tabel 7a) en inclusief (tabel 7b) een nieuw tankstation op de onderzoekslocatie.

Marktconfrontatie netto vraag en aanbod motorbrandstoffen
Marktgebied Roosendaal op basis van huidig en toekomstig marktaanbod

Jaar:	**2016**	**2020**	**2030**
Netto vraag (vraag, tabel 6)	9.298.744	9.981.215	10.486.258
Netto aanbod (aanbod, tabel 2)	8.400.000 ---------- -/-	8.400.000 ---------- -/-	8.400.000 ---------- -/-
Netto vraag overschot	898.744 liter	1.581.215 liter	2.086.258 liter

Tabel 7a *Marktconfrontatie netto vraag t.o.v. aanbod in liters per jaar*

Marktconfrontatie netto vraag en aanbod motorbrandstoffen
Marktgebied Roosendaal inclusief nieuw tankstation Spectrum

Jaar:	**2016**	**2020**	**2030**
Netto vraag (vraag, tabel 6)	9.298.744	9.981.215	10.486.258
Netto aanbod (aanbod, tabel 2)	10.000.000 ---------- -/-	10.000.000 ---------- -/-	10.000.000 ---------- -/-
Netto vraag overschot	- 701.256 liter	- 18.785 liter	486.258 liter

Tabel 7b *Marktconfrontatie netto vraag t.o.v. aanbod inclusief nieuwe locatie Spectrum liters/jaar*

Op basis van de voorgaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat de huidige vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal bijna 1 miljoen liter hoger ligt dan het netto aanbod motorbrandstoffen, ofwel een netto vraagoverschot van bijna 1 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2016. Op basis van de bevolkingsprognoses van het Primos en op basis van de uitbreidingsplannen voor Roosendaal-oost (o.a. De Landerije) neemt het netto vraagoverschot tot het jaar 2030 verder toe tot ruim 2 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis. Met de komst van een nieuwe tanklocatie aan het Spectrum zou het netto vraagoverschot in de huidige markt aanvankelijk afnemen tot een gering aanbodoverschot van ca. 700.000 liter. In 2020 zou de markt dan volledig in evenwicht zijn en tot 2030 zal het vraagoverschot weer licht toenemen tot ca. 500.000 liter op jaarbasis.

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de confrontatie tussen vraag en aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal, kan geconcludeerd worden dat de markt anno 2017 zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin zeker nog ruimte overlaat voor de vestiging van een nieuw tankstation aan het Spectrum in Roosendaal.

Kwantitatief

In kwantitatieve zin is berekend dat de huidige netto vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte verzorgingsgebied van Roosendaal bijna 1 miljoen liter hoger ligt dan het netto aanbod aan motorbrandstoffen, ofwel een netto vraagoverschot van bijna 1 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2017. Dit vraagoverschot neemt tot 2020 verder toe tot ca. 1,6 miljoen liter op jaarbasis als gevolg van groei in aantal inwoners en woningbouw. In 2030 bedraagt het vraagoverschot binnen het onderzochte marktgebied ruim 2 miljoen liter op jaarbasis. Met de komst van een nieuwe tanklocatie aan het Spectrum zou er in de huidige markt anno 2017 sprake zijn van een klein aanbodoverschot van ca. 700.000 liter op jaarbasis. In 2020 zou er sprake zijn van een volledig marktevenwicht en tot 2030 ontstaat een nieuw vraagoverschot van ca. 500.000 liter op jaarbasis.

Aan de hand van de berekeningen in kwantitatieve zin mag dan ook geconcludeerd worden dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied van Roosendaal niet in onevenredige mate wordt aangetast in geval van de vestiging van een nieuw tankstation aan de Spectrum of elders binnen het onderzochte marktgebied in Roosendaal.

Kwalitatief

In kwalitatieve zin mag geconcludeerd worden dat de onderzoekslocatie zeer gunstig gelegen is in een thans nog volop in ontwikkeling zijnd gebied met (ver)nieuw(d)e infrastructuur in het oostelijk deel van Roosendaal. Op de route naar de hoofdontsluiting vanuit het onderzochte marktgebied (Roosendaal-oost) richting de rijksweg A58 bij de “Zegge / Roosendaal-oost” (afrit 22) bevinden zich thans nog geen tankstations. Zeker voor dit deel van Roosendaal kan de onderzoekslocatie zeer goed voorzien in de behoefte aan motorbrandstoffen. Zeker wanneer, vanuit de wens van de gemeente, het verkeer vanuit Roosendaal-oost zoveel mogelijk via afrit 22 ontsloten dient te worden op de rijksweg A58 (met name ook vanuit Majoppeveld).

Hoewel hemelsbreed de onderzochte concurrentie op niet al te grote afstand van de onderzoekslocatie gelegen is, vormen zowel de rijksweg A58 als bochtige infrastructuur een behoorlijke belemmering om de meeste concurrentie te bereiken en levert dit – gezien vanuit de onderzoekslocatie – extra ongewenste verkeersbewegingen door met name woongebieden op.

Tot slot wordt geconcludeerd dat de onderzoekslocatie qua ligging zeer goed past in de herstructureringsplannen van bedrijventerrein Majoppeveld en de hoofdontsluitings-wegen ter plaatse. In combinatie met het wensbeeld uit de gemeentelijke structuurvisie en de aanwezige vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied, lijkt de onderzoekslocatie dan ook een ideaal gelegen plek voor vestiging van een tankstation met carwash.

****

BIJLAGE I: INFORMATIEBRONNEN

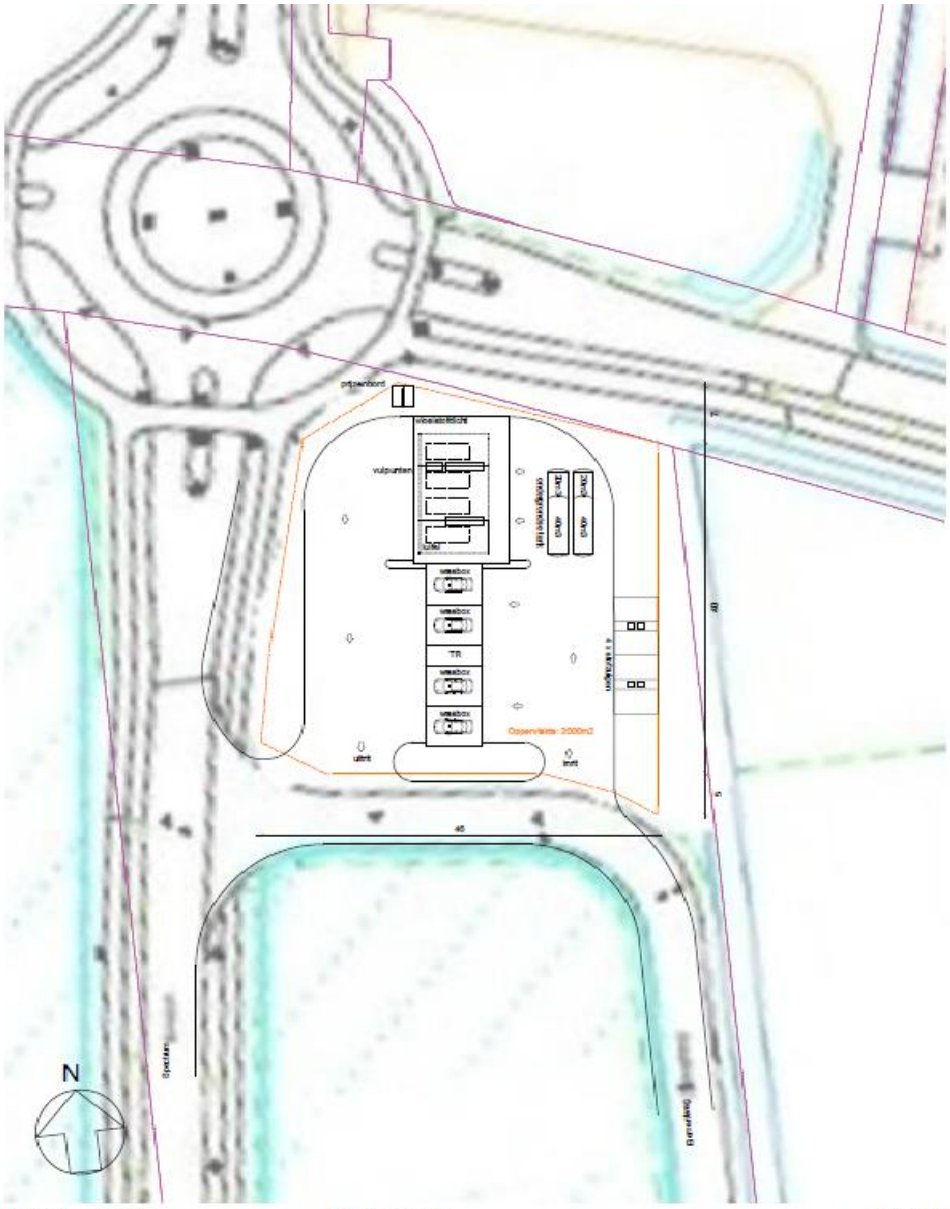
Rapportages/ boekwerken:

- "De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2014", door Provincie Noord-Brabant, vastgesteld d.d. okt. 2014;
- "Tankstations in cijfers" door Bovag BBT;
- "Knooppunt Roosendaal, gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Roosendaal 2015 – 2025", door gemeente Roosendaal, afdeling ruimtelijke ontwikkeling juni 2015, vastgesteld door de gemeenteraad van Roosendaal d.d. 15 oktober 2015;
- Presentatie "Dossier A58" door Witteveen Bos, Maarten van Dongen d.d. 29 februari 2012:
- Bestemmingsplan "Majoppeveld nr 2009, toelichting" planstatus: onherroepelijk d.d. 2008-08-08, identificatie: NL.IMRO.167400002009-type plan: gemeentelijk plan; bestemmingsplan artikel 10 naam overheid: Roosendaal IMRO-versie: PRPCP2008;
- "Ontwerp-Structuurvisie Roosendaal 2025" door Gemeente Roosendaal d.d. 16 juli 2012;

Mondelinge / schriftelijke informatie + internet:

- Toolbox 'benzinemarkt' van Ministerie van Economische Zaken;
- Site: https://nl.wikipedia.org/wiki/Roosendaal
- CBS Statline 2016: gemeente Roosendaal;
- Site: http://www.oozo.nl/cijfers/Roosendaal
- Site Google Maps
- Site: www.brandstof-zoeker.nl;
- Site: http://www.bndestem.nl/roosendaal/roosendaal-opent-verbindingsweg-tussen-borchwerf-ii-en-majoppeveld~aff1cdd0/ ;
- Gemeente Roosendaal: https://roosendaal.buurtmonitor.nl/ inzake gegevens Primos prognoses gemeente Roosendaal;
- Site: http://www.cbsinuwbuurt.nl/#wijken2016;
- Site: https://www.rabobankcijfersentrends.nl/index.cfm?action=branche&branche=Tankstations 2016

BIJLAGE II: PLANTEKENING ONDERZOEKSLOCATIE



Plantekening onderzoekslocatie

Eindnoten

1. De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en betreft zowel soortenbescherming als bescherming van (Europese) natuurgebieden.

2. Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is de meeste complete natuurdatabank van Nederland. De NDFF geeft informatie over waarnemingen van beschermde en zeldzame planten en dieren en bevat uitsluitend gevalideerde gegevens: de Gegevensautoriteit Natuur heeft vastgesteld dat ze kloppen. Informatie is te vinden op www.natuurloket.nl.

3. Quickscanhulp.nl is een online applicatie waarmee een afgeleide van data uit de NDFF wordt weergegeven. Het is daarmee een hulpmiddel voor ervaren ecologen om te bepalen of een beschermde soort wel of niet in het projectgebied kan voorkomen. Quickscanhulp.nl geeft aan op welke afstand waarnemingen van beschermde soorten in relatie tot het projectgebied zijn aangetroffen. Voor Quickscanhulp.nl worden alleen gevalideerde waarnemingen gebruikt, de Gegevensautoriteit Natuur staat hiervoor in.

4. Van Delft, J.J.C.W. & W. Schuitema, 2005. Werkatlas amfibieën en reptielen Noord-Brabant. RAVON