
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Hendrik Gerard Dirckxstraat 32E
Roosendaal

26 april 2021

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 26 april 2021
KENMERK 20201437_ontwerp_1

PROJECT Ruimtelijke onderbouwing Hendrik Gerard Dirckxstraat 32E
Roosendaal

PROJECTLEIDER ing. J.A. van Broekhoven

PROJECTNUMMER 20201437

AUTEUR Joris Dingemanse
STATUS Ontwerp



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging projectgebied	1
1.3.	Geldend bestemmingsplan	2
1.4.	Leeswijzer	3
Hoofdstuk 2	Projectomschrijving	5
2.1.	Huidige situatie	5
2.2.	Beoogde ontwikkeling	6
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
3.1.	Rijksbeleid	9
3.2.	Provinciaal beleid	11
3.3.	Intergemeentelijk- en regionaal beleid	12
3.4.	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4	Sectorale onderzoeken	19
4.1.	Waterparagraaf	19
4.2.	Ecologie	21
4.3.	Cultuurhistorie en archeologie	24
4.4.	Bodem- en grondwaterkwaliteit	26
4.5.	Verkeer en parkeren	26
4.6.	Bedrijven en milieuhinder	28
4.7.	Wegverkeerslawaaï	28
4.8.	Luchtkwaliteit	29
4.9.	Externe veiligheid	31
4.10.	Kabels en leidingen	32
Hoofdstuk 5	Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
5.1.	Economische uitvoerbaarheid	35
5.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Aanleiding

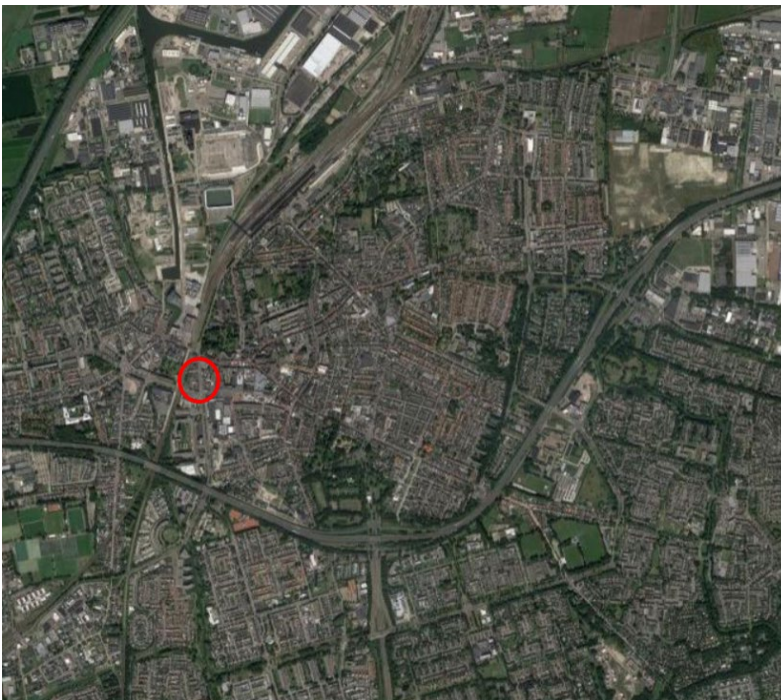
Aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat in Roosendaal ligt tussen de bebouwing en het spoor een complex met garageboxen. De initiatiefnemer heeft een van deze garageboxen in bezit, samen met het aangrenzende perceel. Op dit aangrenzende perceel tussen de bestaande garageboxen en het spoor wil de initiatiefnemer nieuwe garageboxen. De aanleiding daarvoor is een toename van het aantal woningen in de directe omgeving, waardoor ook de behoefte aan stallingsruimte toeneemt.

De beoogde ontwikkeling past niet in de kaders van het geldende bestemmingsplan 'Centrum Noord'. Voor deze ontwikkeling is op 8 juni 2020 een omgevingsvergunningaanvraag ingediend voor een reguliere procedure. Op 27 augustus 2020 heeft de gemeente Roosendaal aangegeven dat de aanvraag alleen mogelijk is middels een omgevingsvergunning ingevolge artikel 2.12 lid 1 aanhef en onder a sub 3 van de Wabo. Hiervoor is ten minste een ruimtelijke onderbouwing (ten behoeve van een uitgebreide Wabo-procedure) nodig.

1.2. Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt in het westelijke deel van de binnenstad van Roosendaal en bevindt zich aan de achterzijde van al bestaande garageboxen.

De ligging van het projectgebied is op figuur 1.1 weergegeven.



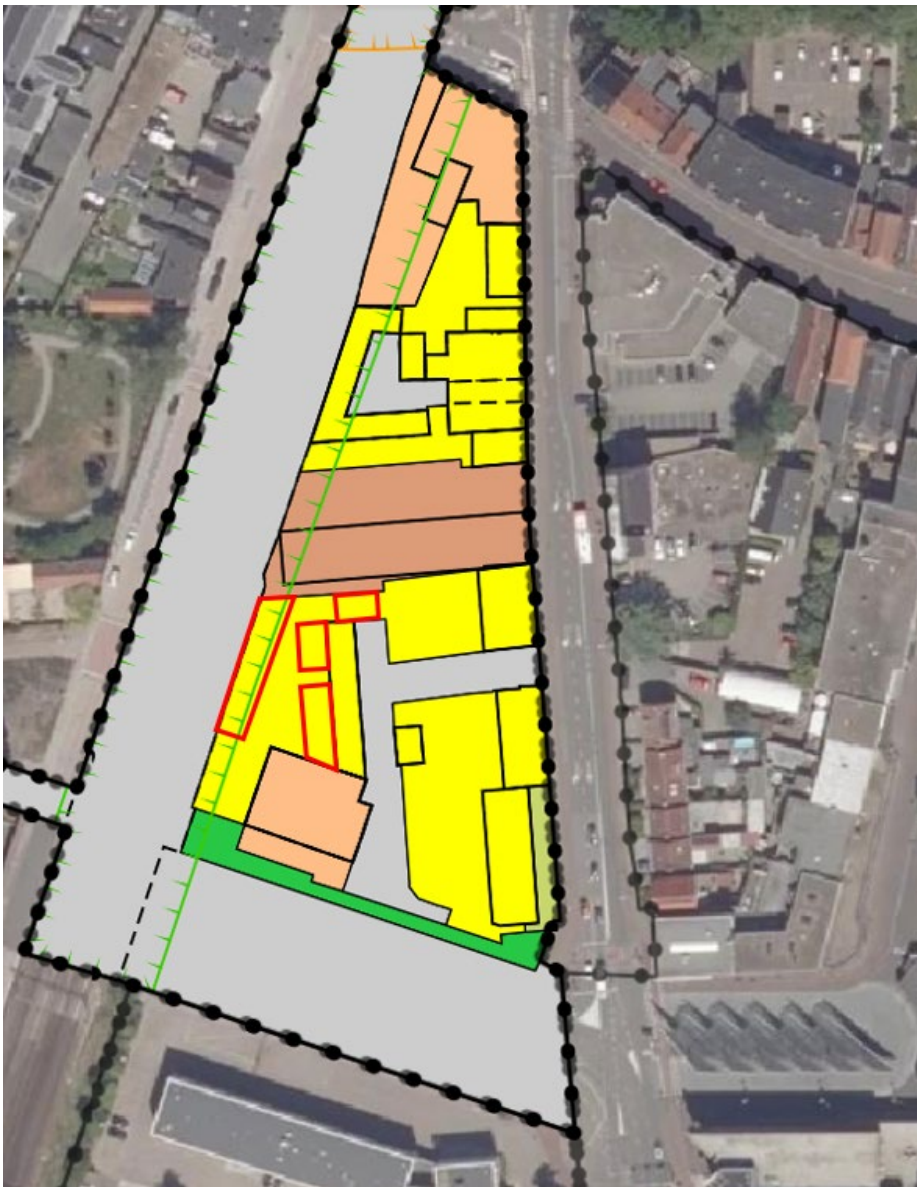
Figuur 1.1 Ligging projectgebied in Roosendaal (bron: Google Maps)

1.3. Geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het projectgebied is het op 21 september 2018 vastgestelde bestemmingsplan 'Centrum Noord'. Het projectgebied heeft hierin de bestemming 'Wonen - 5'.

Gronden met de bestemming 'Wonen - 5' zijn bestemd voor aaneengebouwde, twee-aaneen gebouwde, geschakelde en vrijstaande grondgebonden woningen, ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' uitsluitend gestapelde woningen, ter plaatse van de aanduiding 'garage' uitsluitend garages, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling en aan-huis-gebonden-beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten.

In het westelijke deel van het projectgebied is de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - spoor' aanwezig. Op gronden met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - spoor' zijn kwetsbare objecten en nieuwe beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Garageboxen en een (motor)berging zijn geen kwetsbare objecten of nieuwe beperkt kwetsbare objecten. De 'vrijwaringszone - spoor' is dan ook niet van invloed op de beoogde ontwikkeling.



Figuur 1.2 Aanduiding projectgebied in geldend bestemmingsplan (Bron: Ruimtelijke Plannen)

1.4. Leeswijzer

De opbouw van de toelichting op dit bestemmingsplan is als volgt:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de bestaande situatie van het projectgebied en de beoogde ontwikkeling.
- Hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de relatie met het beleidskader.
- Hoofdstuk 4 omvat de toetsing van de beoogde ontwikkeling aan de omgevingsaspecten.
- Hoofdstuk 5 bevat de juridische planbeschrijving.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Hoofdstuk 2 Projectomschrijving

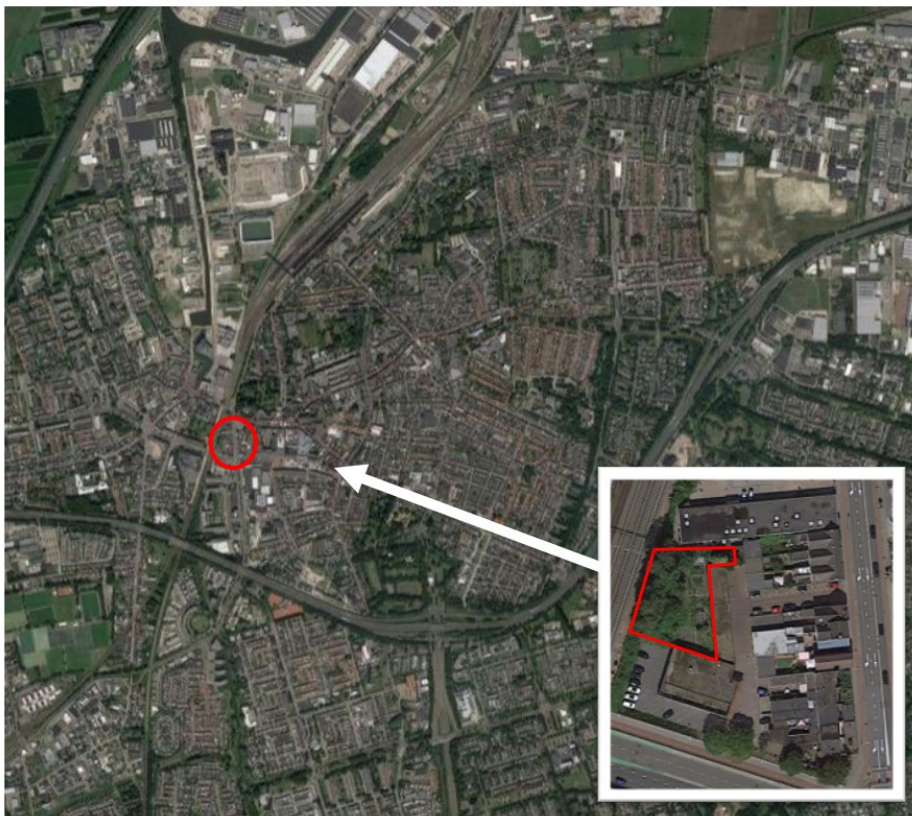
2.1. Huidige situatie

De garageboxen en de (motor)berging worden ontwikkeld aan de achterzijde van woningen. Het projectgebied wordt begrensd door:

- in het oosten: Hendrik Gerard Dirckxstraat;
- in het zuiden: Markttunnel;
- in het westen: het spoor.

De beoogde ontwikkeling is te bereiken via een ingang die zich bevindt aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat. Aan de achterzijde zijn mogelijkheden voor parkeren. De omgeving van het achterterrein bestaat momenteel al uit garageboxen. Er zijn momenteel 11 garageboxen aanwezig. Voorheen zijn de gronden in gebruik geweest als moestuin. Het terrein ligt momenteel braak.

Naast reguliere woningen zijn in de omgeving de enkelbestemming 'Gemengd - 2' aanwezig. Deze gemengde bestemming is een sportartikelenwinkel en grenst aan de bestaande garageboxen. De bebouwing rondom het project bestaat veelal uit twee tot drie bouwlagen.



Figuur 2.1 Luchtfoto projectgebied (Bron: Ruimtelijke Plannen)



Figuur 2.2 De huidige situatie van het projectgebied

2.2. Beoogde ontwikkeling

Aan de achterzijde van de Hendrik Gerard Dirckxstraat worden 22 garageboxen en een (motor)berging gerealiseerd. Deze garageboxen en (motor)berging worden aan de achterzijde van de al aanwezige garageboxen gerealiseerd. De garageboxen en (motor)berging zijn te bereiken via de doorgang aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat. Ook de sportartikelenwinkel 'Free Style Sport' blijft goed bereikbaar. De parkeersituatie voor deze sportartikelenwinkel blijft ongewijzigd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Toetsing en conclusie

Met het mogelijk maken van garageboxen en een (motor)berging komen nationale belangen niet in het geding.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De NOVI bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, 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 tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening en de ladder voor duurzame ontwikkeling

Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (verder: Bro) is geregeld dat voor stedelijke ontwikkelingen - waaronder het bouwen van woningen - een onderbouwing in het bestemmingsplan noodzakelijk is (artikel 3.1.6. van het Bro). De toelichting bij een bestemmingsplan dat een stedelijke ontwikkeling (zoals woningbouw) mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet ook worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

De voorgenomen ontwikkeling wordt geschaard onder een bij het wonen behorende functie. Het gebruik hiervan is opslag, parkeerplaats of een hobbyruimte. Het geeft invulling aan de behoefte van inwoners die extra ruimte wensen, die niet beschikbaar is bij de eigen woning.

Het plangebied heeft momenteel geen functie, voorheen werd het als moestuin gebruikt door de vorige eigenaar. Dit gebruik is ten einde gekomen door de leeftijd van de vorige eigenaar. Het terrein kan met de huidige bestemming worden bestraat en gebruikt als parkeerterrein, echter wordt er waarde toegevoegd door hier garageboxen op te plaatsen. Naast het toevoegen van waarde aan het terrein en de binnenstad wordt er ingespeeld op een duidelijke behoefte van de omwonenden. De parkeerdruk zal enorm toenemen door de recente ontwikkelingen op de Dokter Brabersstraat/Roselaarplein. Deze omgeving zal binnenkort volledig getransformeerd worden van winkelstraat naar woonstraat. Hierbij worden er 315 nieuwe woningen gerealiseerd. Deze straat volgt een trend in de Roosendaalse binnenstad, waar het leegstaande commerciële vastgoed plaats maakt voor woongelegenheden. Tot op heden is de initiatiefnemer niet op de hoogte van concrete plannen van de gemeente of andere ontwikkelaars om dit (toekomstige) probleem duurzaam op te lossen. Tevens is de locatie niet geschikt om woningen of commerciële ruimten op te realiseren vanwege de ligging naast het spoor.

Er zijn geen concrete stappen gezet om de garageboxen aan te bieden voor de verhuur of verkoop omdat de initiatiefnemer wil wachten op het verkrijgen van de omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is in contact met een van de ontwikkelaars van de projecten aan de Dokter Brabersstraat, deze heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in het huren danwel afnemen van alle garageboxen.

In Roosendaal, en dan vooral in het centrum, is een tekort aan garageboxen. In de nabije omgeving (Hendrik Gerard Dirckxstraat) staan al garageboxen. Deze zijn echter vrijwel altijd langdurig verhuurd met weinig verloop. Daarnaast wordt er op websites waar onroerend goed wordt aangeboden geen enkele garagebox te huur of te koop aangeboden. Dit laat zien dat er weinig aanbod is in de stad.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied en voorziet in een regionale behoefte. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de ladder van duurzame verstedelijking.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

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

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

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

De realisatie van 22 garageboxen en een (motor)berging op de bestaande locatie aan de Gerard Dirckxstraat past binnen de omgevingsvisie van de provincie. De realisatie vindt plaats binnen het bestaande stedelijke netwerk en draagt bij aan de bereikbaarheid en het aantal verplaatsing wat in Brabant verder zal toenemen. Veel verplaatsingen vinden namelijk plaats per auto. Met de realisatie van de garageboxen en de (motor)berging wordt hierbij aangesloten, waarbij de garageboxen de auto's kunnen opslaan.

3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) vastgesteld.

Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De lov N-B is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening, waaronder de huidige Verordening ruimte.

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

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

In de verordening zijn geen specifieke regels opgenomen ten aanzien van de locatie van het bestemmingsplan. Ten aanzien van wonen is opgenomen dat met het oog op de aantrekkelijkheid van Brabant een vitale en toekomstbestendige woning structuur van groot belang is.

3.3. Intergemeentelijk- en regionaal beleid

De gemeente Roosendaal werkt bij het formuleren en uitvoeren van bepaalde beleidsthema's regionaal samen met andere gemeenten. Het samenwerkingsverband is de Regio West-Brabant. Het beleid van de Regio West-Brabant krijgt vorm binnen Programma's.

3.3.1 De Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030

De Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 beschrijft – met een doorkijk naar 2040 - de koers van de regio in een ruimtelijk casco. Dat casco biedt een gemeenschappelijk kader voor de samenwerkingspartners in de aanpak van opgaven die uiteengezet zijn in de ruimtelijke agenda. Het is de koers van West-Brabant, waarin bestaande ambities gekoppeld zijn aan strategische keuzes ten aanzien van structurele veranderingen op langere termijn. De visie schetst een toekomstperspectief, ontstaan vanuit de collectief gevoelde noodzaak om als gemeenten op ruimtelijk gebied meer samen te werken. Maar ook, om op te trekken met andere belanghebbenden zoals de betrokken provincies, waterschappen en maatschappelijke organisaties om een verdere, duurzame ontwikkeling van de regio gestalte te geven.

De ruimtelijke visie is geen ruimtelijk plan in de zin van de Wet ruimtelijke ordening, maar een samenwerkingsprogramma van overheden. De visie krijgt dus geen formele juridische status, maar dient te worden beschouwd als een richtinggevend denkkader en gezamenlijke regionale koers die ook als bouwsteen is ingebracht in de nieuwe structuurvisie RO van de provincie Noord-Brabant. De ruimtelijke visie is daarnaast leidraad bij het opstellen van gemeentelijke structuurvisies en uitvoeringsplannen van de waterschappen.

De visie gaat over het samen werken aan het waarborgen van kwaliteiten, het oplossen van (toekomstige) knelpunten en het verantwoord uitnuttigen van potenties vanuit een actieve houding. De visie is opgetekend in twee delen: visie en inspiratie. Het visiedeel bevat de gezamenlijke wilsuitingen van de samenwerkingspartners, de 19 betrokken gemeenten, waterschappen en het sociaal economisch samenwerkingsverband West-Brabant (SES).

Het verklaart, volgens het voorwoord, de koers van de regio in tien stellingen:

1. Centraal wat moet, decentraal wat kan.
2. West-Brabant als zelfbewuste regio in een veranderend krachtenveld.
3. Versterken van de regionale identiteit met gebiedsgerichte ontwikkelingsstrategieën.
4. Ruimtelijke ontwikkeling volgt vanuit een visie op duurzaamheid.
5. Water, natuur en landschapsambities zijn de basis voor een goed gefundeerde toekomst.
6. Nieuwe verbindingen en het oplossen van knelpunten voor personen- en goederenvervoer.
7. Economische structuur wordt versterkt door regionale specialisaties.
8. Een aantrekkelijke woonregio door het profiel als tuin van de delta.
9. Spreiding van voorzieningen, betere bereikbaarheid en de leefbaarheid op peil.
10. Toeristisch recreatieve identiteit en meerwaarde van routes en nieuwe ontwikkelingen.

De visie ziet de streek als een aantrekkelijke woonregio die zich actief open stelt voor nieuwe inwoners. Hiermee wordt vooralsnog ingezet op groei van de bevolking, door arbeidsmigratie en het (extra) aantrekken van doelgroepen die passen bij het dubbelprofiel als hecht netwerk in de tuin van de delta. De unieke afwisseling van landelijke en stedelijke gebieden in onderlinge nabijheid en afhankelijkheid en een bijbehorende differentiatie naar nieuwe woon- en leefmilieus past daarbij. De bijbehorende woningbouwopgave wordt gezien als een kwalitatieve markt vraag, waarbij het onderscheid in verschillende subregionale woningmarkten met een eigen, herkenbare problematiek van belang is. De regio onderkent echter ook het vooruitzicht van demografische krimp, die op termijn voor grote delen van Nederland gevolgen zal hebben. Hiervoor wordt een actieplan regionale krimp/groei opgesteld.

Toetsing

Het onderhavig plan geeft invulling aan de volgende doelstelling van de visie:

- Het projectgebied krijgt een hoogwaardige invulling, waarmee een kwaliteitsslag voor het projectgebied en de omgeving tot stand komt.

Conclusie

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het plan past binnen de doelstellingen van het regionale beleid.

3.3.2 Regionaal convenant duurzaam bouwen

De gemeenten in West-Brabant hebben duurzaam bouwen hoog in het vaandel staan. Door inspanningen in alle gemeenten op dat gebied zijn er al vele energiezuinige woningen gebouwd. De ambitie van de gemeenten in de regio is het verder verduurzamen van de gebouwde omgeving. Niet alleen op het gebied van energiebesparing, maar ook bijvoorbeeld in het gebruik van materialen. Het regionaal convenant duurzaam bouwen draagt hieraan bij. Duurzaam bouwen is meer dan alleen energiebesparing. In het convenant Duurzaam Bouwen West-Brabant worden ook ambities uitgesproken voor het gebruik van materialen, levensloopbestendigheid van woningen, gezondheid, etc.

In het convenant zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De introductie van GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn) als toetsingsinstrument maakt alle thema's van duurzaam bouwen meetbaar. GPR Gebouw meet op vijf verschillende duurzaamheidsthema's de prestatie van een gebouwontwerp: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.
- Het hanteren van eenzelfde ambitie voor duurzaam bouwen, zodat initiatiefnemers in de regio weten waar ze aan toe zijn. Er wordt uitgegaan van een GPR score 8 voor energie en gemiddeld een 7,5 op de andere thema's. Vanaf 2015 wordt uitgegaan van een 10% scherpere EPC dan is genoemd in het Bouwbesluit. Daarmee lopen de convenantpartners vooruit op landelijke ontwikkelingen.
- Het convenant zet ook in op verduurzaming van bestaande woningen. Op deze manier wordt er een koppeling gelegd met andere afspraken die regionaal zijn gemaakt, zoals de levensloopbestendigheid van woningen.

Toetsing

Er is sprake van toevoeging van 22 garageboxen en een (motor)berging. Deze ontwikkeling is niet opgenomen in de Regionale Agenda Wonen. Waar mogelijk zal deze ontwikkeling een bijdrage leveren aan de regionale afspraken duurzaam bouwen.

Conclusie

Op grond van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat het plan niet in strijd is met regionaal beleid.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

In de Structuurvisie Roosendaal 2025 wordt aangegeven dat Roosendaal in 2025 een stad van mensen, van wonen en van (net)werken zal zijn. Om dit te bereiken, zal Roosendaal de komende jaren moeten inspelen op trends als ontgroening, vergrijzing, globalisering, individualisering, informatisering, veranderingen in mobiliteit en bereikbaarheid en decentralisatie van overheidstaken én hier duurzame antwoorden op moeten dichten. Roosendaal kiest bij deze veranderingen voor 'behoud en versterken van de kwaliteit van stad en dorpen' door vernieuwing en transformatie. De identiteit van Roosendaal en de ontwikkeling naar een netwerksamenleving zijn hierbij leidende principes.

Strategische keuzes voor het toekomstig ruimtegebruik worden onder andere beïnvloed door demografische ontwikkelingen van ontgroening en vergrijzing. Ook die ontwikkelingen leiden ertoe dat Roosendaal niet in de eerste plaats aan méér woningen en méér bedrijventerreinen moet denken, maar aan omvormingen, herstructurering en transformatie.

Op het gebied van ruimtelijke ordening wil de gemeente een uitnodigende partij voor maatschappelijke partners zijn. Roosendaal heeft daartoe twee beleidsuitgangspunten geformuleerd:

- Een duurzame ontwikkeling van een compact, compleet en verbonden Roosendaal.
- Een haalbare en betaalbare lokale ruimtelijke ontwikkeling.

De duurzame ontwikkeling van een compacte, complete en verbonden stad leidt volgens de visie tot fundamentele keuzes, zoals:

- Bouwen binnen de stedelijke contouren van de stad om zo bestaande infrastructures optimaal te benutten.
- Zuinig/duurzaam ruimtegebruik, waarbij efficiënt gebruik en hergebruik van bestaande ruimte en bebouwing het uitgangspunt is.
- Gebruik maken van de kwaliteit van de locatie.
- Leefbaarheid van wijken en dorpen waarborgen door behoud en versterking van collectieve openbare ruimte, het behouden van de groenblauwe structuren en het wegnemen van infrastructurele barrières i.c. het uitplaatsen van de A58 en het goederenvervoer per spoor naar buiten het stedelijk gebied.
- De kwaliteit van de locatie is mede bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden of initiatieven.
- De identiteit van stad en dorpen versterken door het handhaven en versterken van de landschappelijke en cultuurhistorische basis structuren in het buitengebied en de bebouwde omgeving.
- Groen/blauwe hoofdstructuren in het stedelijk gebied behouden als verbinding met het buitengebied;
- Het sturen van nieuwbouw op basis van strategisch voorraadbeheer.
- Bij ruimtelijke ingrepen de mogelijkheden voor energietransitie en bodemenergie optimaliseren.
- Bijdragen aan sociale veiligheid door integratie van dit beleidsveld in het ruimtelijk ontwerp van gebouwen en openbare ruimte.

Doorwerking projectgebied

Bouwen binnen de bestaande stedelijke contouren wordt gezien als een per definitie duurzame ruimtelijke ordening. Er wordt gebruik gemaakt van de kwaliteiten van de omgeving van het projectgebied. Zo zijn er in de omgeving al garageboxen en parkeerplaatsen aanwezig en sluit de beoogde ontwikkeling hier goed op aan. Ook wordt grotendeels gebruik gemaakt van de bestaande stedelijke infrastructuur. Onderliggend planvoornemen is dus in lijn met de gemeentelijke structuurvisie.

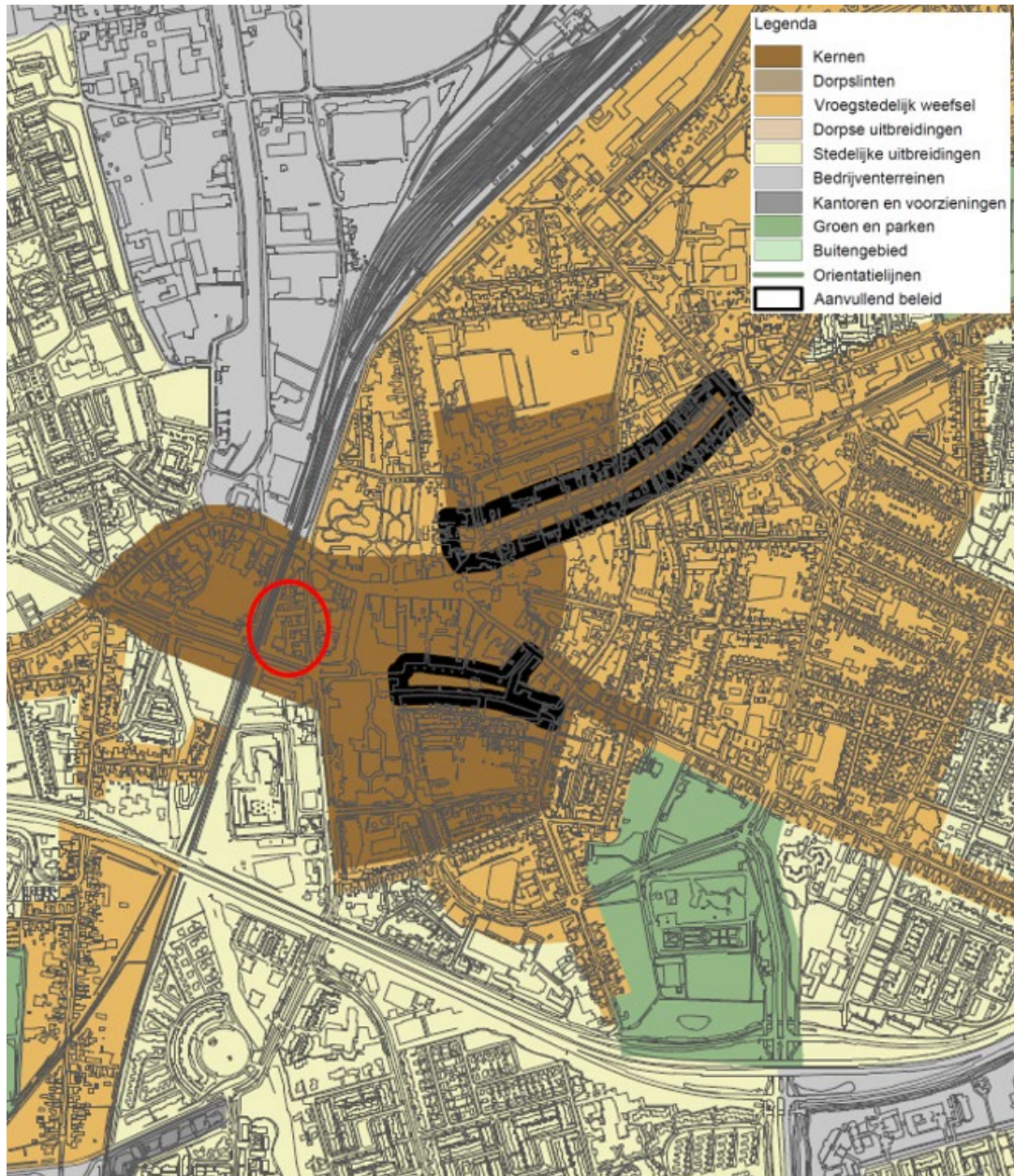
3.4.2 Welstandsnota

De welstandsnota Roosendaal 2013 bevat het toe te passen kader voor de welstandstoets bij het aanvragen van een omgevingsvergunning. De nota benadrukt de eigen verantwoordelijkheid van de burger, die voldoende ruimte moet krijgen voor eigen initiatief. Een groot deel van de gemeente wordt minimaal getoetst op welstand. Het doel is in deze gebieden slechts het voorkomen van excessen. Tegelijkertijd leeft de wens enige grip te houden op de gebieden (en routes) die het gezicht van de gemeente bepalen en/of een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen.

Volgens de wet (Wro) moet een bouwplan voldoen aan redelijke eisen van welstand, tenzij de gemeente van oordeel is dat in afwijking hiervan de vergunning toch moet worden verleend. Deze redelijke eisen van welstand betreffen het bouwwerk op zichzelf en in zijn omgeving. In de welstandsnota is dit vertaald in een nadruk op de beleving van de bebouwing vanuit de openbare ruimte en het landschap. Bouwdelen in het zicht zijn belangrijker voor het algemeen belang dan bouwdelen die aan het oog onttrokken zijn.

De gemeente heeft in het welstandsbeleid met name het algemeen belang op het oog. In de beschrijvingen en criteria wordt daarom in ieder geval de invloed van een plan op het straatbeeld en het aanzien van de gemeente als geheel gewogen. Naarmate een plan meer invloed heeft op de identiteit van de gemeente zullen er meer aspecten worden betrokken bij de beoordeling en zal er zo nodig zorgvuldiger worden gewogen.

Het projectgebied behoort tot het gebied 'Kernen', zie volgend kaartbeeld uit de Gebiedenkaart bij de welstandsnota.



Figuur 3.1 Bijlage Gebiedenkaart Welstandsnota 2013 gemeente Roosendaal

Toetsingskader

Centrum Roosendaal

Het historische zwaartepunt van Roosendaal ligt rond de Markt en de oude uitvalswegen naar Breda, Zundert en Bergen op Zoom. Het stadshart is in de loop der tijd bebouwd met panden van wisselende kwaliteit. Naast historische bebouwing staan er diverse recentere panden en complexen.

Het gebied bestaat onder andere uit de bebouwing aan (een deel van) de Kade, Markt, Molenstraat, Raadhuisstraat, Domineestraat, Nieuwe Markt, Laan van België en Nispenstraat.

De wegen en pleinen worden gevormd door vrijwel aaneengesloten, pandsgewijs opgebouwde straatwanden. De rooilijn van de bebouwing volgt de weg en heeft kleine verspringingen. Bij rijen is de rooilijn in samenhang. Bebouwing is bij voorkeur georiënteerd op de weg. De bebouwing grenst veelal direct aan de openbare ruimte. Aan en in de omgeving van de Markt en Nieuwe Markt bepalen winkels en horeca het straatbeeld, op de verdiepingen wordt gewoond.

De historische bebouwing heeft veelal twee, soms drie, lagen met variërende kappen en een fijn architectuur. Een deel van de woonhuizen is in de loop der tijd meermaals aangepast en gewijzigd. De gevels van de begane grond zijn vaak vervangen door winkelpuien, die soms over meerdere panden doorlopen en met hun luifels de oorspronkelijke gevelbreedte laten verdwijnen. Enkele recentere panden zijn niet alleen breder maar ook hoger en soberder in architectonische uitwerking dan de rest van de straatwand.

De materialen en kleuren zijn in het algemeen traditioneel. Gevels zijn van baksteen, soms geverfd of gepleisterd in een lichte tint en de kap is gedekt met keramische pannen of leien. Kozijnen zijn gewoonlijk uitgevoerd in geschilderd houtwerk. De begane grondlaag van voorzieningen, winkels en bedrijven is vaak voorzien van panelen, afwijkende kleuren en reclame-uitingen.

Rond de Nieuwe Markt is het centrum vernieuwd. Dit winkel- en woongebied heeft een grotere maat en schaal dan het oude centrum. De gebouwen zijn hoger en vormen ook hier een doorlopende wand met winkels in de plint. Ook op andere plekken komt recentere bebouwing met een grotere schaal voor, zoals aan de Nieuwstraat en Kloosterstraat. Historische eigenschappen zoals de variatie op woningniveau en de zorgvuldige architectonische uitwerkingen zijn hier veelal niet meer herkenbaar. Gebouwen hebben hier meestal meerdere lagen met een plat dak en een eenvoudige en seriematige uitwerking en detaillering. Gevels van deze bebouwing bestaan ook uit (bak)steen, beton en glas.

De waarde van het gebied is vooral gelegen in het afwisselende beeld van de gegroeide structuur met variërende bebouwing aan stenige straten. Diverse panden zijn door hun vorm en positie cultuurhistorische waardevol. Een deel hiervan is aangewezen als monument. Bij de beoordeling van bouwplannen zijn de uitgangspunten van het Beeldkwaliteitsplan Molenstraat (2008) en Gevelstudie Nieuwe Markt (2008) aanvullend van toepassing.

Het centrum van Roosendaal is een bijzonder welstandsgebied. Het beleid is gericht op het behoud van de aanwezige historische kwaliteiten, zoals het gegroeide en kleinschalige karakter. Variatie zonder verrommeling is het uitgangspunt. Bij de advisering zal onder meer aandacht worden geschonken worden aan de mate van afwisseling en individualiteit in de massa in combinatie met een terughoudende vormgeving en traditioneel gebruik van materialen en kleuren. In het vernieuwde deel is het beleid gericht op behoud van het afwisselende beeld zonder grote dissonanten tussen gebouwen. Hier wordt bij de advisering onder meer aandacht geschonken aan het behoud van samenhang in het afwisselende straatbeeld op het niveau van de architectonische uitwerking en in het gebruik van materiaal en kleur.

Bij de beoordeling van bouwplannen wordt in samenhang met de beschrijving getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- het afwisselende karakter van de bebouwing in principe behouden en versterken, waarbij de historische panden het referentiepunt vormen;
- rooilijnen zijn bij voorkeur aaneengesloten en volgen de weg of het plein;
- gebouwen staan direct aan de straat of het plein;
- hoofdgebouwen oriënteren op de belangrijkste openbare ruimte(n);
- bijgebouwen staan achter de voorgevelrooilijn en bij voorkeur uit het zicht;
- expeditieruimten en opslag spelen een onnadrukkelijke rol in het straatbeeld.

Massa

- de bouwmassa in evenwichtig, in harmonie met het stedelijke karakter van het gebied en afgestemd op de oorspronkelijke bebouwingskenmerken (hoofdvorm en nokrichting);
- gebouwen zijn individueel en afwisselend en hebben een eenvoudige tot gedifferentieerde opbouw met een eenvoudige rechthoekige plattegrond;
- de individuele woning binnen een rij is deel van het geheel;
- gebouwen hebben bij voorkeur een onderbouw van twee of drie lagen met kap;
- de nokrichting is evenwijdig aan of staat haaks op de voorgevelrooilijn;
- de entree ligt in principe aan de belangrijkste openbare ruimte;
- uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen vormgeven als toegevoegd ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmassa;
- bijgebouwen zijn ondergeschikt aan het hoofdvolume.

Architectonische uitwerking

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn in beginsel zorgvuldig en evenwichtig;
- de architectuur volgt het beeld van de kleinschalige bebouwing;
- begane grondlaag afstemmen op geleding, ritmiek en stijl van de hele gevel;
- elementen in de gevels zoals deuren en ramen in een logische verhouding tot elkaar en de gevel als geheel plaatsen, zijgevels hebben in beginsel vensters;
- kozijnen, dakgoten, daklijsten, windveren en dergelijke zorgvuldig detailleren;
- ramen aan voorkanten zijn bij voorkeur staand of (verticaal) onderverdeeld;
- wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op hoofdvolume.

Materiaal en kleur

- materialen en kleuren zijn terughoudend en bij voorkeur traditioneel;
- gevels in hoofdzaak uitvoeren in (bak)steen of vergelijkbare steenachtige materialen en een enkele keer in een lichte tint gepleisterd.
- hellende daken bij voorkeur dekken met (keramische) pannen of leien;
- kleuren afstemmen op de omringende bebouwing;;
- houtwerk schilderen in traditionele kleuren.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het ontwerp aansluit op de uitgangspunten van de welstandsnota.

Hoofdstuk 4 Sectorale onderzoeken

4.1. Waterparagraaf

Aanleiding

De voorgenomen ontwikkeling van 22 garageboxen en een (motor)berging aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat 32E past niet in het vigerende bestemmingsplan Centrum Noord uit 2018. Hiervoor is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld. Het projectgebied ligt in het beheergebied van het waterschap Brabantse Delta.

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat in alle ruimtelijke plannen een watertoets dient te worden uitgevoerd. Het doel van de Watertoets is in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Aspecten waaraan plannen worden getoetst zijn:

- inzameling en afvoer van afvalwater;
- verwerking en/of afvoer van overtollige neerslag;
- relatie met grondwater en bodemeigenschappen;
- relatie met de waterhuishouding;
- risico's en gevolgen voor de chemische en ecologische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater (KRW).

Plannen worden getoetst aan het beleid van de gemeente Roosendaal en van waterschap Brabantse Delta. De uitgangspunten van de gemeente zijn door de raad vastgesteld in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP). De regels ten aanzien van de waterhuishouding zijn vastgelegd in de Keur van het waterschap. Hierin is vastgelegd hoe om gegaan moet worden met retentie, verhard oppervlak en werkzaamheden nabij watergangen.

Proces

Sinds het voorjaar van 2003 worden in de gemeente Roosendaal alle nieuwe gemeentelijke ruimtelijke plannen besproken in het "waterpanel Roosendaal". De werkwijze van het waterpanel is vastgelegd in het "Handboek bij de watertoets bij de Gemeente Roosendaal". Naast enkele gemeentelijke afdelingen nemen het waterschap en de vaste adviseurs van de Gemeente Roosendaal éénmaal per kwartaal deel aan het overleg. In dit overleg wordt algemene informatie uitgewisseld, complexe projecten doorgesproken, algemene beleidsuitgangspunten doorgenomen en procesafspraken bijgesteld. Op basis van het (gemeentelijk) beleid en aan de hand van opmerkingen en aanvullingen van de waterbeheerder formuleert de gemeente een waterparagraaf bij de RO-procedure. Ook wordt de waterbeheerder bij een bestemmingsplanprocedure (via een video-overleg of e-mail) de mogelijkheid geboden om tijdig zijn overlegreactie te geven op concepten.

Indien de gemeente in de definitieve waterparagraaf afwijkt van het advies van het waterschap, wordt deze afwijking in de waterparagraaf expliciet gemotiveerd. Voorliggende waterparagraaf is in concept per e-mail voorgelegd aan het waterschap.

Huidige situatie

Bodemopbouw

De regionale bodemopbouw van de diepere ondergrond ziet er ter plaatse van het plangebied op basis van kaartblad 49 Oost (Grondwaterkaart van Nederland) globaal als volgt uit:

Tabel 4.1

Diepte (m –NAP)	Laagaanduiding	Lithologische omschrijving	Samenstelling
0- ca. 10	deklaag		Veel storende klei/veenlagen met sterk wisselende diepteligging en dikte
ca. 10-40	1 ^e watervoerend pakket (minder goed doorlatend)	“Middelste Fijn”	Fijn zand met klei, leem of zandige kleilaagjes
40-85	1 ^e watervoerend pakket (goed doorlatend)	“Onderste Grof”	Matige grof zand met schelpen of schelpengruis
85-110	Scheidende laag	Afzetting van Kallo	Klei met schelpen of schelpengruis
110-> 150	2 ^e watervoerende pakket	Zanden van Kattendijk	Matig fijn zand met schelpen of schelpengruis

Vanwege de ligging in bebouwd gebied is het projectgebied niet gekarteerd op de bodemkaart van Nederland. Het maaiveld ligt op circa 2 meter t.o.v. NAP.

Rioolstelsel

Het plangebied ligt in het rioleringsgebied. De boogde ontwikkeling zal niet worden aangesloten op het aanwezige verbeterde gemengd rioleringsstelsel.

Oppervlaktewater

Uit de Legger van waterschap Brabantse Delta blijkt dat er binnen het projectgebied geen oppervlaktewater aanwezig.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Binnen het projectgebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Er bevinden zich ook geen natte ecologische verbindingzones zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het projectgebied.

Grondwater

In het projectgebied zijn op basis van het provinciaal Waterplan van de provincie Noord-Brabant geen regionale waterbergingsgebieden of reserveringsgebieden voor waterberging aangewezen. Daarnaast is in het projectgebied geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebied gelegen. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling geen negatief effect heeft op het grondwaterbeschermingsgebied.

Toekomstige situatie

De huidige bebouwing bestaat uit garageboxen. In de toekomstige situatie zullen er 22 garageboxen en (motor)berging worden toegevoegd. De bebouwing zal worden gerealiseerd aan de achterzijde van de al bestaande garageboxen. Om de beoogde garageboxen te realiseren wordt het verhard oppervlak

vergroot. Wanneer er sprake is van een toename van verhard oppervlak tussen de 500 m² en 10.000 m² is een watervergunning op grond van de Keur noodzakelijk. De beoogde ontwikkeling blijft onder de 500 m², waardoor een watervergunning niet noodzakelijk is. Het regenwater zal naar de aanwezige riolering stromen.

Conclusie

Vanuit de eisen van het waterschap is watercompensatie in het kader van de voorgenomen ontwikkeling niet noodzakelijk. Daarnaast is in het plangebied geen oppervlaktewater gelegen. In het kader van de watertoets is overleg gevoerd met het waterschap en is deze waterparagraaf opgesteld.

4.2. Ecologie

Ter voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat de vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk worden gemaakt.

Toetsingskader

Bij de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantsoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden: Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000-gebieden. De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europees netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Het NNN is in Noord-Brabant uitgewerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren.

GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Noord-Brabant

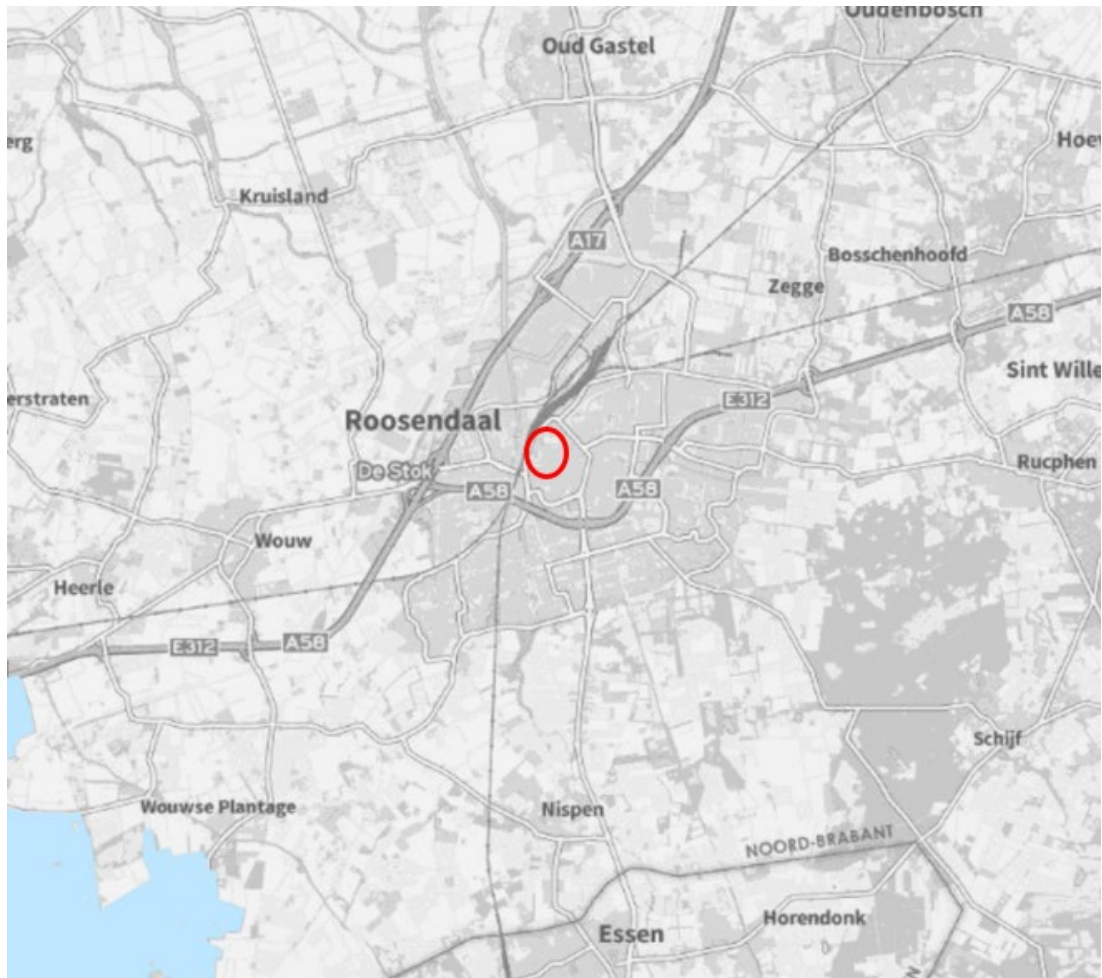
In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 3 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wild zwijn en woelrat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

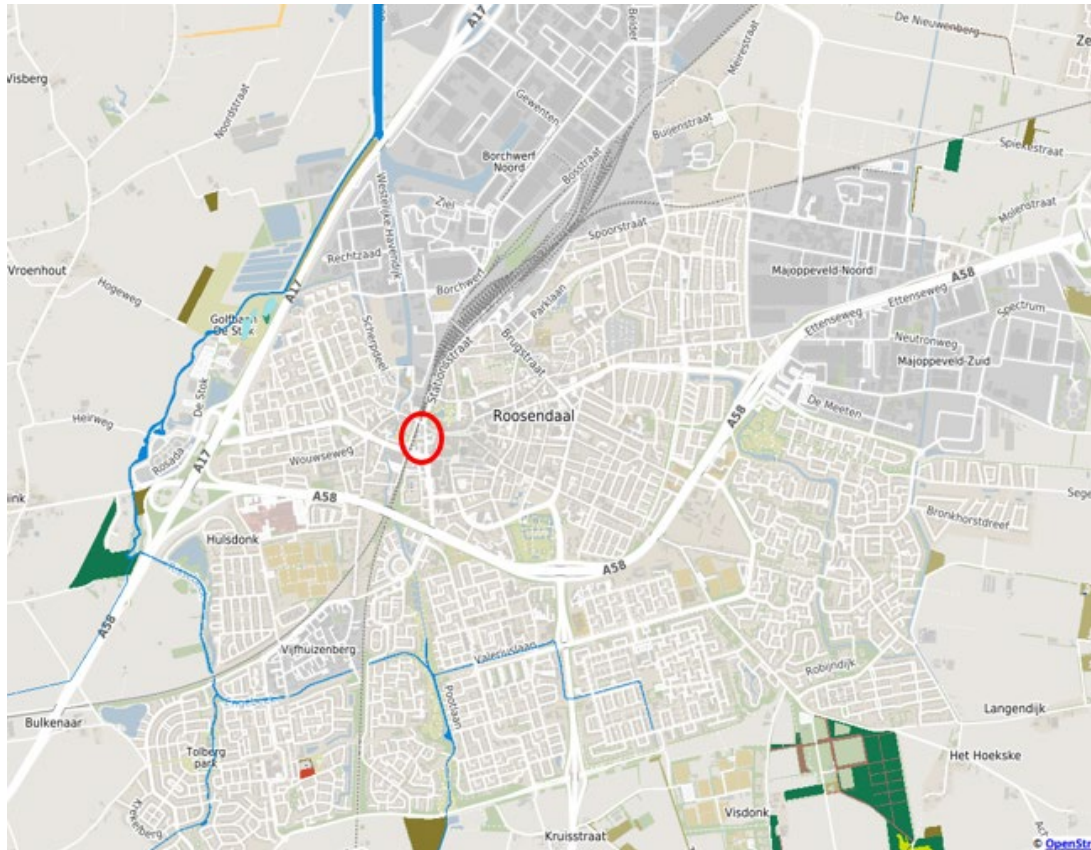
Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied (zie figuur 4.1). Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Brabantse Wal' op circa 7,5 km ten zuidwesten van het projectgebied. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. De ontwikkeling is dermate kleinschalig en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied 'Brabantse Wal' zodanig groot, dat de initiatiefnemer ervan uitgaat dat er geen sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelig natuurgebied.



Figuur 4.1 Ligging van de projectlocatie (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebied (Bron: Natura 2000)

Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied ligt niet in een gebied dat begrensd is in het kader van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde gebied is gelegen op ruim 1 kilometer afstand. Dit is natuurgebied N03.01 Beek en Bron. De geplande activiteit ligt op voldoende afstand van dit gebied. Het heeft geen negatief effect op de natuurwaarden van de gebieden die zijn begrensd in het kader van het Natuurnetwerk Brabant.



Figuur 4.2 Ligging projectgebied (rode cirkel) ten opzichte van Natuurnetwerk Brabant (Bron: Provincie Brabant)

Soortenbescherming

Volgens de opgave van de initiatiefnemer is het projectgebied tussen de huidige garageboxen en het spoor braak waarbij geen planten of bomen aanwezig zijn. Op basis hiervan is geen onderzoek uitgevoerd.

Conclusie

Gebiedsbescherming

Het projectgebied ligt niet binnen Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft de 'Brabantse Wal' op circa 7,5 km ten westen. Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Op ruim 1 kilometer van de ontwikkeling ligt natuurgebied 'N03.01 Beek en Bron' dat behoort tot het Natuurnetwerk Brabant (figuur 4.2). Verder ligt het plangebied niet binnen een waterwin-, grondwaterbeschermings- of milieubeschermingsgebied. De Wnb en het beleid van de Provincie Noord-Brabant staan de ontwikkeling niet in de weg.

Soortenbescherming

De Wnb en het beleid van de Provincie Noord-Brabant staan de ontwikkeling niet in de weg.

4.3. Cultuurhistorie en archeologie

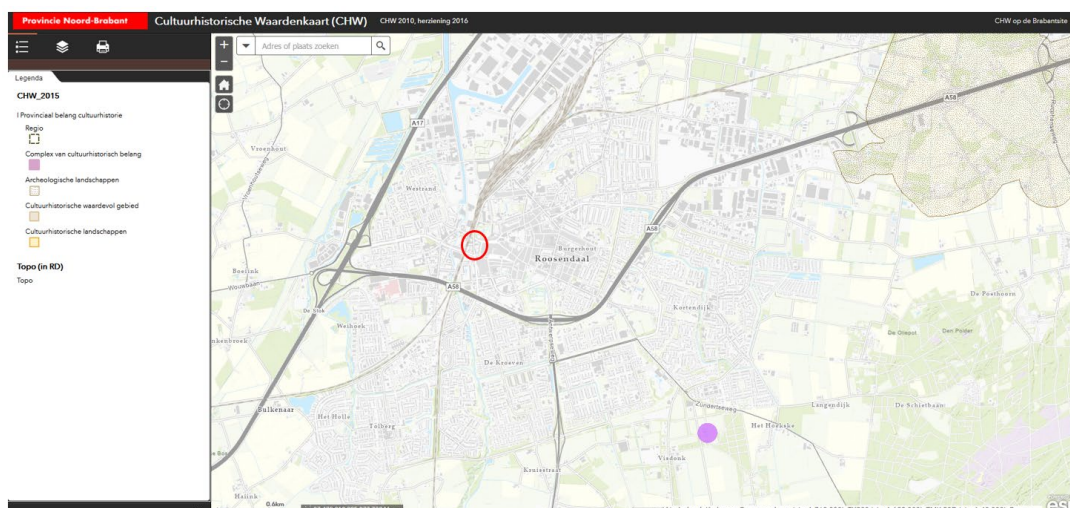
Algemeen

Beleidskader voor de cultuurhistorie vormt primair de sinds 1 september 2017 geldende Erfgoedwet. Er bestaat een wettelijke verplichting om in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Facetten als historische (stede)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten worden daarin meegenomen. Daarmee is de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed (mede) een taak van de gemeente geworden. De bescherming van het archeologische erfgoed is een taak van de gemeente geworden. Er dient binnen bestemmingsplannen en bij ruimtelijke onderbouwingen aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant ziet het Brabantse erfgoed als belangrijk onderdeel van haar identiteit en wil het een plaats geven in de verdere ontwikkeling van Brabant. Daarom heeft ze haar ruimtelijk erfgoed opgenomen op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). De CHW is vastgesteld in 2010 en op kleine onderdelen aangepast in de herziening 2016. Op de CHW is het provinciaal cultuurhistorisch belang aangegeven. Het gaat hierbij om erfgoed dat van belang is voor de regionale identiteit. Dit belang hangt nauw samen met het provinciaal ruimtelijk belang, zoals benoemd in de provinciale Structuurvisie ruimtelijke ordening. Het provinciaal belang is beperkt tot het landelijk gebied, waar de provincie haar belangrijkste taak heeft. De kaartlagen cultuurhistorische vlakken' en 'complexen van cultuurhistorisch belang' zijn ook opgenomen in de Verordening ruimte Noord-Brabant. Onderstaand kaartbeeld uit de CHW geeft aan dat ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie voor het projectgebied geen provinciale belangen in het geding zijn.



Figuur 4.3 Cultuurhistorische waardenkaart waarbij het plangebied met een rode cirkel is aangegeven (bron: CHW Noord-Brabant)

Gemeentelijk beleid

Het projectgebied is geen cultuurhistorisch of monumentaal erfgoed.

Toetsing archeologie en cultuurhistorie

Het plan behelst de sloop van één garagebox (om een doorgang te creëren voor verkeer) en de nieuwbouw van garageboxen en een (motor)berging. Dat houdt in dat wel bodemingrepen worden gedaan, echter gegeven de verwachtingskaarten geen verwachting aan, en is daarbij geen schade aan archeologische waarden te verwachten. Archeologisch onderzoek voor dit bestemmingsplan is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

Het plan schaadt geen archeologische en cultuurhistorische waarden.

4.4. Bodem- en grondwaterkwaliteit

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (art 3.1.6 Bro) wordt, in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, rekening gehouden met de bodemgesteldheid in het gebied. Bij een functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Toetsing

Er is in principe geen sprake van een functie- en bestemmingswijziging ten opzichte van de vigerende bestemming. Daarom is in het kader van het bestemmingsplan geen verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) inclusief historisch bodemonderzoek (NEN 5725) noodzakelijk.

Conclusie

De bodem is geschikt voor de beoogde ontwikkeling.

4.5. Verkeer en parkeren

Toetsingskader

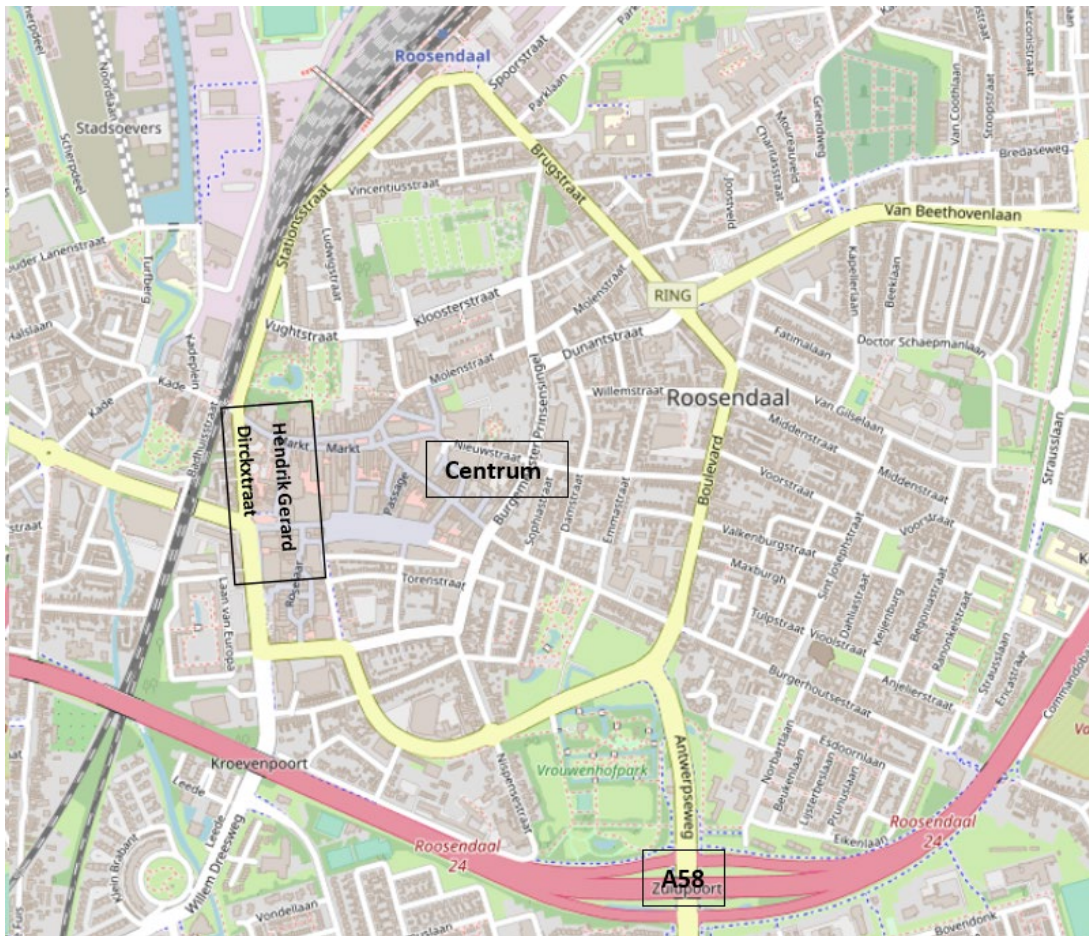
Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de nota parkeernormen gemeente Roosendaal 2011 hierna te noemen "parkeernormenbeleid". Voor het te hanteren parkeerkencijfer wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van sterk stedelijk (CBS). In de het parkeernormenbeleid wordt aangegeven dat de parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie worden kencijfers gehanteerd uit CROW publicatie 381 en de beoordeling van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid wordt getoetst aan de wegcategorisering en de daarin bepaalde grenswaarde voor de verkeersintensiteit per wegcategorie en expert judgement.

Bestaande situatie

Gemotoriseerd verkeer

De planontwikkeling is gelegen in de wijk Centrum Nieuw in Roosendaal. Deze zal worden ontsloten door middel van een aansluiting op de Hendrik Gerard Dirckxstraat. De Hendrik Gerard Dirckxstraat betreft een gebiedsontsluitingsweg voor de wijk waar een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. De kruisingen zijn niet gelijkwaardig vormgegeven en de wegen die hierop aantakken behoren tot een 30 km/uur zone. De kruisingen zijn niet gelijkwaardig vormgegeven en de wegen die hierop aantakken behoren tot een 50 km/uur weg. De wegen die aantakken op de Hendrik Gerard Dirckxstraat zijn aan de noordzijde de Stationsstraat en aan de zuidzijde de Laan van Brabant. Aan deze zuidzijde loopt de Hendrik Gerard Dirckxstraat over op de Marktunnel en de Burgemeester Freijterslaan. Deze wegen staan in verbinding met de rijkswegen A17 en de A58 voor de richtingen Bergen op Zoom, Rotterdam en Breda. In figuur 4.4 is een overzicht weergegeven van de ontsluitingen.



Figuur 4.4 Overzicht ontsluitingen (Bron: Rho Basisviewer)

Langzaam verkeer

Op de Hendrik Gerard Dirckxstraat is het fietsverkeer gescheiden van de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Langs de Hendrik Gerard Dirckxstraat zijn de gescheiden fietspaden rood gemarkeerd (eenrichting). Rondom het projectgebied zijn voetpaden aanwezig en zijn looproutes intern in de wijk aangelegd.

Openbaar vervoer

Binnen de 500 meter van de Hendrik Gerard Dirckxstraat zijn twee bushaltes. Langs de Roselaar halteren lijn (stads- en streeklijnen) 1, 2, 3, 103, 104, 111, 112, 211 en 220. Om de 5 à 10 minuten halteren lijnen en verbinden het centrum met ander wijken en het station van Roosendaal. Langs de Burgemeester Freijterslaan halteren lijn 1, 103, 104, 111 en 112 (richting). Hier halteert om de 30 minuten een lijndienst.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Het verkeer van en naar het projectgebied neemt beperkt toe als gevolg van de realisatie van 22 garageboxen en een (motor)berging. Hoe meer de garageboxen verhuurd worden aan omwonenden, hoe minder effect er is op het verkeer. In het geval dat alle garageboxen worden verhuurd aan mensen van 'buiten' die het als opslagruimte gebruiken, neemt het aantal verkeersbewegingen toe met gemiddeld minder dan 1 auto per etmaal per garagebox. De verandering is marginaal en heeft geen invloed op de doorstroming of verkeersveiligheid op de omliggende wegen. De parkeercapaciteit aan de achterzijde van de Hendrik Gerard Dirckxstraat blijft in stand.

Conclusie

Verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6. Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de naastgelegen woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieurimte van de betreffende bedrijven.

Om de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Onderzoek

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 22 garageboxen en een (motor)berging. Hiermee wordt geen milieugevoelige functie opgericht. In de directe omgeving van het projectgebied bevinden zich diverse woningen. Omdat de beoogde functies reeds aanwezig zijn zal de komst van nieuwe garageboxen geen gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Grenzend aan het projectgebied bevindt zich de sportartikelenwinkel 'Free Style Sport', wat valt onder de bestemming 'Centrum - 1'. De bestemming 'Centrum - 1' herbergt meerdere bestemmingen, waaronder detailhandel. Dit zijn functies in de milieucategorie 1 waarvoor een richtafstand geldt van 10 meter. Aan deze afstand wordt voldaan. De sportartikelenwinkel 'Free Style Sport' wordt niet in hun belangen geschaad en zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect milieuzonering staat de vaststelling van dit plan niet in de weg. Bestaande woningen bedrijven worden niet in hun belangen geschaad en er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.7. Wegverkeerslawaai

Toetsingskader

Woningen worden door de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) als geluidsgevoelige functie aangemerkt. Indien in een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dan is volgens de Wgh akoestisch onderzoek verplicht indien deze worden geprojecteerd binnen de geluidszone van een weg. Daarnaast dient op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau.

Als de Wgh van toepassing is, dan dient een nieuwe geluidsgevoelige functie te voldoen aan bepaalde wettelijke normen. Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk (65 dB voor binnenstedelijke wegen en 53 dB voor een buitenstedelijke autoweg). De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemming (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB(A).

Bovendien zal voor de betreffende geluidsgevoelige functie ten minste altijd één geluidsluwe gevel aanwezig moeten zijn, terwijl er gestreefd wordt het aantal 'dove gevels' per woning tot maximaal één te beperken.

Geluidszones

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wgh geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen- of buitenstedelijke ligging. De geluidsbelasting wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Toetsing

Garageboxen zijn geen geluidgevoelige objecten. Akoestisch onderzoek op basis van de Wet geluidshinder (Wgh) is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het plan kan daarmee worden gerealiseerd binnen de randvoorwaarden van de Wet geluidshinder.

4.8. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

De gevolgen voor de luchtkwaliteit worden beoordeeld op basis van de Wet ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk), de AMvB 'Niet in betekende mate' (het besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM.

Er dient, ook na realisatie van het planvoornemen, sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij moet voldaan worden aan de geldende grenswaarden en luchtkwaliteitseisen.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂) ¹	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

NIBM

In het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

Toetsing en conclusie

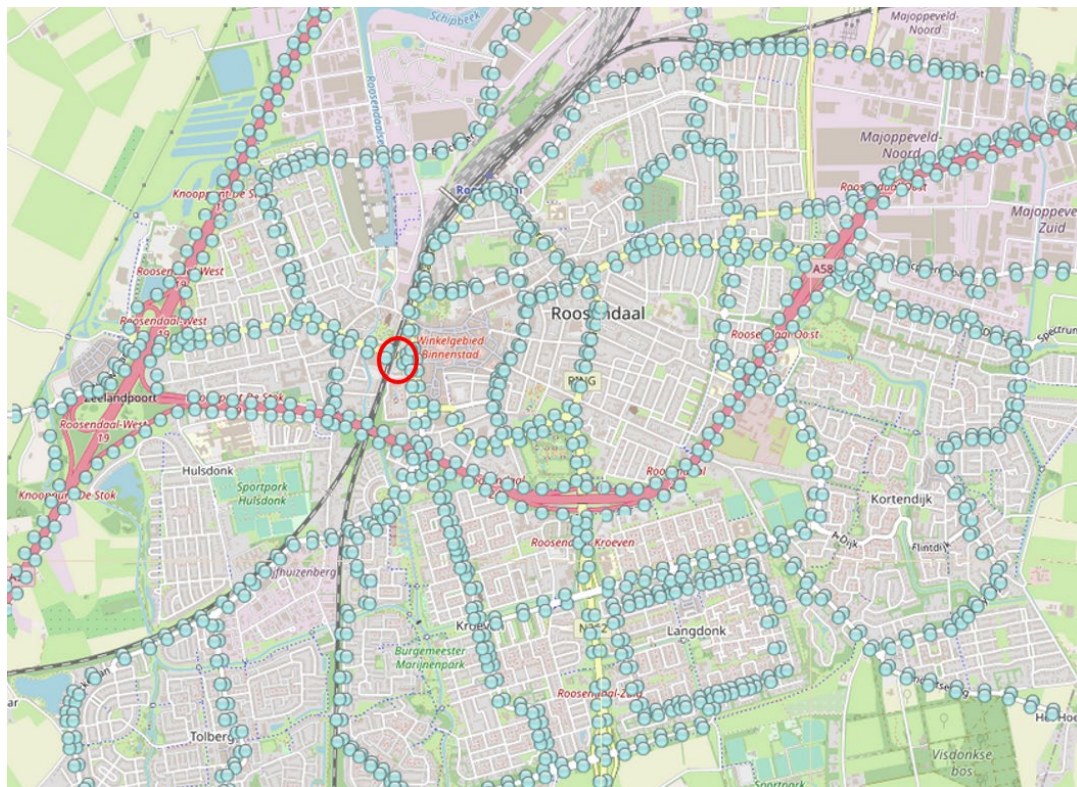
Het plan voorziet in de realisatie van 22 garageboxen en een (motor)berging. De garageboxen behoren niet tot de omliggende woningen. Echter, zullen de garageboxen wel verkeer aantrekken. Deze verkeersaantrekkende is zo minimaal waarvan op voorhand al bekend is dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' zijn. Het plan is daardoor vrijgesteld van verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nagegaan hoe het met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied is gesteld. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde voor luchtkwaliteit relevante weg is de Hendrik Gerard Dirckxstraat (zie figuur 4.5). Hieruit blijkt dat zowel in 2020 als in 2030 voldaan wordt aan de voor dit jaar geldende normen uit de Wet Milieubeheer zoals weergegeven in tabel 4.3.

Aangezien direct langs de Hendrik Gerard Dirckxstraat aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg af ligt.

Tabel 4.3 Toetsing aan grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	grenswaarde	maximale waarden in jaar 2020	maximale waarden in jaar 2030
stikstofdioxide (NO ₂)	40 µg/m ³	22,6 µg/m ³	15,3 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	18,9 µg/m ³	16,3 µg/m ³
	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	6,8 µg/m ³	6,0 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	25 µg/m ³	11,3µg/m ³	9,0 µg/m ³



Figuur 4.5 Luchtkwaliteit (bron: NSL-monitoringstool).

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.9. Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicorelevante inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of over het water. De concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het inwerking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Onderzoek

Volgens de risicokaart zijn er in de directe omgeving van het plangebied enkele risicovolle transportroutes gelegen.

Uit informatie van de professionele risicokaart blijkt dat in het projectgebied of de directe omgeving hiervan geen overige risicovolle inrichtingen aanwezig zijn die met hun plaatsgebonden risicocontour over het projectgebied liggen. Er zijn geen buisleidingen aanwezig die vallen onder het Bevb in of in de directe omgeving van het projectgebied.

Het projectgebied ligt nagenoeg geheel binnen het invloedsgebied van het traject Roosendaal - Bergen op Zoom/Essen. In het bestemmingsplan 'Centrum Noord' is dit aangegeven met de aanduiding 'vrijwaring - spoor'. Op gronden met deze aanduiding zijn kwetsbare objecten en nieuwe beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Garageboxen en een (motor)berging zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten. Het invloedsgebied van het traject Roosendaal - Bergen op Zoom/Essen staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Het plangebied ligt op ongeveer 500 meter van de route gevaarlijke stoffen over de A58 en meer dan 1 kilometer van de route gevaarlijke stoffen over de A17.

Conclusie

Bij ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan eventuele risico's als gevolg van bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water en door buisleidingen. Het projectgebied ligt nagenoeg geheel binnen het invloedsgebied van 200 meter van het spoor. Gezien er geen toename is van de personendichtheid binnen het projectgebied is een berekening en verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

4.10. Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologische relevantie

Voor hoofdtransportleidingen en hoogspanningsverbindingen geldt dat deze in een (bestemmings)plan moeten worden geregeld. Deze leidingen hebben namelijk gevolgen voor het gebruik van gronden in de directe omgeving en zijn dus planologisch relevant. Ook niet-hoofdtransportleidingen met veiligheidscontour, kunnen planologisch relevant zijn. Als planologisch relevante leidingen worden aangemerkt (buis)leidingen voor het transport van:

- elektriciteit met een hoogspanning van meer dan 50 kV;
- brandbare gassen met een druk van 20 bar en hoger;
- brandbare vloeistoffen of giftige stoffen met een diameter van 4 inch en hoger;
- buisleidingen met een diameter van 400 mm en groter.

Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming c.q. regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen kunnen dan ook zonder planologische regeling worden aangelegd.

Grondroeringsregeling

De Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) verplicht gravers (ook wel grondroerders genoemd) tot het melden van elke 'mechanische grondroering' bij het Kadaster. Doel van de wet is gevaar of economische schade door beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen (water-, elektriciteit- en gasleidingen, telefoonlijnen en olie- en gasleidingen) te voorkomen. De wet heeft de (vrijblijvende) zelfregulering zoals die bestond in de vorm van het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) vervangen.

Toetsing

In en nabij het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen, hoogspanningslijnen, straalpaden of telecomverbindingen aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante

leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden. Voor deze leidingen zal nog wel een melding bij het kadaster worden gedaan.

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Hoofdstuk 5 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. Kostenverhaal Er is sprake van een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening), zodat sprake is van verplicht kostenverhaal.

Met de initiatiefnemer is een overeenkomst gesloten waarin het kostenverhaal voor de onderzoeks- en onderbouwingkosten is vastgelegd. De overige kosten worden via de reguliere legesverordening op de opdrachtgever verhaald en zijn dus anderszins verzekerd.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel aan te tonen dat het ruimtelijk plan maatschappelijk draagvlak heeft. Conform de wettelijke eisen zal het ontwerp van de omgevingsvergunning met de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing voor een ieder ter inzage worden gelegd.

