

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
Woningbouw Dokter Brabersstraat
4-10 Roosendaal

Datum: 27 april 2022
Status: definitief

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | <i>Aanleiding.....</i> | 3 |
| 1.2 | <i>Doel van het project.....</i> | 3 |
| 1.3 | <i>Ligging plangebied.....</i> | 3 |
| 1.4 | <i>Vigerend planologisch kader.....</i> | 5 |
| 1.5 | <i>Leeswijzer.....</i> | 5 |
| 2 | Planbeschrijving | 6 |
| 2.1 | <i>Bestaande situatie</i> | 6 |
| 2.2 | <i>Toekomstige situatie.....</i> | 6 |
| 3 | Beleidskader..... | 10 |
| 3.1 | <i>Rijksbeleid.....</i> | 10 |
| 3.2 | <i>Provinciaal beleid.....</i> | 12 |
| 3.3 | <i>Gemeentelijk beleid</i> | 17 |
| 4 | Milieu- en omgevingsaspecten | 21 |
| 4.1 | <i>Milieueffectrapportage.....</i> | 21 |
| 4.2 | <i>Akoestiek.....</i> | 22 |
| 4.3 | <i>Stikstofdepositie.....</i> | 25 |
| 4.4 | <i>Luchtkwaliteit</i> | 25 |
| 4.5 | <i>Externe veiligheid.....</i> | 27 |
| 4.6 | <i>Bedrijven en milieuzonering.....</i> | 28 |
| 4.7 | <i>Water.....</i> | 28 |
| 4.8 | <i>Mobiliteit en parkeren</i> | 29 |
| 4.9 | <i>Archeologie.....</i> | 31 |
| 5 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 32 |
| 6 | Financiële haalbaarheid..... | 33 |

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai; WSP Nederland B.V., 14 april 2021
2. Rekenresultaat AERIUS Calculator; Raad voor Ruimte, 23 februari 2022
3. Onderzoek externe veiligheid; WSP Nederland B.V., 28 januari 2022
4. Onderzoek bedrijven en milieuzonering; WSP Nederland B.V., 28 januari 2022
5. Ontwerpbeschikking hogere waarde; Gemeente Roosendaal
6. Standaardadvies 2021; Brandweer Midden- en West-Brabant, 5 februari 2021

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Spijk Investments B.V. is voornemens om op de locatie Dokter Brabersstraat 4-10 in Roosendaal 25 appartementen voor starters op de woningmarkt te realiseren. Daartoe worden appartementen met een oppervlak van 50 tot 85 m² gerealiseerd. Ook wordt aan het bestaande gebouw een extra bouwlaag toegevoegd. In de bestaande situatie is in het pand een detailhandelsvestiging gevestigd, met daarbij een bestaand appartement.

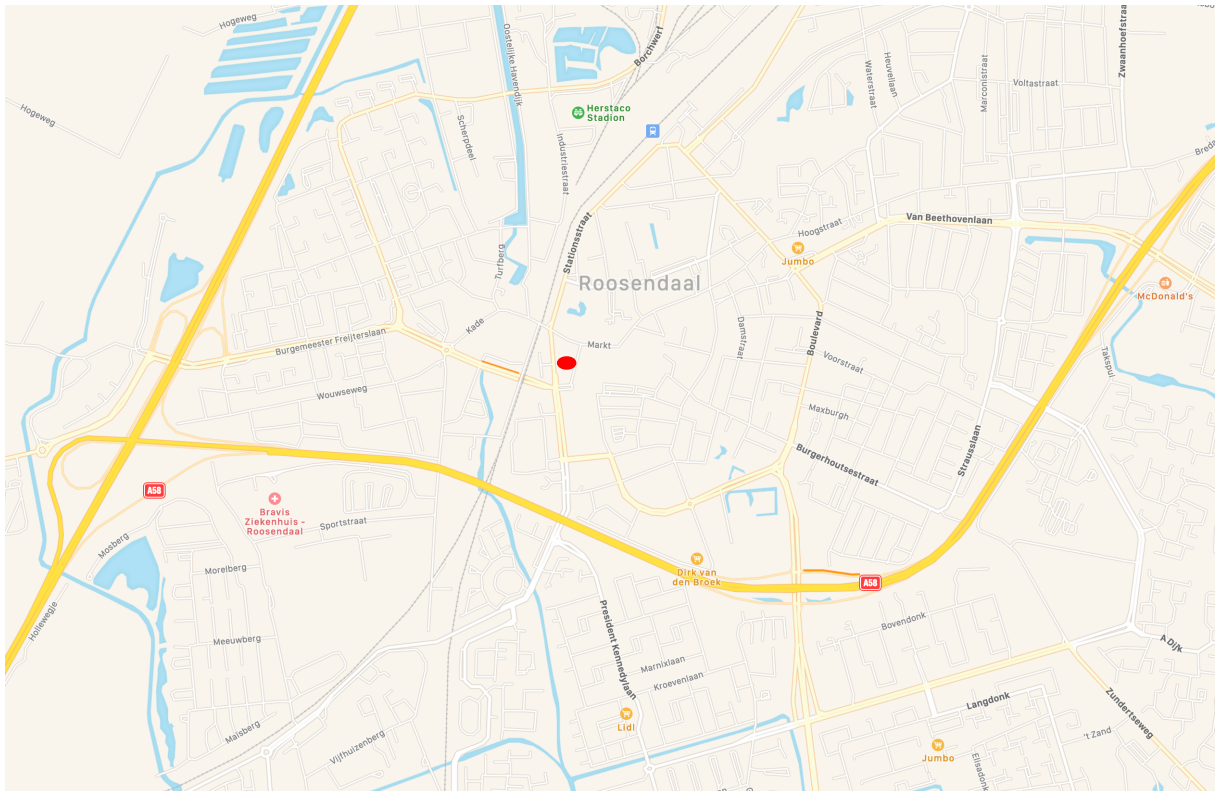
1.2 Doel van het project

Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een procedure voor omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen. Ten behoeve van deze procedure dient invulling te worden gegeven aan een goede ruimtelijke ordening, wat wordt gedaan door middel van voorliggende ruimtelijke onderbouwing die een motivering bevat ten aanzien van onder meer de milieuaspecten als gevolg van de gevraagde ontwikkeling.

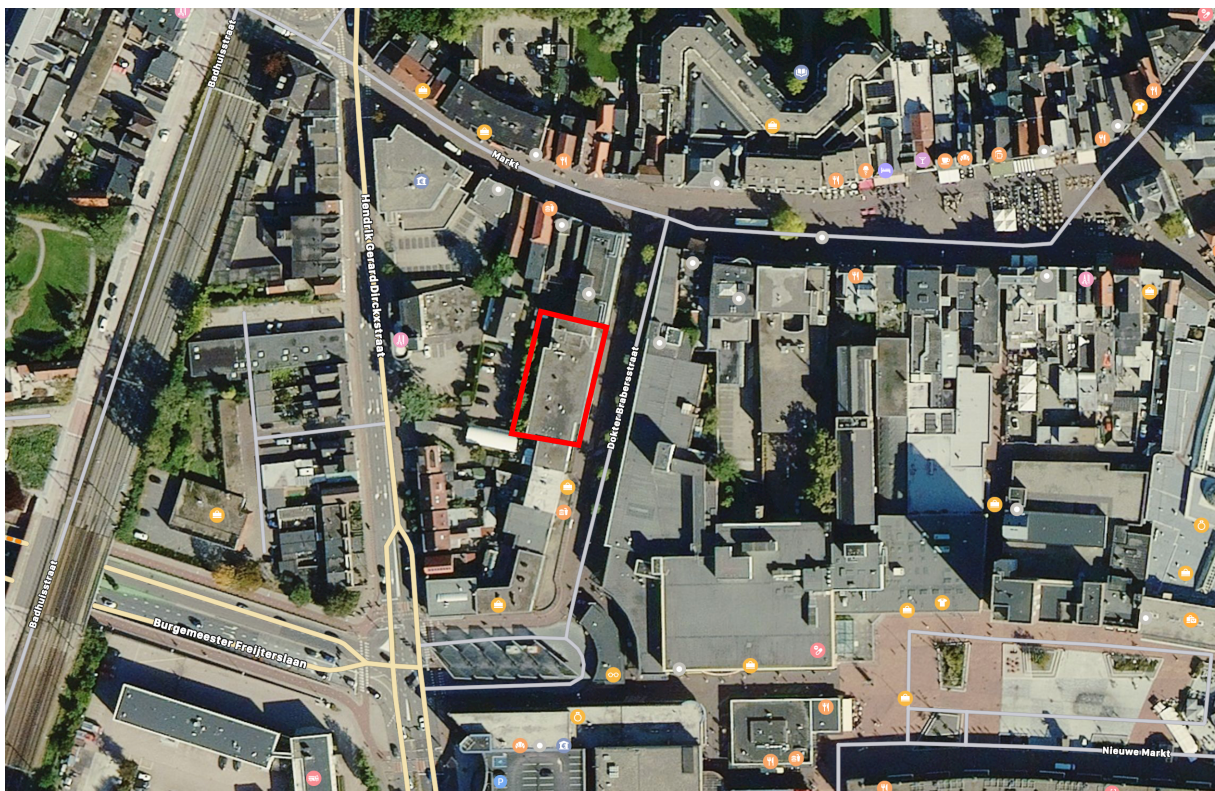
Met voornoemde omgevingsvergunning wordt het juridisch planologisch kader geschapen om de ontwikkeling te kunnen realiseren.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Dokter Brabersstraat 4-10 in Roosendaal. De planlocatie is gelegen in het centrum van Roosendaal. Op onderstaande afbeelding staat de ligging van het plangebied binnen het centrumgebied aangegeven.



Figuur 1: ligging plangebied binnen het centrumgebied (bron: Apple Kaarten)



Figuur 2: ligging plangebied (rood omrand) (bron: Apple Kaarten)

1.4 Vigerend planologisch kader

Het plangebied is gelegen in bestemmingsplan 'Binnenstad'. De gronden zijn daarin bestemd als 'Centrum - 1' en dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie 1'.

In de bestemming 'Centrum - 1' is bepaald dat de als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer detailhandel, horeca, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, culturele voorzieningen, voorzieningen op het gebied van ontspanning en vermaak, ambachtelijke werkplaatsen, sportvoorzieningen en wonen. Daarbij is ten aanzien van wonen bepaald dat een woning/wooneenheid minimaal 60 m² dient te bedragen.

Ten aanzien van het bouwen is bepaald dat ter plaatse de bouwhoogte niet meer dan 10 meter mag bedragen en dat hoofdgebouwen uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak zijn toegestaan.

Het voorliggende plan is strijdig met het vigerende bestemmingsplan omdat een deel van de te realiseren woningen (twee eenheden) een oppervlakte van minder dan 60 m² heeft. Tevens bedraagt de bouwhoogte na realisatie van de extra bouwlaag circa 12 meter.

1.5 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit zes hoofdstukken. In hoofdstuk 2, wordt een beschrijving van het plangebied in de huidige en toekomstige situatie gegeven. Hoofdstuk 3 bevat de uitgangspunten bij, de randvoorwaarden en de beleidskaders voor het afwijken van het geldende planologisch regime. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in en een verantwoording van alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 bevat de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Tot slot is de financiële uitvoerbaarheid verantwoord in hoofdstuk 6.

2 Planbeschrijving

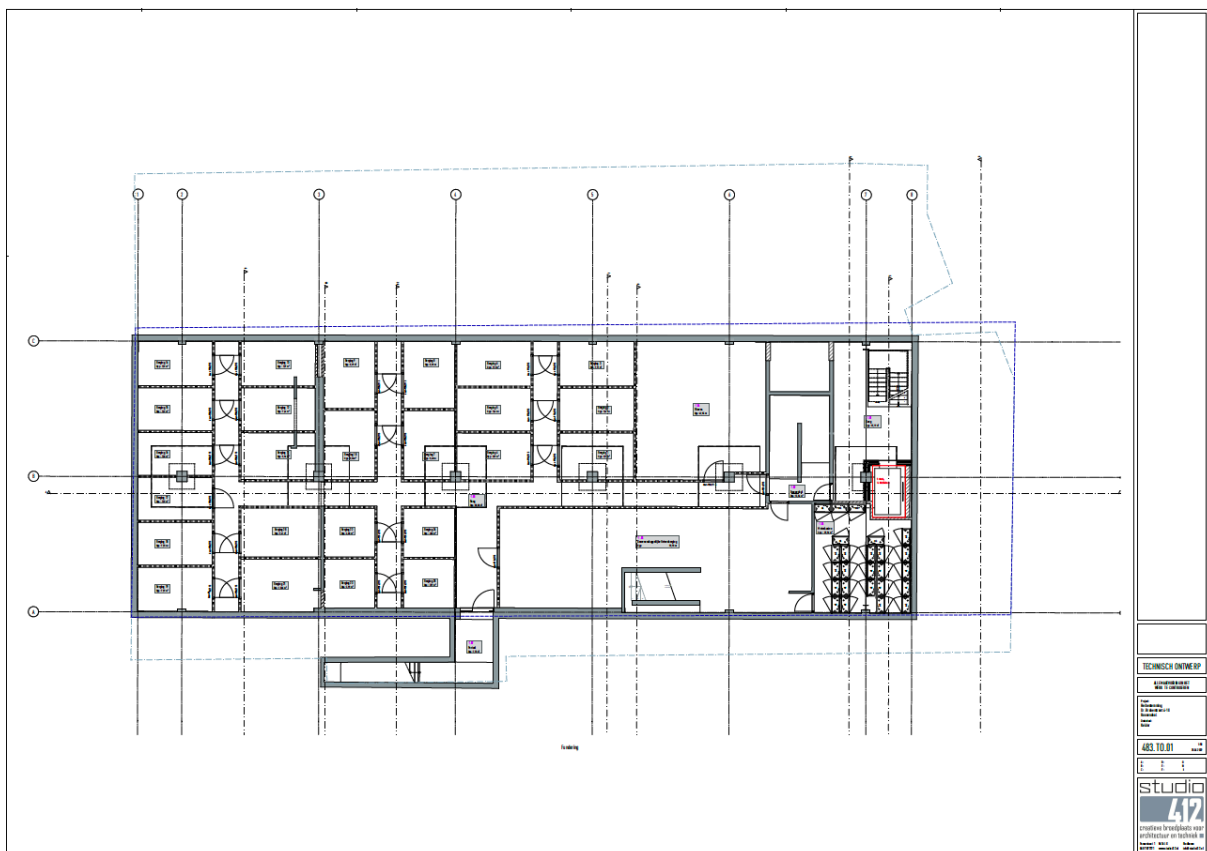
2.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen in het centrum van Roosendaal. De Dokter Brabersstraat is één van de winkelstraten van de binnenstad van Roosendaal. Er is sprake van veel leegstand in de bestaande winkelpanden. Met name de bestaande appartementen op de verdiepingen zijn nog bewoond. Tot voor kort was in het pand Dokter Brabersstraat 4-10 Van Oorschot Mode gevestigd, één van de laatste detailhandelsvestigingen in de straat.

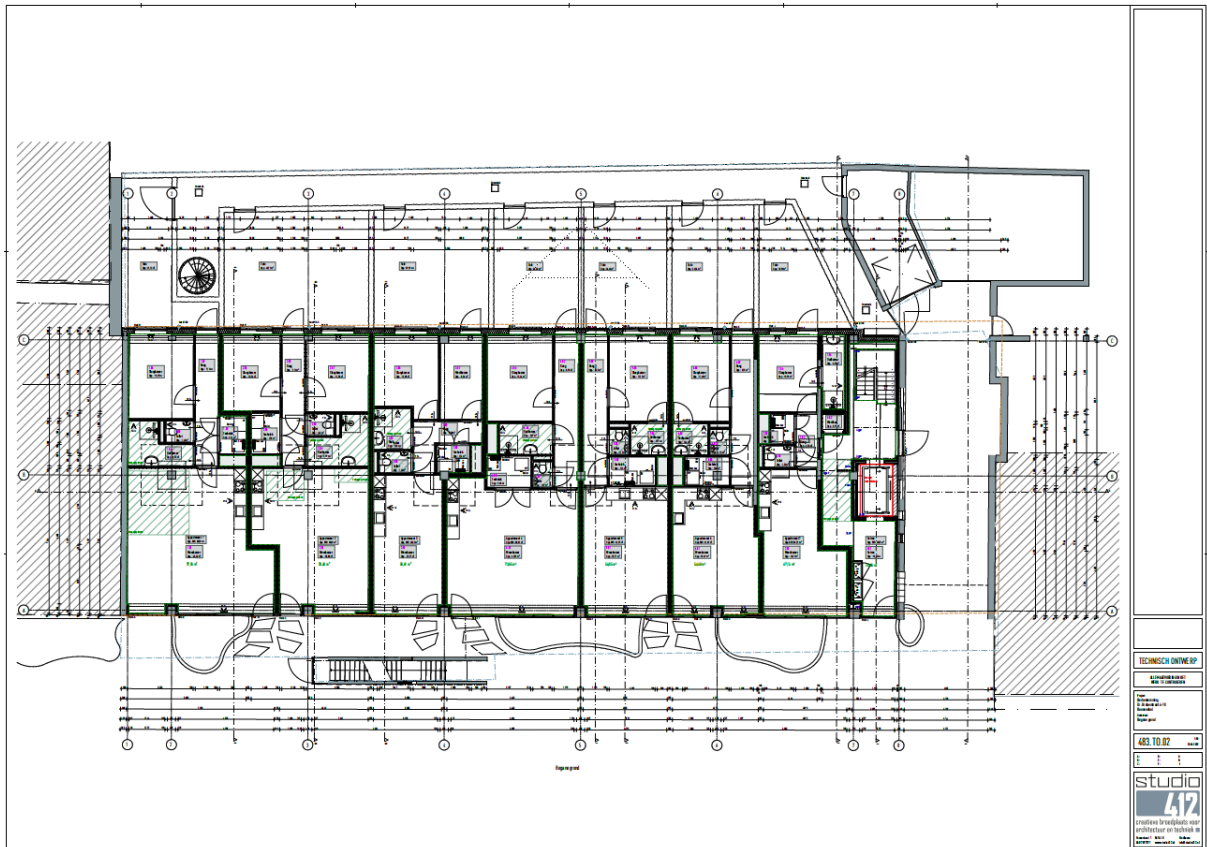
Het bestaande pand bestaat uit drie bouwlagen: een kelder, begane grondlaag en een verdieplingslaag.

2.2 Toekomstige situatie

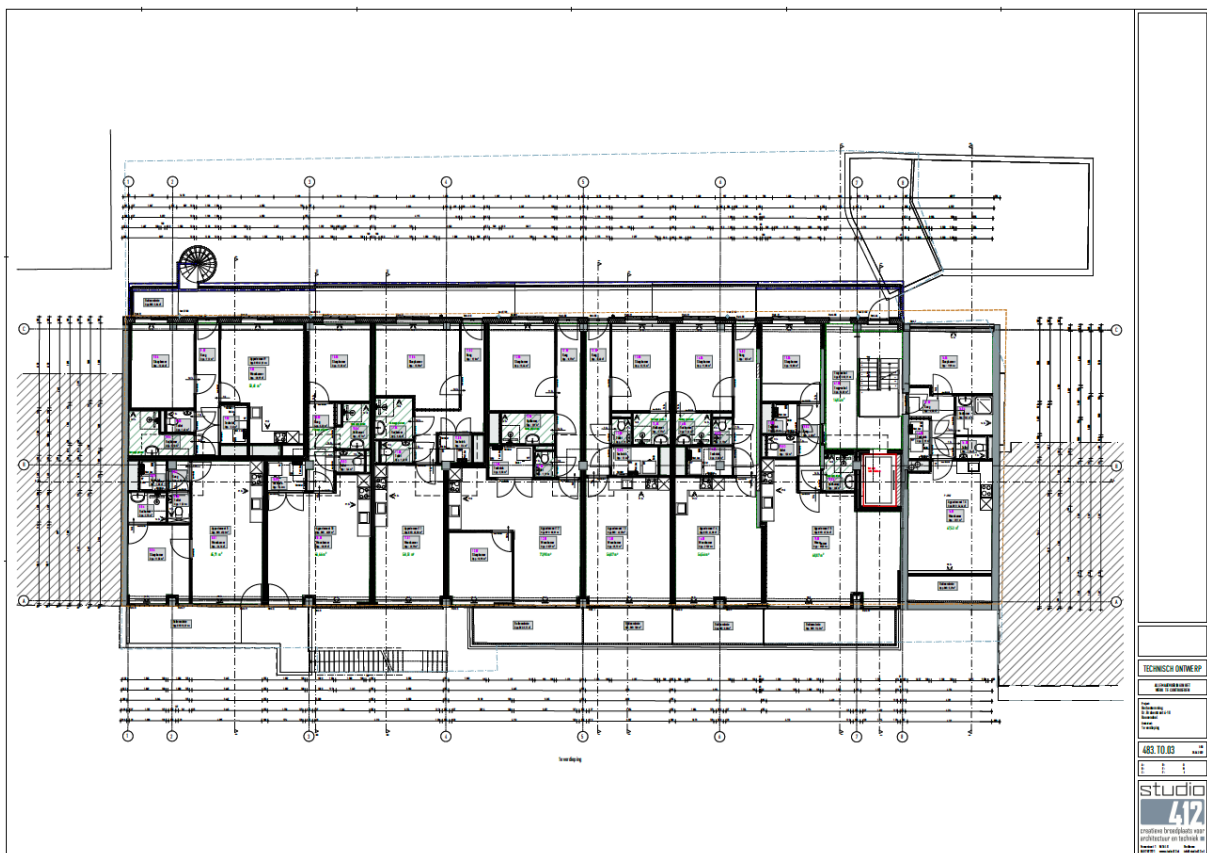
In de toekomstige situatie wordt op het bestaande pand een extra bouwlaag toegevoegd, waarmee het nieuwe gebouw uit vier bouwlagen bestaat. In de nieuwe situatie worden in totaal 25 appartementen gerealiseerd, variërend in omvang van circa 50 m² tot circa 85 m².



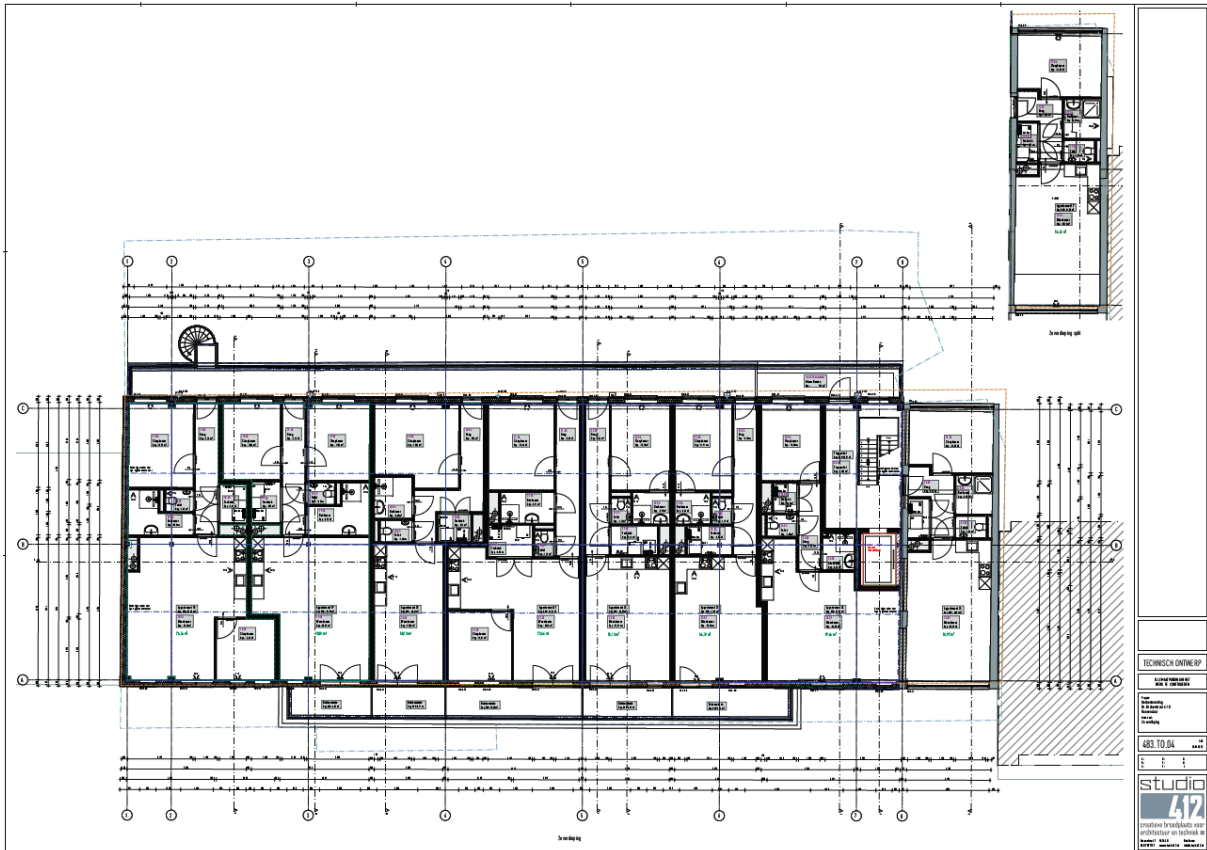
Figuur 3: plattegronden kelder nieuwe bebouwing (bron Studio 412)



Figuur 4: plattegrond begane grondlaag nieuwe bebouwing (bron: Studio 412)



Figuur 5: plattegrond eerste verdieplingslaag nieuwe bebouwing (bron: Studio 412)



Figuur 6: plattegrond tweede verdieplingslaag nieuwe bebouwing (bron: Studio 412)

In de kelderlaag van het gebouw zijn 25 private bergingen voorzien ten behoeve van de appartementen alsmede één algemene bebrging. Op de begane grondlaag, eerste verdieping en tweede verdieping komen appartementen. Deze zijn deels voorzien van een eigen buitenruimte in de vorm van een tuin (aan de achterzijde van de bebouwing), een (private) groenstrook (aan de straatzijde van de bebouwing) of een balkon. Er komt een onderdoorgang vanaf de straatzijde naar de achterzijde van het gebouw. Het merendeel van de appartementen wordt ontsloten via de achterzijde van het gebouw en het trappenhuis dat zich in de onderdoorgang bevindt, met uitzondering van een viertal appartementen op de begane grond die op maaiveld aan de straat ontsluiten en twee appartementen op de eerste verdieping, welke gebruik maken van de bestaande trapopgang naar deze verdieplingslaag.

De extra bouwlaag sluit in architectuur aan op de reeds bestaande bebouwing. Het aanzicht van het gebouw wijzigt niet in grote mate ten opzichte van het bestaande bebouwingsbeeld op de planlocatie. De bouwhoogte van de bebouwing met extra bouwlaag bedraagt circa 12 meter.



Figuur 7: gevelbeeld Dokter Brabersstraat met zicht richting Markt (bron: Studio 412)

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk zet twee zaken helder neer: een kader voor prioritering van investeringen om Nederland in beweging te krijgen en een selectief ruimtelijk beleid dat meer loslaat en overlaat aan provincies en gemeenten.

Het is de uitdaging om Nederland in de wereldeconomie van de toekomst concurrerend te houden. Dat betekent dat onze stedelijke regio's en netwerken versterkt moeten worden door de kwaliteit voor de leefomgeving te verbeteren, hoogwaardige en klimaatbestendige woon- en werkmilieus te realiseren, de bereikbaarheid te verbeteren en de mobiliteit te verduurzamen, maatregelen te treffen ten behoeve van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimte te maken voor de noodzakelijke transitie naar duurzame energie.

Het Rijk onderscheidt 13 nationale belangen in de SVIR. Daarnaast kiest ze nadrukkelijk voor een vereenvoudiging van de regelgeving en brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degenen die het aangaat: burgers en bedrijven. Zo beëindigt het Rijk zijn rol bij nationale landschappen, rijksbufferzones, binnenstedelijk bouwen, landsbrede verstedelijkingsafspraken, sport- en recreatievoorzieningen.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's rond de Mainports (Rotterdam en Amsterdam), de Brainport, greenports en de valleys van nationaal belang (nationaal belang 1). De doorvertaling van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Naast de SVIR is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel AMvB Ruimte genoemd, van toepassing. Het besluit bevat regels ter borging van een aantal nationale belangen. Het gaat onder meer over rijksbelangen zoals rijksvaarwegen, zones buisleidingen, zones van hoogspanningsleidingen en militaire objecten.

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen gebieden gelegen waaraan een rijksbelang is toegekend.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Daarin staat: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het

bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Deze regeling is analoog eveneens van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die met een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Relevant is om te bepalen of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Is dit niet het geval, dan is de ladder voor duurzame verstedelijking niet op de ontwikkeling van toepassing. De wet verstaat onder stedelijke ontwikkeling "de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". In de jurisprudentie is deze definitie verder vormgegeven. Voor woningbouwlocaties geldt dat voor meer dan elf woningen (vanaf twaalf woningen) sprake is van een stedelijke ontwikkeling. De Ladder moet dan op het bouwplan worden toegepast. De twaalf (of meer) woningen moeten samen wel één woningbouwlocatie vormen.

Met voorliggend initiatief worden 25 woningen mogelijk gemaakt, waarmee sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de wet. Hiermee is een toets aan de Ladder wettelijk verplicht. Roosendaal maakt deel uit van de regio West-Brabant. In 2009 is de Ruimtelijke Visie West-Brabant aangeboden. In deze visie wordt Roosendaal als regionaal verzorgende kern gepositioneerd, met een economisch speerpunt in de logistieke sector. Op het gebied van wonen wil West-Brabant zich openstellen voor mensen die zich in deze regio willen vestigen. De demografische en marktontwikkelingen dwingen de regio en de betrokken gemeenten maatwerk te leveren in nieuw aanbod, herstructurering en woon- en leefmilieus. Tevens ziet de regio zich met een scenario van stabilisatie en krimp geconfronteerd. Tegen de achtergrond van mogelijke krimp in de toekomst komt er steeds meer nadruk te liggen op de regionale aspecten van de woningmarkt, hetgeen ook in West-Brabant aandacht zal gaan krijgen. Roosendaal kiest voor minimaal het bieden van voldoende kansen op passende huisvesting voor de huidige bewoners. De vitaliteit van de bestaande stad en de aanwezigheid van alle belangrijke voorzieningen zijn daarbij een belangrijke graadmeter.

Voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van 25 appartementen in het centrumgebied van de stad Roosendaal. Het programma is gevarieerd met goedkope en middeldure wooneenheden. Hierbij wordt een bestaand gebouw getransformeerd van een detailhandelsvestiging naar een woongebouw. Op basis van jurisprudentie met betrekking tot de toepassing van de Ladder kan worden gesteld dat een functiewijziging zonder nieuw ruimtebeslag doorgaans niet te beschouwen is als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ten behoeve van het voorliggende plan vindt geen nieuw ruimtebeslag plaats. Zoals aangegeven wordt de bestaande bebouwing getransformeerd, waarbij bovenop de bestaande bebouwing een extra bouwlaag wordt toegevoegd. De transformatie van een bestaand gebouw leidt ertoe dat het gebouw weer een duurzame invulling krijgt. Dit betekent dat de Ladder voor dit onderdeel niet hoeft te worden doorlopen. In de bestaande bebouwing zijn 17 woningen voorzien.

Voor zover al sprake zou zijn van het toevoegen van nieuwe woningen buiten bestaande bebouwing, wordt de toevoeging van een extra bouwlaag op de bestaande bebouwing vanuit het perspectief van de Ladder verantwoord. Op de extra bouwlaag zijn in totaal acht woningen voorzien. Dit deel van de

planontwikkeling omvat minder woningen dan de in het bovenstaande aangegeven drempelwaarde van twaalf woningen. Hiermee wordt een uitgebreide verantwoording vanuit de Ladder niet noodzakelijk geacht.

Er wordt een korte verantwoording gegeven vanuit het perspectief van de Regionale Agenda Wonen van de regio West-Brabant. In de Agenda zijn onder meer woonafspraken per gemeente vastgelegd. Voor Roosendaal is daarin voor de periode 2015-2024 een groeiprognose voorzien van 2915 woningen. Het voorliggende plan voorziet in de toevoeging van 25 woningen, wat als passend wordt beschouwd binnen de groeiprognose voor Roosendaal. Er wordt met voorliggend plan voorzien in een (regionale) behoefte.

De planlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij een bestaand winkelpand wordt getransformeerd naar een woongebouw. Hiermee is sprake van duurzaam ruimtegebruik.

Geconcludeerd wordt dat het planvoornemen voorziet in een regionale behoefte en binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd, waarmee wordt voldaan aan de vereisten die vanuit laddertoets worden gesteld.

3.1.4 Ontwerp Nationale Omgevingsvisie

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

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

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. duurzaam economisch groeipotentieel
3. sterke en gezonde steden en regio's
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In het voorliggende ruimtelijk besluit zijn geen strijdigheden met de uitgangspunten uit de ontwerp NOVI opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

De Brabantse Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Op 14 december 2018 is de omgevingsvisie vastgesteld. Daarna volgt een doorvertaling in een Omgevingsverordening en programma's. Tot die zijn vastgesteld blijven bestaande beleidsplannen voor natuur, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en milieu en water van kracht. Daarmee wil Brabant op tijd klaar zijn voor de Omgevingswet wanneer deze in 2022 wordt ingevoerd.

In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdoelstellingen: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor ieder van deze opgaven geeft de omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn: wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn? Maar ook een concreet tussendoel: waar moeten we in 2030 op zijn minst staan om dat langetermijndoel te halen? De omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

3.2.2 Structuurvisie

Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De structuurvisie bestaat uit twee delen (A en B) en een uitwerking.

Deel A

Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem, met aandacht voor bescherming tegen hoogwater, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen en een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Aandacht wordt gevraagd voor sterke regionale economische clusters, (inter)nationale bereikbaarheid en knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden). De provincie realiseert haar doelen door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren.

Deel B

De ruimtelijke belangen en keuzes zijn in vier ruimtelijke structuren geordend. Deze vier ruimtelijke structuren worden in deel B beschreven en zijn:

1. de groenblauwe structuur

De groenblauwe structuur bestaat uit bestaande natuur, watersystemen en nieuwe natuur in hiervoor kansrijke gebieden. Het behoud en de ontwikkeling van natuurwaarden is hier belangrijk. Daarnaast biedt de groenblauwe structuur ruimte aan een natuurlijk en robuust watersysteem. Dit is nodig voor een goed waterbeheer en biedt mogelijkheden om in te spelen op de effecten van klimaatverandering.

2. het landelijk gebied

Het landelijk gebied ligt buiten de groenblauwe structuur en de stedelijke structuur. Het landelijk gebied biedt een multifunctionele gebruiksruimte voor land- en tuinbouw, natuur, water, recreatie, toerisme en kleinschalige stedelijke functies. Land- en tuinbouw zijn de grootste ruimtegebruikers. De provincie streeft hier naar een multifunctionele gebruiksruimte, met behoud van agrarische

productieruimte in die delen van het landelijk gebied waar de landbouw leidend is voor nieuwe ontwikkelingen.

3. de stedelijke structuur

De stedelijke structuur bestaat uit de steden en dorpen in Noord-Brabant. De provincie kiest hier voor twee perspectieven. Ten eerste stedelijke concentratiegebieden waar de groei van de verstedelijking wordt opgevangen. De provincie wil de verstedelijking op goed ontsloten plekken concentreren en de groene ruimte tussen steden openhouden. Ten tweede dienen kernen in het landelijk gebied zoveel mogelijk te worden ontzien van verdere verstedelijking. Alleen de eigen verstedelijkingsbehoefte wordt daar opgevangen.

4. de infrastructuur

Het infrastructuurnetwerk bestaat uit een fijnmazig en samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, luchthavens en buisleidingen. De Brabantse infrastructuur maakt deel uit van het internationale netwerk van infrastructuur in noordwest Europa. De provincie kiest hier voor een goede bereikbaarheid van BrabantStad en de economische clusters van Noord-Brabant. Voor het personenvervoer zijn het hoofdwegennet en het OV-netwerk BrabantStad de dragers. Het goederenvervoer wordt zoveel mogelijk via de te ontwikkelen Goederenruit (spoor en waterwegen) geleid. Zo wordt ruimte gemaakt voor het versterken van de (inter)nationale ontsluiting (weg, water, spoor en lucht) van de Brabantse steden.

Uitwerking structuurvisie

De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied, om zo bij te dragen aan een onderscheidend leef- en vestigingsklimaat ter versterking van de kenniseconomie in Brabant. Bij de opgave voor wonen en werken wordt het accent sterker verlegd naar de te ontwikkelen kwaliteiten, de inzet op herstructurering en het beheer van het bestaand stedelijk gebied.

Rond de steden is de schaal van de verstedelijkingsopgave van een andere orde, dan in de gebieden aan de randen van Brabant. Door de verstedelijking te concentreren zijn er meer mogelijkheden om een hoog voorzieningenniveau in stand te houden en verder te ontwikkelen. Dat gebeurt rond goed ontsloten gebieden, zoals in dynamische stadscentra en op knooppunten van infrastructuur.

Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan.
- overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en

voor woningbouw geldt het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'. Landelijke regio's bieden plaats aan kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. In de landelijke regio's staat het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied centraal. Dit betekent dat het accent op inbreiden, herstructureren en intensief en meervoudig ruimtegebruik ligt.

Het plangebied is gelegen in het stedelijk concentratiegebied. Het opvangen van de woningbehoefte in West-Brabant is onderdeel van de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte. Het toevoegen van woningen op de planlocatie om in die vraag te voorzien is passend binnen de uitgangspunten van de structuurvisie.

3.2.3 Interim omgevingsverordeing

De Interim omgevingsverordening is vastgesteld door Provinciale Staten op 25 oktober 2019 en vervangt een aantal provinciale verordeningen:

1. provinciale milieuverordening;
2. verordening natuurbescherming;
3. verordening ontgrondingen;
4. verordening ruimte;
5. verordening water;
6. verordening wegen.

Om straks klaar te zijn als de Omgevingswet in werking treedt, heeft de provincie eerst een Interim omgevingsverordening vastgesteld. Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet.

De Interim omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening (bijvoorbeeld bij de opbouw en de digitale vormgeving). Deze Interim omgevingsverordening voegt de bestaande regels over de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk samen in één verordening en is beleidsneutraal. Alleen aanpassingen die nodig zijn vanwege de samenvoeging of vanwege al vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie, worden meegenomen. In de Interim omgevingsverordening staan regels voor:

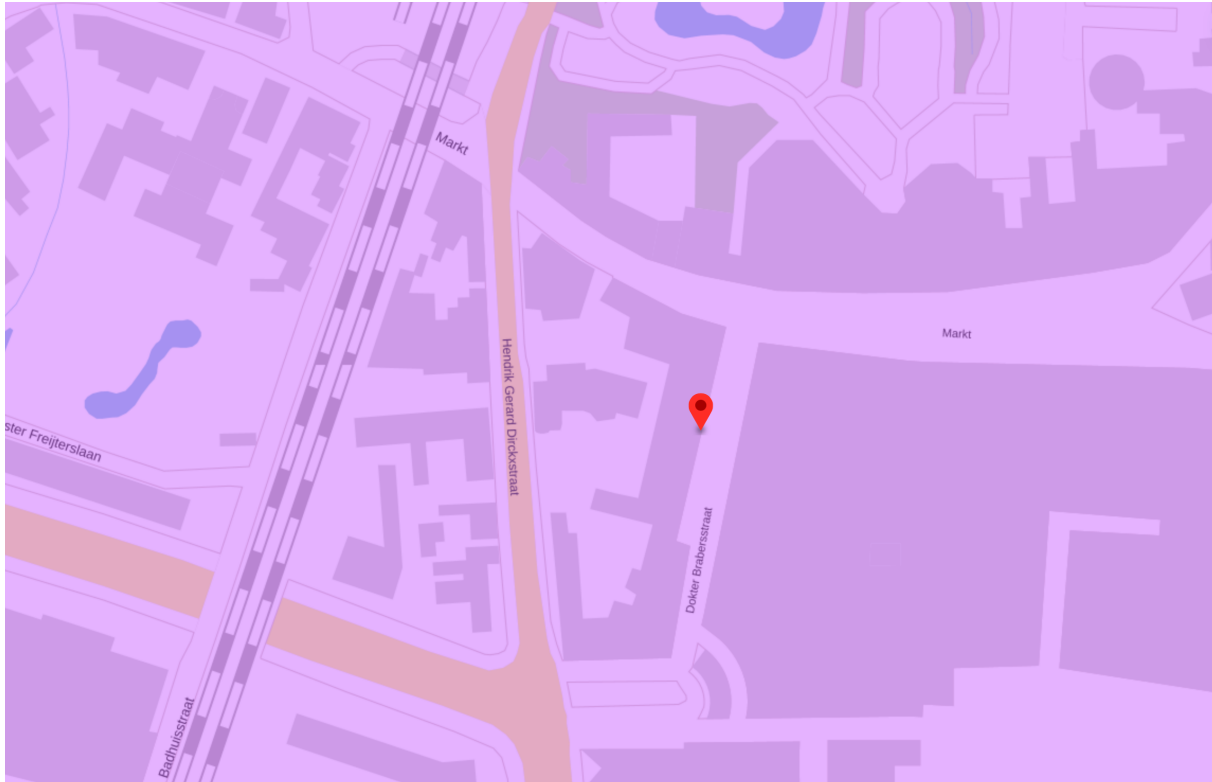
1. Burgers en bedrijven: dit zijn zogenaamde rechtstreeks werkende regels voor activiteiten. Deze regels bevatten voorwaarden om zo'n activiteit te verrichten en geven ook aan of je bijvoorbeeld eerst een melding moet doen voordat je mag beginnen.
2. Bestuursorganen van de overheid: dit zijn zogenaamde instructieregels. Met deze regels kan de provincie een opdracht geven aan gemeenten over onderwerpen die zij in het bestemmingsplan moeten opnemen of aan het waterschap over de manier waarop ze hun taken uitvoeren.

Rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven

Het gaat hier om regels die naast een eventuele vergunningplicht gelden. Er zijn in de Interim Omgevingsverordening voor de volgende thema's rechtstreekse regels opgenomen: grondwaterbescherming, grondwateronttrekking, bodemsanering, stortplaatsen, ontgrondingen, varend ontgassen, stiltegebied, wegen, natuur en landbouw. De meeste van deze regels waren eerst opgenomen

in de Provinciale milieuverordening, de Verordening wegen, de Verordening ontgrondingen en de Verordening natuurbescherming.
Binnen het plangebied zijn voor de volgende werkingsgebieden rechtstreekse regels van toepassing:

1. Stedelijk gebied
2. Diep grondwaterlichaam



Figuur 8: uitsnede verbeelding Interim omgevingsverordening (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Stedelijk gebied

Dit werkingsgebied is relevant voor de rechtstreekse regels ten aanzien van ontwikkelingen van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen. Daarbij is het van belang dat de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken en dat het een duurzame stedelijke ontwikkeling betreft. De toevoeging van de gevraagde 25 wooneenheden passen binnen de regionale woonafspraken. Daarnaast betreft het een duurzame ontwikkeling, onder meer door het hergebruik van bestaande bebouwing waarbij een transformatie in een verouderd stedelijk gebied plaatsvindt, gezien de omvorming van de directe omgeving in een woonmilieu. Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten van de interim verordening.

Diep grondwaterlichaam

Dit werkingsgebied is niet relevant voor dit plangebied.

Instructieregels

Dit zijn de regels die tot voor kort waren opgenomen in de Verordening ruimte Noord-Brabant. Voor het onderhavige plangebied zijn geen thema's aan het plangebied toegekend.

Derhalve zijn er geen thema's vertaald in voorliggende ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

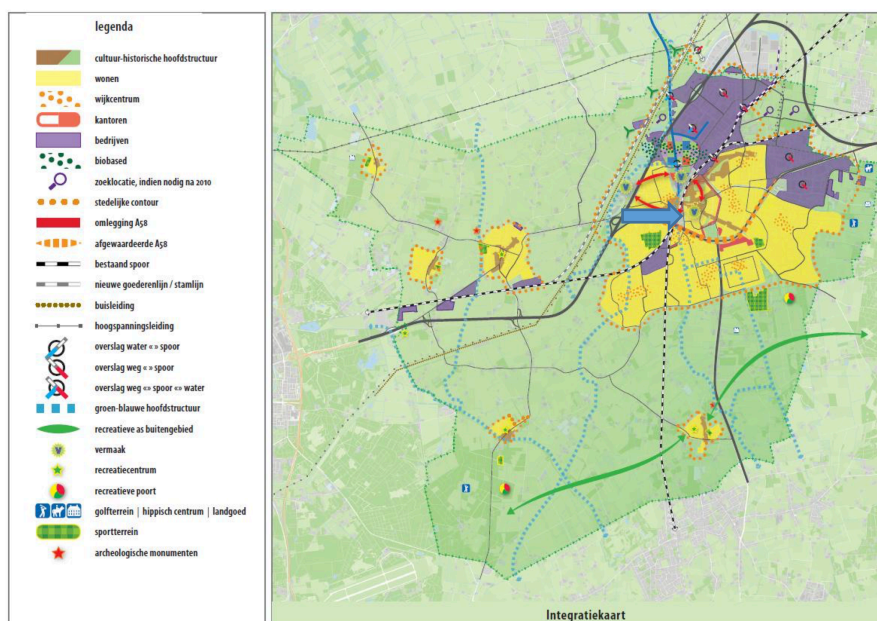
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

Op 13 maart 2013 heeft de gemeenteraad van Roosendaal de gemeentelijke Structuurvisie Roosendaal 2025 vastgesteld. De structuurvisie is gebaseerd op het uitgangspunt dat er sprake dient te zijn van een duurzame ontwikkeling van een compact, compleet en verbonden Roosendaal en van een haalbare en betaalbare lokale ruimtelijke ordening.

In de structuurvisie 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 dichtten. De haalbare en betaalbare lokale ruimtelijke ontwikkeling wordt ondersteund door de volgende keuzes:

- niet meer programma in ontwikkeling nemen dan dat de markt kan opnemen;
- economische druk op de markt genereren door voorzichtig te programmeren;
- eerst bestaande programma's benutten en pas daarna aan nieuwe beginnen. Nieuwe ontwikkelingen van kantoren en winkels voorlopig bevriezen;
- flexibel en kleinschalig programmeren en faseren;
- intensiveren en beter benutten van de bestaande voorraad van stedelijke functies (woningen, bedrijventerreinen, kantoren, maatschappelijk vastgoed);
- toepassen van de SER-duurzaamheidsladder bij ruimtelijke ontwikkelingen;
- uitnodigen, samenwerken en regisseren in plaats van voorschrijven. Verruim de mogelijkheden van bestemmingsplannen (plan vooruit).



Figuur 9: integratiekaart gemeentelijke structuurvisie met ligging plangebied (blauwe pijl) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De planlocatie is op de integratiekaart voor wonen met een aanduiding voor 'vermaak' geduid. Een woningbouwontwikkeling op de planlocatie is passend binnen de uitgangspunten van de gemeentelijke structuurvisie.

3.3.2 Thuis in Roosendaal, woonvisie 2010-2020

Roosendaal wil bestaande inwoners sterker aan de stad verbinden, door te anticiperen op de effecten van de vergrijzing op de woningmarkt, door het aanbieden van differentiatie in woonmilieus en leefstijlen en door inwoners perspectief te bieden op een goede woon- en leefcarrière binnen de wijken; door de Roosendaler trots te laten zijn op zijn/haar stad. Hiervoor is het nodig goede woningen in goede woonomgevingen te hebben en te behouden, waarin een sterke samenhang is tussen de woning, de fysieke en de sociale woonomgeving. Een inwoner heeft niets aan een goede woning in een verloederde omgeving, aan een mooie omgeving zonder sociale kansen, of aan sterke opleidings- en werkmogelijkheden zonder de juiste woning om in te wonen en door te groeien. Bij het aantrekken van nieuwkomers ligt de focus op het bieden van kansen aan jonge gezinnen. Kort en krachtig is de visie voor wonen te omschrijven als: Roosendaal is de woonstad, die haar inwoners boeit en bindt.

De woonvisie is vertaald in drie thema's, waaraan doelstellingen en ambities zijn gekoppeld. Onderstaand zijn deze drie thema's nader geconcretiseerd.

A. Thema I: Binden en perspectief bieden

- a. Roosendaal is de Woonstad.
- b. Roosendaal weet inwoners aan de gemeente te binden.
- c. De woonomgeving in Roosendaal biedt perspectief.

B. Thema II: Leefbare Wijken en Buurten

- a. De inwoners zijn verbonden met en geboeid door hun woonbuurt.
- b. Gedifferentieerde wijken, harmonieuze buurten.
- c. Wijken en dorpen zijn veilig en vertrouwd.

C. Thema III: Samenwerking

- a. Van overheid naar partnerschap.

De vertaling van de visie in thema's en doelstellingen maakt het concreter. Doelstellingen omzetten in kaders voor beleid vormt de basis voor het waarmaken van de visie. De volgende beleidskaders richten zich op de speerpunten van het Roosendaalse woonbeleid namelijk:

- verruiming van de woningvoorraad;
- de bestaande voorraad;
- slaagkansen van doelgroepen;
- leefbaarheid en sociale cohesie.

De woonvisie is vertaald in een tweetal sturingsinstrumenten. Ten eerste in een kaderovereenkomst tussen de corporaties en de gemeente waarin afspraken gemaakt worden over het partnerschap en het woonconvenant, waarin weer concrete prestatieafspraken zijn vastgelegd. De gemeente kan nooit alleen alle ambities uit de woonvisie realiseren. Daarvoor zoekt zij partnerschap met

verschillende partijen. Met corporaties in de vorm van het maken van prestatieafspraken, met bewoners als gesprekspartner in concrete gebiedsontwikkelingen en met ontwikkelaars en/of beleggers in de vorm van overeenkomsten. Het tweede sturingsinstrument wordt gevormd door de woningbouwprogrammering. De woonvisie beschrijft de ambities van Roosendaal op het terrein van wonen. Om van visie naar uitvoering te komen hanteert de gemeente het instrument van de woningbouwprogrammering.

Met onderhavig initiatief wordt bestaande bebouwing getransformeerd naar een woonlocatie. Door de transformatie van bestaande verouderde bebouwing draagt het plan bij aan de instandhouding van kenmerkend Roosendaals vastgoed in het centrumgebied, waarbij een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van dit in ontwikkeling zijnde woongebied in het centrum van de stad. Daarbij wordt gebouwd voor diverse doelgroepen, waarbij de twee kleinere appartementen, van respectievelijk circa 50 en 53 m², binnen de ontwikkeling woonruimte kunnen bieden aan starters op de woningmarkt. De grotere appartementen zijn geschikt voor zowel starters als woningzoekenden binnen het duurdere huursegment. Deze appartementen bieden een gedifferentieerde verruiming ten opzichte van de bestaande woningvoorraad en vergroten de slagingskansen voor het vinden van een passende woning aan meerdere doelgroepen op de woningmarkt. Het plan is derhalve in lijn met de Woonvisie.

3.3.3 Visie Roosendaal Gezonde Stad

In 2014 is de visie Roosendaal Gezonde Stad vastgesteld. Roosendaal is een mooie, overzichtelijke stad met een hoog voorzieningenniveau, goed onderwijs en een passende arbeidsmarkt. Het is een heel goede woonstad en de gemeente is groen met een prachtige landschappelijke omgeving. Economisch gezien is ze een multimodale hotspot. Maar om te komen tot een binnenstad waarin ondernemers, consumenten, bewoners en de gemeente weer meerwaarde gaan toevoegen moet de binnenstad worden aangepakt. De binnenstad is de identiteitsdrager van de gemeente. De markt is aan zet. Hierbij wordt ingezet op een binnenstad die compacter wordt, maar grootser aanvoelt.

De visie zorgt voor een onlosmakelijk geheel van fysieke verbeteringen (concentratie winkels in het stadscentrum, minder leegstand, een nieuwe centrumring met eenrichtingsverkeer, opheffen parkeren op straat, meer groen en beleving) en virtuele verbeteringen (Smart Retail, een soepeler bestemmingsplan regime, alternatieve financiering en een nieuwe organisatie). De belangrijkste pijlers van de visie zijn: Een compactere binnenstad, waarin winkels en voorzieningen zo veel mogelijk worden geconcentreerd. Dat betekent: bestaande 'retailtrekkers' behouden en nieuwe aantrekken door middel van een kleiner stadscentrum, met als basis een nieuw, uitnodigend bestemmingsplan. Buiten het centrum vermindert het aanbod aan winkelruimte. Leegkomende ruimte krijgt een andere functie, bijvoorbeeld als woonruimte, dienstverlening of als creatieve broedplaats. Het mes snijdt zo aan twee kanten: meer woonruimte leidt tot meer sociale veiligheid en tot een groter draagvlak onder voorzieningen.

3.3.4 Visie Dr. Brabersstraat

In de visie Dr. Brabersstraat is een doorontwikkeling van het gebied Dr. Brabersstraat opgenomen, waarbij de gemeente randvoorwaarden heeft opgesteld gebaseerd op de visie 'Roosendaal Gezonde Stad' (2014). De Dr. Brabersstraat is belangrijk voor de doorontwikkeling van de binnenstad. Voor de planlocatie en de omgeving is daarbij met name voorzien in een ontwikkeling naar een stedelijk woonmilieu. Daarbij wordt de Dr. Brabersstraat vergroend en ingericht op het veranderende klimaat en de nieuwe (woon)functie van de straat. De visie Dr. Brabersstraat gaat uit van herontwikkeling van het daar aangrenzende vastgoed. De straat transformeert van winkelstraat naar woonstraat waarbij de woningen, al dan niet in nieuwe bebouwing, zich richt naar de Dr. Brabersstraat, de belangrijkste openbare ruimte. Het voornemen past hiermee binnen de gestelde kaders van de visie, welke op 18 maart 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

Met een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden de milieugevolgen van een plan in beeld gebracht. De m.e.r. is gebaseerd op Europese regelgeving. In Nederland is de m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r.. De Wm gaat vooral in op de procedure en de inhoudsvereisten. In het Besluit m.e.r. is geregeld in welke gevallen een m.e.r. moet worden opgesteld.

Bij het Besluit m.e.r. is een bijlage opgenomen waarin de criteria voor een m.e.r.-plicht (onderdeel C) en een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) staan. Een beoordelingsplicht houdt in dat moet worden nagegaan of er sprake is van (mogelijke) belangrijke milieugevolgen. Als deze niet kunnen worden uitgesloten, dan geldt een m.e.r.-plicht.

De onderdelen C en D zijn onderverdeeld in 4 kolommen:

- Kolom 1: de activiteit zelf
- Kolom 2: drempelwaarden activiteit
- Kolom 3: de kaderstellende plannen (zoals een bestemmingsplan)
- Kolom 4: de besluiten

De drempelwaarden van activiteiten die zijn opgenomen in onderdeel D zijn indicatief. Indien een activiteit wordt genoemd in onderdeel D, maar beneden de drempelwaarde van kolom 2 valt, moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsvinden. Dit geldt zowel voor kaderstellende plannen, zoals een bestemmingsplan, als voor besluiten.

In dit kader zijn met name 11.2 en 11.3 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. van belang. Het gaat daarbij om:

- D 11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen;
- D 11.3: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient aan de hand van de volgende aspecten te worden beoordeeld of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben:

1. de kenmerken van de activiteit (aard, omvang, cumulatie met andere ontwikkelingen);
2. de locatie van de activiteit (kenmerken van het plangebied en de kwetsbaarheid van de omgeving);
3. de mogelijke gevolgen van de activiteit.

Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied en wordt gevormd door een reeds bebouwd perceel in een centrumstedelijke omgeving. De ontwikkeling betreft de realisatie van in totaal 25 wooneenheden. Uit het Besluit ruimtelijke ordening volgt geen kwantificering ten aanzien van aantallen woningen om te bepalen of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Op basis van

vaste jurisprudentie volgt dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden.

De voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van 25 woningen, waarmee er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Hiermee is een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Het plangebied sluit direct aan op de bestaande infrastructuur, gevormd door de Dokter Brabersstraat. De uitgevoerde onderzoeken (weg- en railverkeerslawaaï, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid) en de kwalitatieve beschouwing van onderdelen (stikstofdepositie, luchtkwaliteit en water) tonen aan dat het realiseren van woningen op de locatie voldoet aan de wettelijke eisen en een verantwoorde situatie inhoudt vanuit milieuoogpunt.

De verrichte onderzoeken onderstrepen de conclusie dat geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Op grond daarvan wordt geconcludeerd dat een milieueffectrapportage niet noodzakelijk is.

4.2 Akoestiek

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en de Wet luchtvaart. Het betreft normen voor industrielawaai, weg- en railverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï. Er wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan in een aantal gevallen met ontheffing tot een bepaalde maximum hoogte, mag worden afgeweken.

De normstelling heeft tot doel nieuwe geluidhindersituaties en daarmee gezondheidsschade te voorkomen. Om dit doel te bereiken worden zones gedefinieerd, waarbinnen plannen met geluidgevoelige bestemmingen moeten worden getoetst aan de normen. Volgens de Wet geluidhinder gelden er voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Bij de voorkeursgrenswaarde mag worden verondersteld dat het percentage gehinderden beperkt is. Wanneer een maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dan is er sprake van een locatie die in beginsel niet geschikt is voor de vestiging van een geluidgevoelige bestemming.

Om te bepalen of bij de realisatie van de gevraagde nieuwe woonfunctie wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder gestelde waarden is in april 2021 een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï uitgevoerd. Onderstaande zijn de onderzoeksresultaten daarvan weergegeven. De volledige rapportage van het akoestisch onderzoek is als bijlage bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Wegverkeerslawaaï

In het akoestisch onderzoek is per wooneenheid de geluidbelasting berekend als gevolg van zoneplichtige wegen. In de berekeningsresultaten is rekening gehouden met de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï zijn de Hendrik Gerard Dirckxstraat, de Burgemeester Freijterslaan/Markttunnel, Stationsstraat, Laan van Brabant en

Kade beschouwd. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van de Hendrik Gerard Dirckxstraat ten hoogste 49 dB bedraagt (inclusief aftrek art. 110g Wgh). De geluidbelasting is daarmee hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De geluidbelasting als gevolg van de Burgemeester Freijterslaan/Markttunnel, Stationsstraat, Laan van Brabant en Kade voldoet in alle rekenpunten aan de voorkeursgrenswaarde.

Railverkeerslawaaï

De geluidbelasting als gevolg van railverkeer is berekend, waaruit blijkt dat deze ten hoogste 58 dB bedraagt. Hiermee is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde.

Cumulatie

Voor zowel de Hendrik Gerard Dirckxstraat als de spoorlijn geldt dat de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Op basis van de Wet geluidhinder moet in dat geval de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk worden gemaakt als gevolg van de Hendrik Gerard Dirckxstraat en de spoorlijn. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt ten hoogste 57 dB (exclusief aftrek art. 110g Wgh) en voldoet daarmee aan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer. De cumulatieve geluidbelasting wordt toelaatbaar geacht.

In het kader van de beoordeling van het te verwachten akoestisch woon- en leefklimaat is ook de cumulatie van de geluidbelastingen ten gevolge van alle relevante geluidbronnen bepaald. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 57 dB exclusief aftrek conform art. 110g Wgh en wordt volledig bepaald door de Hendrik Gerard Dirckxstraat en de spoorlijn. Op basis van de berekende gecumuleerde geluidbelastingen wordt geconcludeerd dat er als gevolg van weg- en railverkeer sprake is van een matig tot redelijk woon- en leefklimaat.

Maatregelen

Indien een geluidbelasting als gevolg van de onderzochte geluidsbron hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten hogere waarden worden aangevraagd. Deze hogere waarden kunnen pas worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn.

1. Maatregelen aan de bron

Voor de Hendrik Gerard Dirckxstraat geldt dat de initiatiefnemer geen invloed heeft op het stiller worden van voertuigen. Maatregelen aan de bron zijn daarom maatregelen die betrekking hebben op de uitvoering van de weg (wegdektype en snelheid) of het verkeer (intensiteiten en samenstelling).

Op basis van de functie van de weg is het niet te verwachten dat op korte termijn wijzigingen mogelijk zijn met betrekking tot de snelheden, verkeersintensiteiten en verkeerssamenstelling.

Bij het toepassen van een dunne deklaag (met uitzondering van de eerste 50 meter vanaf de kruispunten) kan een geluidreductie van circa 3 dB bereikt worden. De geluidreductie is voldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. Aangezien er als gevolg van de Hendrik Gerard Dirckxstraat slechts ter plaatse van 5 woningen een overschrijding van de

voorkeursgrenswaarde wordt berekend en deze overschrijding niet meer dan 1 dB bedraagt, stuit het toepassen van geluidreducerend asfalt tegen bezwaren van financiële aard.

Door bijvoorbeeld het verlagen van de rijsnelheid, het aanpassen van de railintensiteiten en/of het aanbrengen van raildempers kan de geluiduitstraling vanwege het spoor worden beperkt.

Het aanpassen van de railintensiteiten en het verlagen van de rijsnelheid is alleen mogelijk met medewerking van het bevoegd gezag.

Bij het toepassen van betonnen dwarsliggers kan slechts een geluidreductie van circa 1 dB bereikt worden. De geluidreductie is daarmee onvoldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen en wordt daarom niet als realistisch beschouwd.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat maatregelen aan de bron voor zowel de Hendrik Gerard Dirckxstraat als de spoorlijn niet doelmatig zijn dan wel stuiten op bezwaren van financiële, verkeerskundige of technische aard.

2. Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht bestaan uit geluidsreducerende schermen of grondwallen.

Een afscherming langs de Hendrik Gerard Dirckxstraat zal niet doelmatig zijn aangezien het scherm regelmatig onderbroken moet worden ter plaatse van mogelijke in- en uitritten van de percelen aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat.

Gezien de afstand van circa 120 meter van de appartementen tot het spoor zal een scherm met een relatief grote lengte noodzakelijk zijn om voldoende geluidreductie te realiseren en wordt daarom niet als doelmatig beschouwd.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

3. Maatregelen bij de ontvanger

Maatregelen bij de ontvanger bestaan uit het treffen van maatregelen aan de gevel van de woningen.

De verwachting is dat er zowel aan de voor- als aan de achterzijde van het pand nieuwe kozijnen met HR++ glas worden voorzien. Dit zal het akoestisch binnenklimaat in ieder geval ten goede komen.

Aanvraag hogere grenswaarde

Gebleken is dat zowel bron- als overdrachtsmaatregelen in de voorliggende situatie stuiten op bezwaren van technische, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor de nieuwe woningen aan de Dokter Brabersstraat 4-10 worden daarom de hogere waarden aangevraagd zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek. In totaal zijn er voor 5 appartementen hogere waarden nodig als gevolg van de Hendrik Gerard Dirckxstraat en voor 6 appartementen als gevolg van de

spoorlijn. De daartoe benodigde beschikking is als bijlage bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande en met het aanvragen van een hogere grenswaarde vormt het aspect akoestiek geen belemmering voor het planvoornemen.

4.3 Stikstofdepositie

Vanuit de rijksoverheid is de AERIUS Calculator uitgegeven. Op grond hiervan kan een inschatting worden gemaakt of er sprake is van significante effecten van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden als gevolg van een woningbouwontwikkeling. Op 23 februari 2022 is met de AERIUS Calculator door Raad voor Ruimte een berekening gemaakt aan de hand van de projectkenmerken. De rapportage behorende bij deze berekening is als bijlage bijgevoegd.

Bij de berekening is als uitgangspunt gehanteerd dat er 25 appartementen worden gerealiseerd. Op grond van de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator' van BIJ12 is bepaald dat voor appartementen in een worstcase benadering (bij gasverbruik binnen de woning) een uitstoot van 1,11 kg NO_x per jaar wordt gehanteerd. Voor de gevraagde 25 appartementen betekent dit dus in een worst casebenadering een totale emissie van 27,80 kg NO_x per jaar. Bij gasloos bouwen is de emissiefactor per woning 0,0 kg NO_x per jaar.

Tevens is de verkeersgeneratie vanwege voorliggende ontwikkeling bepaald (zie paragraaf 4.8) en als lijnbron ingevoerd in de AERIUS Calculator. Dit leidt tot een totale emissie van 6,9 kg NO_x per jaar en een totale emissie van 0,5 kg NH₃ per jaar. De lijnbron is gemodelleerd op de dichtstbijzijnde parkeergarage, alwaar de parkeervoorzieningen voor de voorliggende ontwikkeling gerealiseerd zullen worden. Het appartementengebouw zelf ligt binnen autoluw gebied en is daarom maar zeer beperkt bereikbaar voor autoverkeer, met name daar waar het een bijzondere situatie betreft (bijvoorbeeld verhuisbewegingen).

Uit de berekening van het worst-casescenario blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling geen depositieresultaten oplevert boven 0,00 mol/ha/jaar.

Het vorengaande in ogenschouw nemend kan worden geconcludeerd dat er als gevolg van de realisatie van de gevraagde 25 appartementen geen sprake is van een significant effect op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie.

4.4 Luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 (met name onder titel 5.2) van de Wet milieubeheer bevat bepalingen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Indien projecten in betekenende mate bijdragen aan

de luchtkwaliteit, dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden en moet worden getoetst aan de normen. Indien er sprake is van een project dat niet in betekenende mate bedraagt aan de luchtkwaliteit, dan kan dit nader onderzoek achterwege blijven. Door middel van de zogeheten 'NIBM-tool' kan dit worden bepaald.

Ten behoeve van de gevraagde 25 appartementen zal de gemiddelde toename in verkeersproductie 6 motorvoertuigbeweging per appartement per etmaal (weekdaggemiddelde) bedragen, in totaal 150 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Door middel van de NIBM-tool is de bijdrage van de verkeersgeneratie van de appartementen aan de luchtkwaliteit bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

| Jaar van planrealisatie | | 2022 |
|--|---------------------------------------|-------------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan | | |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) | | 150 |
| Aandeel vrachtverkeer | | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer | NO ₂ in µg/m ³ | 0,10 |
| | PM ₁₀ in µg/m ³ | 0,02 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³ | | 1,2 |
| Conclusie | | |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig | | |

Figuur 10: rekenresultaten NIBM-tool

Op grond van de resultaten van de NIBM-tool wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van betekenende mate bijdrage van de appartementen aan de luchtkwaliteit. Dit aspect vormt geen belemmering voor de planvorming.

Naast de effecten van het project op de luchtkwaliteit is beschouwd of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van de achtergrondconcentraties PM_{2,5}, PM₁₀ en NO₂. Als grenswaarden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gelden voor voornoemde stoffen respectievelijk een jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³ voor PM_{2,5}, een jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ voor PM₁₀ met een daggemiddelde concentratie van 50 µg/m³ op niet meer dan 35 dagen per jaar en een jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ voor NO₂.

Uit de NSL-monitoring voor de omgeving van het plangebied blijkt voor het jaar 2020 dat er in geen enkel geval sprake is van overschrijding van voornoemde grenswaarden. Voor PM_{2,5} bedraagt de jaargemiddelde concentratie op alle rekenpunten in de omgeving <20 µg/m³, voor PM₁₀ bedraagt de jaargemiddelde concentratie op alle rekenpunten in de omgeving <35 µg/m³ en bedraagt het

aantal overschrijdingsdagen minder dan 35 per jaar. Voor NO₂ bedraagt de jaargemiddelde concentratie op alle rekenpunten in de omgeving <35 µg/m³.

Vanuit oogpunt van luchtkwaliteit wordt de gevraagde woonfunctie aanvaardbaar geacht.

4.5 Externe veiligheid

Ten behoeve van het realiseren van een woonfunctie op de planlocatie is in januari 2022 een beschouwing gedaan van risicobronnen en het daarbij behorende plaatsgebonden dan wel groepsrisico uit oogpunt van externe veiligheid. De resultaten van deze beschouwing staan in het onderstaande weergegeven. De volledige beschouwing is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

In de nabijheid van de planlocatie is een aantal risicobronnen aanwezig, te weten een gasdruk- en regelstation aan het Kadeplein 4, een hogedruk aardgasleiding van Gasunie, het Prorail Emplacement aan het Stationsplein 1a, en een aantal transportroutes gevaarlijke stoffen, te weten de spoorlijn Sloehaven – Roosendaal West (route 11), de spoorlijn Roosendaal West – Essen (route 35) en rijksweg A58 knooppunt De Stok – afrit 24.

Externe veiligheid beschrijft de grootte van het overlijdensrisico als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen. De mate van externe veiligheid wordt bepaald door de grootte van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde van 10⁻⁵ per jaar voor 10 dodelijke slachtoffers, 10⁻⁷ per jaar voor 100 dodelijke slachtoffers en 10⁻⁹ voor 1000 dodelijke slachtoffers.

Uit berekeningen van de Omgevingsdienst Midden en West-Brabant (juni 2021) blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn Roosendaal West – Essen (route 35) 2,8 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Tevens blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn Sloehaven – Roosendaal West (route 11) beduidend lager ligt, waarmee het groepsrisico van route 35 maatgevend is. Vanwege de beperkte omvang van het plangebied binnen een dichtbevolkt woongebied op circa 130 meter vanaf het spoor wordt geconcludeerd dat voorliggende ontwikkeling op deze afstand van het spoor geen significante invloed op de groepsrisicoberekening heeft.

Op basis van dit groepsrisico is een verantwoording groepsrisico noodzakelijk. Hiertoe dient de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant in de gelegenheid gesteld te worden om advies uit te brengen. Uit het Standaardadvies 2021 van de Brandweer Midden- en West-Brabant namens het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant volgt op basis van het daarin opgenomen 'stroomschema standaard verantwoording' dat volstaan kan worden met een standaard verantwoording van het groepsrisico. Daarbij kan altijd het standaardadvies van de Veiligheidsregio worden toegepast.

De overige risicobronnen in de directe omgeving van de woningbouwlocatie vormen geen belemmering voor de realisatie van de woningen.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Ten behoeve van het realiseren van een woonfunctie op de planlocatie is in januari 2022 een beschouwing gedaan van in de nabijheid gelegen bedrijven en inrichtingen. De resultaten van deze beschouwing staan in het onderstaande weergegeven. De volledige beschouwing is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Uit de beschouwing kan worden geconcludeerd dat voor alle inrichtingen in de omgeving van het plangebied een richtafstand van 0 meter geldt, waaraan is voldaan.

Conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen zijn in de nabije omgeving van het plangebied reeds diverse bestaande woningen gesitueerd op een gelijke of zelfs kleinere afstand van de aangetroffen inrichtingen dan de nieuw te realiseren woningen. Het betreffen met name woningen die boven een inrichting zijn gelegen, waaronder ook het reeds (leegstaande) appartement binnen het plangebied. Hiermee zal de realisatie van de nieuwe woningen niet leiden tot beperkingen van de vergunde rechten van de bestaande inrichtingen.

Op en nabij de planlocatie geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Binnenstad' de bestemming 'Centrum - 1'. Binnen deze bestemming zijn ook op basis van de Staat van bedrijfsactiviteiten behorende bij het bestemmingsplan bepaalde ambachtelijke bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 2 en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Dergelijke activiteiten zijn echter over het algemeen zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving dat deze grenzend aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De betreffende inrichtingen zullen daarbij in ieder geval ook aan wettelijke grenswaarden (veelal de standaard geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit) moeten voldoen. Ook in geval van een maximaal planologische invulling zal dus sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.7 Water

Bij ruimtelijke projecten dient overleg gevoerd te worden met de waterbeheerder. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Oppervlaktewater

Er zijn geen watergangen in of nabij het plangebied gelegen waarop effecten als gevolg van de voorliggende ontwikkeling plaatsvinden.

Waterkwantiteit

In het kader van de watertoets wordt een vergelijk gemaakt tussen de toekomstige situatie en de bestaande situatie in het plangebied. Het bestaande verhard oppervlak wordt niet vergroot ten opzichte van het toekomstig verhard oppervlak, aangezien de ontwikkeling een transformatie van een bestaand gebouw betreft met de toevoeging van een extra bouwlaag bovenop en binnen de footprint van het bestaande gebouw. Watercompensatie is daarmee niet aan de orde.

Waterkwaliteit

Het voorliggende plan heeft geen effect op de waterkwaliteit.

Riolering

Het gehele plangebied wordt aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel.

Volksgezondheid

Voorkomen dient te worden dat vuilwater wordt overgestort. Dit wordt tegengegaan door het afkoppelen van hemelwater van de droogweerafvoer. Hiermee worden de risico's van watergerelateerde ziekten en plagen tot een minimum beperkt.

Bodemdaling

Ten behoeve van het voorliggende plan worden er geen waterpeilen aangepast. Van bodemdaling zal hierdoor geen sprake zijn.

Verdroging

Vanwege het uitblijven van aanpassing van de huidige waterpeilen zal er tevens geen (negatieve) invloed zijn op karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden als gevolg van de realisatie van het plan.

Natte natuur

Het plangebied is niet gelegen in een gebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland, waarmee negatieve effecten als gevolg van het plan op het Natuurnetwerk Nederland worden uitgesloten.

Waterveiligheid

Het plangebied is niet gelegen in of in de nabijheid van een beschermingszone behorende bij een waterkering.

Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de riolering behoren toe aan de gemeente Roosendaal.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de realisatie van de gevraagde appartementen.

4.8 Mobiliteit en parkeren

Mobiliteit

Vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening mag er geen sprake zijn van een onevenredige publieks- en/of verkeersaantrekkende werking van de gevraagde functie.

Bestaand

In de bestaande situatie is sprake van een detailhandelsvestiging met bijbehorende ondergeschikte functies zoals kantoorruimte op de verdieping en opslag. Het totale oppervlak van de detailhandelsvestiging bedraagt circa 1.764 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). Tevens is in de bestaande situatie één appartement aanwezig. De verkeersgeneratie voor de detailhandelsvestiging met

bijbehorende ondergeschikte functies is gezien de omvang en mengvorm gekenschetst als commerciële dienstverlening. De verkeersgeneratie hiervoor kent een bandbreedte van 6,3 tot 8,6 vervoersbewegingen per 100 m² bvo. Uitgaande van de worst-case benadering bedraagt voor de detailhandelsvestiging de verkeersgeneratie daarmee $(1.764 / 100) \times 8,6 = 152$ motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor appartementen wordt als uitgangspunt gehanteerd een verkeersgeneratie van 6 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De totale verkeersgeneratie in de bestaande situatie bedraagt daarmee 158 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Nieuw

De gevraagde functie betreft het toevoegen van 25 wooneenheden aan een centrum-stedelijke omgeving. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat elk appartement 6 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert, wat neerkomt op een totale verkeersgeneratie van $25 \times 6 = 150$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Ten opzichte van de bestaande situatie leidt de toekomstige situatie tot een kleine afname in verkeersgeneratie. Daarmee is er in dit bestaand milieu geen sprake van een onevenredige toename in publieks- en/of verkeersaantrekkende werking.

Hiermee wordt de gevraagde ontwikkeling aanvaardbaar geacht.

Parkeren

Het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de Nota Parkeernormen. Hierin is per functie de parkeernorm opgenomen.

Bestaand

In de bestaande situatie is sprake van een detailhandelsvestiging met een omvang van circa 1.764 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo) en een vrije sector huurappartement. Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid geldt voor een winkel binnen het hoofdwinkelcentrum een parkeernorm van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor het appartement binnen de centrumring geldt een parkeernorm van 1,30 parkeerplaats per woning. De parkeerbehoefte in de bestaande situatie bedraagt daarmee voor de detailhandelsvestiging $(1.764 / 100) \times 3 = 52,92$ parkeerplaatsen en voor het appartement 1,30 parkeerplaatsen. Dit leidt tot een totale parkeerbehoefte van 54,22 (afgerond 54) parkeerplaatsen.

Nieuw

In navolging van diverse transformatieopgaven (winkels naar woningen) in het autoluwe gebied van Roosendaal, is de parkeernorm voor woningen bij transformatieopgaven naar beneden bijgesteld. Woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein genereren extra verkeersbewegingen door het autoluwe gebied. De extra verkeersbewegingen tasten het autoluwe karakter van het gebied aan en zorgen voor leefbaarheids- en veiligheidsproblemen. Dit is niet wenselijk. Bovendien is er capaciteit om abonnementen af te nemen in de particuliere parkeergarages.

De parkeernorm wordt gesteld op een maximum norm van 0,15 parkeerplaatsen per woning. Als de ontsluiting plaatsvindt via het autoluwe gebied, zullen er niet

meer parkeerplaatsen worden toegestaan. Hiernaast zal de ontwikkelaar nog wel in overleg met de gemeente een mobiliteitsplan moeten opstellen waarin wordt ingegaan op de verwachte parkeerbehoefte en hoe de ontwikkelaar verwacht dat dit in de toekomst zal worden opgelost.

In de nieuwe situatie worden 25 appartementen binnen de centrumring gerealiseerd. Op basis van de parkeernormering bij een transformatie binnen het autoluwe gebied bedraagt de parkeerbehoefte 0,15 parkeerplaatsen per woning. Dit leidt tot een maximale totale parkeerbehoefte van $25 \times 0,15 = 3,75$ (afgerond 4) parkeerplaatsen.

Met Parkeer Beheer Roosendaal is overeengekomen dat ten behoeve van de opvang van deze parkeerbehoefte in de nabijgelegen parkeergarages parkeerplaatsen te huur worden aangeboden. Parkeer Beheer Roosendaal houdt rekening met de parkeerbehoefte als gevolg van voorliggende ontwikkeling. Hiervoor is reeds een reservering gemaakt binnen de bestaande parkeervoorzieningen. Hiermee is het realiseren van parkeerplaatsen buiten eigen terrein verzekerd.

Het aspect parkeren vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende plan.

4.9 Archeologie

In het plan is sprake van behoud en hergebruik van een bestaande kelder. Hiermee is er geen sprake van ingrepen in de bodem dus ook geen verstoring van eventueel aanwezige archeologische waarden.

In het vigerende bestemmingsplan is aan de gronden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' toegekend. De archeologische waarden ter plaatse betreffen sporen en relictten die zich onder het maaiveld bevinden en van belang zijn voor de kennis van de historie en ontwikkeling van stad en omgeving. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' waarborgt dat dergelijke sporen niet ongezien verloren kunnen gaan. Zij dienen in situ behouden te worden en, alleen als het niet anders kan, door middel van onderzoek (opgravingen) ex situ behouden te blijven. De plicht hiertoe ligt bij de ontwikkelaar van de ruimtelijke ingreep en is afhankelijk van onder meer diepte en oppervlak van de bodemverstoring.

Het perceel Dr Brabersstraat 4-10 ligt in een zone met een hoge archeologische verwachting. Het betreft hier de oudste bewoonde kern van Roosendaal. In voorliggende ontwikkeling is echter sprake van een hergebruik van een bestaande kelder. Binnen het volume van de kelder zijn er geen archeologische sporen meer aanwezig. Er zijn verder geen (grote) bodemingrepen voorzien. Naar verwachting zal er geen archeologisch onderzoek nodig zijn.

5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op de voorliggende procedure voor omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan is de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat het ontwerpbesluit voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage wordt gelegd. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden om zienswijzen op het plan in te dienen.

6 Financiële haalbaarheid

Bij de vaststelling van een ruimtelijk besluit ten behoeve van een ontwikkeling heeft de gemeente de wettelijke verplichting om de kosten, die de gemeente moet maken om deze ontwikkeling mogelijk te maken, te verhalen op de eigenaar/ontwikkelaar.

Voorliggende ruimtelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning op basis van de uitgebreide procedure ex artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De kosten die de gemeente daarvoor moet maken worden verhaald op basis van de bepalingen in de legesverordening. Tevens is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten waarin het kostenverhaal is geborgd. Aan het wettelijk verplichte kostenverhaal wordt daarmee voldaan.