



Aanvulling OER n.a.v. Advies Commissie m.e.r.

OER bij omgevingsvisie Roosendaal deel 3

projectnummer 0466308.100
definitief
21 september 2022

Aanvulling OER n.a.v. Advies Commissie m.e.r.

OER bij omgevingsvisie Roosendaal deel 3

projectnummer 0466308.100

definitief

21 september 2022

Auteurs

B. van Dijck

R.J. Last

Opdrachtgever

Gemeente Roosendaal

Stadsarf 1

4701 NK ROSENDAAL

datum

21 september 2022

beschrijving

definitief

vrijgave

J.J. Verhoeven

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Advies van de Commissie m.e.r.	1
1.3	Zienswijzen	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Aanvulling op het OER (deel 3 van het OER)	4
2.1	Proces	4
2.2	OER als spiegel voor de omgevingsvisie	6
2.2.1	Sterke stad: Rondje Rosendaal	8
2.2.2	Sterke Stad: Overige: Woongebieden, Rosada / De Stok, Werkgebieden	30
2.2.3	Stadsrandzones	33
2.2.4	Vitaal Platteland en dorpen	35
2.2.5	Resume: Rosendaal in het algemeen	43
2.3	Passende beoordeling	45
2.4	Monitoring	46
2.5	Samenvatting	47

Bijlage 1: Overzicht van projecten waar al over is besloten en die of al worden uitgevoerd of zeker zullen worden uitgevoerd

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Roosendaal stelt onder het motto “De Verbonden Stad” een omgevingsvisie op. Met deze visie bepaalt zij de koers voor de fysieke leefomgeving van de gemeente voor de periode tot in ieder geval 2030. De omgevingsvisie bepaalt op hoofdlijnen de omgevingskeuzes voor het ruimtelijk en fysieke domein. De omgevingsvisie wordt in de komende jaren verder uitgewerkt in onder meer (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma’s en te verlenen omgevingsvergunningen.

Bij de omgevingsvisie is een m.e.r.-procedure doorlopen (waarbij m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) en een omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER heeft samen met de ontwerp-omgevingsvisie van 7 februari t/m 21 maart ter inzage gelegen. Conform de wettelijke eisen heeft de gemeente Roosendaal de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), een onafhankelijke toetsende instantie, gevraagd om over dit OER een toetsingsadvies uit te brengen.

In haar advies van 20 april 2022 adviseert de Commissie m.e.r. het OER op een aantal punten aan te vullen. De hier voorliggende aanvulling op het OER geeft een reactie op het advies van de Commissie m.e.r., geeft aan hoe met het advies van de Commissie m.e.r. wordt omgegaan en biedt aanvullende informatie om tot een volwaardige afweging van het milieubelang te komen bij de besluitvorming rondom de omgevingsvisie van de gemeente Roosendaal. Hierbij zijn ook de zienswijzen op de ontwerp omgevingsvisie betrokken, voor zover ze een reactie op het OER betreffen. Hiermee is invulling gegeven aan artikel 7.14 lid 1 onder d van de Wet Milieubeheer.

Na een samenvatting van de hoofdpunten van het toetsingsadvies is in deze rapportage per punt een reactie gegeven.

1.2 Advies van de Commissie m.e.r.

Hieronder zijn de hoofdpunten van de adviestekst van de Commissie m.e.r. opgenomen:

‘De omgevingsvisie, waarvoor dit OER is opgesteld, geeft een helder en systematisch beeld van de opgaven en ambities van Roosendaal. Ook het OER zelf is systematisch en duidelijk opgezet. De Commissie heeft begrepen dat het opstellen van het OER een belangrijke rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van de omgevingsvisie. Tegelijkertijd constateert de Commissie echter dat het OER in de huidige vorm te globaal en algemeen van aard is. Het benut daarmee niet de maximale mogelijkheden om de omgevingsvisie te onderbouwen, te voeden en een spiegel voor te houden. De Commissie signaleert bij de toetsing van het OER dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de omgevingsvisie. De Commissie adviseert het OER aan te vullen met de volgende informatie:

- *Waar staat de gemeente? Maak de beschrijving van de referentiesituatie (de ‘foto van de leefomgeving’) compleet. Analyseer en duid deze gegevens en maak concreet wat de huidige knelpunten in de leefomgeving zijn, die de gemeente op wil lossen.*
- *Wat wil de gemeente bereiken? Maak voor het OER een selectie van de belangrijkste ambities en opgaven en werk die concreter uit. Geef een beoordeling van de haalbaarheid ervan.*

- *Wat zijn mogelijke oplossingen voor de knelpunten en om de ambities waar te maken? Onderzoek in het OER verschillende oplossingen voor bijvoorbeeld de inrichting van deelgebieden en ook voor knelpunten in de leefbaarheid. Breng zo de consequenties van wezenlijke keuzes goed in beeld.*
- *Hoe worden de effecten voor de leefomgeving beoordeeld? Toets de milieueffecten aan duidelijke criteria. Criteria zijn in elk geval de mate waarin de ambities worden gehaald en de normen voor de leefomgeving.*
- *Een overzicht van het gevoerde proces. Geef aan hoe de keuzes in de omgevingsvisie tot stand zijn gekomen, welke (milieu)afwegingen zijn gemaakt en wie daarbij betrokken zijn geweest.*
- *Meer detail in de Passende beoordeling. De beschrijving biedt onvoldoende garantie dat niet alsnog belangrijke effecten op natuurgebieden zullen optreden. Er is meer inzicht nodig in de mogelijke omvang van de depositietoename in Natura-2000 gebieden.*

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het OER op te nemen en dan een besluit te nemen over de omgevingsvisie. De Commissie adviseert ook een nieuwe samenvatting op te stellen. Het advies daarbij is om de aanvulling vooral te focussen op de belangrijkste knelpunten, ambities, keuzes en alternatieven daarvoor. Zo wordt de omgevingsvisie optimaal onderbouwd en gevoed.'

1.3 Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvisie voor Roosendaal heeft 7 februari tot en met 21 maart ter inzage gelegen. Gedurende die termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van ontwerp omgevingsvisie en het bijbehorende OER naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad naar voren te brengen. Deze zienswijzen zijn opgenomen en beantwoord in de Nota van Zienswijzen bij de omgevingsvisie. Daarin is beschreven hoe omgegaan is met de ingediende zienswijzen.

In het algemeen kan gesteld worden dat de zienswijzen met name een reactie geven op de omgevingsvisie zelf en (in de meeste gevallen) niet op het OER. Een belangrijk onderwerp in de zienswijzen is hoe in de omgevingsvisie is omgegaan met de landbouwsector. Daarnaast is een aantal reacties gegeven op de zoekgebieden voor woningbouw en andere functies in de stadsrandzones en het buitengebied. In de Nota van Zienswijzen en de omgevingsvisie zelf is hierop ingegaan. Daar waar relevant geeft deze aanvulling op het OER aanvullende (milieu)informatie in de paragrafen over de stadsrandzones en het buitengebied. Zie hiervoor hoofdstuk 2.

1.4 Leeswijzer

Deze aanvulling op het OER moet gelezen worden in samenhang met het OER. Het is geen vervanging van het oorspronkelijke OER, maar vormt een aanvulling en nadere toelichting daarop.

Hoofdstuk 2 van deze aanvulling op het OER beschrijft de reactie op het advies van de Commissie m.e.r., hoe daarmee wordt omgegaan en geeft aanvullende informatie:

- In paragraaf 2.1 is ingegaan op het doorlopen proces, de keuzes die ten aanzien van de werkwijze van het OER zijn gemaakt en de interactie tussen OER en omgevingsvisie.
- In paragraaf 2.2 is de omgevingsvisie (nogmaals en aanvullend) gespiegeld vanuit OER-optiek: wat zijn knelpunten/opgaven/ambities vanuit de referentiesituatie, hoe wordt in

de omgevingsvisie daaraan invulling gegeven, in hoeverre wordt hiermee aan doelstellingen voldaan, zijn doelstellingen samen te verwezenlijken en kunnen doelen elkaar versterken, of is er juist sprake van conflicterende belangen. Dit is gedaan per deelgebied. De deelgebieden zijn Sterke Stad (Rondje Roosendaal, woongebieden, werkgebieden, Rosada/De Stok), Stadsrandzones, Vitaal Platteland en Dorpen. Op twee aspecten is specifiek ingegaan: de mogelijkheden en aandachtspunten voor woningbouw in Rondje Roosendaal in relatie tot milieu (dit naar aanleiding van de woningbouwambitie van Roosendaal) en de mogelijkheden/aandachtspunten voor functies in het buitengebied in relatie tot de bestaande functies (dit naar aanleiding van zienswijzen).

- Paragraaf 2.3 gaat in op het advies van de Commissie m.e.r. ten aanzien van de passende beoordeling en stikstofberekening.
- Paragraaf 2.4 gaat in hoe het proces er verder uit ziet en hoe wordt omgegaan met monitoring.
- Paragraaf 2.5 gaat tot slot in op het advies ten aanzien van de samenvatting van het OER.
- Aanvullende achtergrondinformatie is opgenomen in bijlage 1.

Deze aanvulling op het OER volgt de structuur van het advies van de Commissie m.e.r. De adviezen van de Commissie m.e.r. zijn cursief in een tekstvak opgenomen.

Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren van de adviezen essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van de gemeente Roosendaal. In de tekst van het advies van de Commissie wordt naast de adviezen ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren. Indien er aanbevelingen zijn gedaan wordt daar aandacht aan besteed in deze aanvulling op het OER.

2 Aanvulling op het OER (deel 3 van het OER)

2.1 Proces

Uit het advies van de Commissie m.e.r.: “De Commissie m.e.r. adviseert om het OER aan te vullen met een beschrijving van het gevoerde proces”

“De Commissie m.e.r. stelt in haar advies dat de omgevingsvisie, waarvoor het OER is opgesteld, een helder en systematisch beeld van de opgaven en ambities van Roosendaal en ook dat het OER zelf systematisch en duidelijk is opgezet. De Commissie m.e.r. stelt dat ze heeft begrepen dat het opstellen van het OER een belangrijke rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van de omgevingsvisie. Tegelijkertijd constateert de Commissie m.e.r. dat het OER echter te globaal en algemeen van aard is. De Commissie m.e.r. is van mening dat het daarmee niet de mogelijke meerwaarde benut en niet de spiegel functie vervult die de omgevingsvisie sterker zou kunnen maken.”

Startfase omgevingsvisie en OER: welke rol krijgt het OER

Het proces en traject om tot een omgevingsvisie te komen is gestart in 2019/2020. De gemeente heeft voor een omgevingsvisie gekozen die op hoofdlijnen het toekomstige beleid ten aanzien van de fysieke leefomgeving schetst. De omgevingsvisie is geen blauwdruk voor de toekomst, maar bepaalt wel de koers. De visie vormt daarmee de basis voor verder uit te werken (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en te verlenen omgevingsvergunningen.

Deze omgevingsvisie is in de optiek van de gemeente vooral bedoeld als een dynamisch document dat steeds verder uitgewerkt wordt voor wat betreft de keuzes in het fysieke domein. Omdat op dit moment nog veel onduidelijk is over bijvoorbeeld het aantal te bouwen woningen (regionaal beleid) en hoeveel woningen in stedelijk gebied gerealiseerd kunnen worden, is het een en ander in de omgevingsvisie nu nog niet verder uitgewerkt. Dit wordt verder uitgewerkt wanneer hier meer duidelijkheid over is.

In 2020 is eerst gestart met een inventarisatie van waarden, knelpunten, opgaven en ambities. Dit is gedaan in de vorm van een Foto van Roosendaal (waarden, trends, knelpunten), het omgevingskader, de beleidsagenda (toets vigerend beleid) en samenspraak (participatie). Eind 2020 is een start gemaakt met het proces dat tot het OER heeft geleid. Bij aanvang is eerst met de gemeente besproken en besloten waarvoor de gemeente het OER wilde inzetten en welke vragen het OER zou kunnen beantwoorden om bij te dragen aan de omgevingsvisie. Het was de bedoeling dat op basis van de huidige stand van zaken en het huidige beleid een milieueffectanalyse gemaakt zou worden. Er is toen nadrukkelijk gekozen voor een pragmatisch en doelgericht OER. Geen “traditioneel” OER waarin alle aspecten uitputtend worden onderzocht, maar een OER gericht op de meest wezenlijke vragen die de gemeente had: het in beeld brengen van aandachtspunten voor mogelijke ontwikkelingen in drie deelgebieden (Sterke Stad/Rondje Roosendaal, Stadsrandzones en Vitaal Platteland). Dit is verkennend/agenderend gedaan op basis van al beschikbare informatie en expert judgement. Dit is gedaan omdat de omgevingsvisie zelf vooral nog agenderend/verkenkend (“uitzetten van een koers”) is en er nog geen (definitieve) keuzes in de omgevingsvisie gemaakt worden. Deze aanpak is in januari 2021 gepubliceerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Deel 1 van het OER als start/basis voor de concept ontwerp omgevingsvisie

Vooruitlopend op het opstellen van de concept ontwerp omgevingsvisie is in het eerste deel van het OER de referentiesituatie beschreven. Daarin zijn de aandachtspunten voor ontwikkelingen in de deelgebieden beschreven. Hierbij is de Foto van Roosendaal getoetst en verder aangevuld. Deel 1 van het OER heeft als directe input aan de basis gestaan van delen van de omgevingsvisie. Voorbeelden hiervan zijn de milieu-informatie in het Verhaal van Roosendaal (Hoofdstuk 2 van de Omgevingsvisie). De informatie komt uit de Foto van Roosendaal, de teksten komen deels uit het OER deel 1. Een ander voorbeeld is de beschrijving en karakterisering van de deelgebieden in de Omgevingsvisie. Deze teksten komen deels uit het OER deel 1. Beschrijvingen van waarden en aandachtspunten in de verschillende deelgebieden zijn vanuit het OER overgenomen in het eerste concept van de omgevingsvisie (zomer 2021).

Deel 2 van het OER als spiegel/toets van de omgevingsvisie

Vervolgens is de concept ontwerp omgevingsvisie verder uitgewerkt met ambities/opgaven en is een koers voor de toekomst bepaald. Dit is in het najaar van 2021 getoetst en gespiegeld in deel 2 van het OER. In deel 2 van het OER is vooral een analyse gemaakt van deze koers. Voorbeelden van de spiegeling/toets zijn met name de conclusies voor de stadsrandzones en de aandachtspunten voor ontwikkeling van Rondje Roosendaal en Vitaal Platteland. De volgende aspecten uit het OER zijn relevant geweest voor de keuzes in de omgevingsvisie (zo ook al opgenomen in hoofdstuk 10 van het OER bij de ontwerp-omgevingsvisie):

- De zuidelijke randzone is verkleind in verband met de natuurwaarde van Visdonk;
- Bij ontwikkeling van de noordelijke randzone (Wig) is aandacht voor hoogteverschillen in het landschap;
- De aandachtgebieden die onder de Omgevingswet inzichtelijk moeten worden gemaakt, zijn bij toekomstige ontwikkelingen grotendeels in beeld gebracht;
- De aandachtspunten ten aanzien van het al dan niet verplaatsen van de huidige sportvelden zijn meegenomen;
- De aandachtspunten voor de ontwikkeling van Rondje Roosendaal in het OER bevestigen de te verwachten uitdagingen en maken nieuwe uitdagingen in de omgevingsvisie kenbaar, waaronder het al dan niet verplaatsen van het spooreplacement.

Deze analyse helpt de gemeenteraad om de koers verder uit te werken en op basis van deze analyse keuzes te maken of gebiedsvisies op te stellen. Het is de bedoeling om vanuit de huidige situatie de koers te bepalen en vervolgens de keuzes en de milieueffecten van deze keuzes weer verder uit te werken. Het is een methode die op dit moment het beste past bij de situatie waarin de gemeente Roosendaal zich bevindt. Er zijn nog veel aspecten die nu nog niet duidelijk zijn die wel bepalend zijn voor de verdere uitwerking. Deze aspecten zijn ook afhankelijk van de politieke ambities van de nieuwe gemeenteraad.

De ontwerp omgevingsvisie en het OER (deel 1 en 2) zijn in december 2021 afgerond en in februari/maart 2022 gepubliceerd en ter inzage gelegd. De omgevingsvisie is een dynamisch document. Op basis van de omgevingsvisie worden gebiedsvisies opgesteld en wordt sectoraal beleid verder uitgewerkt. Dit kan leiden tot kleine koerswijzigingen in de visie of scherpere keuzes in de visie. Met de gemeenteraad wordt afgesproken dat deze kleine koerswijzigingen naar aanleiding van de uitwerking in gebiedsvisies of sectoraal beleid in de omgevingsvisie worden verwerkt. Bovendien wordt de omgevingsvisie elke paar jaar opnieuw tegen het licht houden. Dit proces wordt, samen met de gemeenteraad, verder uitgewerkt.

Conclusie: OER en omgevingsvisie interactief tot stand gekomen

Het OER heeft een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de omgevingsvisie.

Geconcludeerd wordt dat het OER en de omgevingsvisie in onderlinge interactie tot stand zijn gekomen en dat het OER wel degelijk en wezenlijk heeft bijgedragen aan de omgevingsvisie. Deze interactie is wellicht onvoldoende duidelijk beschreven in het OER en de omgevingsvisie en in deze aanvulling toegelicht. Het OER heeft de spiegelfunctie, zoals de Commissie m.e.r. dit bedoeld, wel degelijk gehad. Het toetsen/spiegelen van de omgevingsvisie in het OER heeft, op verzoek van de gemeente, wel plaatsgevonden op een pragmatische doelgerichte wijze: agenderend/verkenkend op basis van beschikbare informatie en expert judgement. Deze spiegelfunctie is in deze aanvulling op het OER nogmaals inhoudelijk (verder) uitgewerkt, zie hiervoor paragraaf 2.2. Hiermee heeft het OER de omgevingsvisie voldoende getoetst/gespiegeld.

2.2 OER als spiegel voor de omgevingsvisie

De Commissie m.e.r. stelt in haar advies dat het OER te globaal en algemeen van aard is. De Commissie m.e.r. is van mening dat het daarmee niet de mogelijke meerwaarde benut en niet de spiegelfunctie vervult die de omgevingsvisie sterker zou kunnen maken en geeft de volgende adviezen:

Uit het advies van de Commissie m.e.r.:

Referentiesituatie en knelpunten

“De Commissie adviseert om, voorafgaand aan de besluitvorming, het OER aan te vullen met een concrete beschrijving van de referentiesituatie en van de autonome ontwikkeling. Daarbij hoort ook een duidelijke analyse van de huidige knelpunten voor de leefomgeving:

- Een beschouwing over de draagkracht van de verschillende gebieden.*
- Een helder overzicht per gebied en per thema van de op te lossen knelpunten. Dit legt een basis voor het formuleren van de ambities en het ontwikkelen van mogelijke oplossingen.*
- Een schematisch overzicht van projecten waar al over is besloten en die of al worden uitgevoerd of zeker zullen worden uitgevoerd.”*

Uitwerking opgaven en ambities

“De Commissie adviseert, op basis van de knelpunten, het OER aan te vullen met een concrete navolgbare en toetsbare beschrijving van de opgaven, ambities en prioriteiten voor de hele stad en per deelgebied. Analyseer welke keuzes bepalend zijn voor het halen van de ambities voor de leefomgeving en natuur en landschap.”

Ontwikkel alternatieven

“De Commissie adviseert het OER aan te vullen met de volgende informatie:

- Ga voor de ambities na welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Geef inzicht in het oplossend vermogen van de alternatieven en waar deze botsen, heel goed samengaan of elkaar versterken. Geef inzicht hoe de ruimtelijke alternatieven zich verhouden tot de algemene ambities*
- Doe dit bijvoorbeeld voor de deelgebieden en de verschillende opgaven en ambities na te gaan welke alternatieven voor de inrichting, het beleid en leefomgeving alsnog kunnen worden onderzocht om een meerwaarde voor de besluitvorming te creëren.*
- Indien eerder in het proces alternatieven zijn onderzocht, onderbouw welke dit waren en wat de (milieu)afwegingen waren bij de keuzes tussen deze alternatieven”*

Uit het advies van de Commissie m.e.r.:

Beoordeling van milieueffecten en ambities

“De Commissie beveelt aan het OER aan te vullen met de volgende informatie:

- Een precisering van het beoordelingskader met toetsbare ambities en criteria, waardoor een zinvolle vergelijking van alternatieven ontstaat dat kan dienen als kader voor de keuzes in de omgevingsvisie.*
- Een duidelijke vergelijking van de milieueffecten met de referentiesituatie met een helder onderscheid tussen autonome ontwikkelingen en de besluiten in de omgevingsvisie.*
- Een uitgesplitst overzicht van positieve en negatieve effecten en de samenhang ertussen.*
- Duidelijke conclusies welke opgaven in de omgevingsvisie landen en welke in een latere fase, bijvoorbeeld in programma’s of omgevingsplannen worden uitgewerkt.”*

Zoals in paragraaf 2.1 ook al is beschreven is bij de start van het OER-traject nadrukkelijk gekozen voor een pragmatisch en doelgericht OER, gericht op de meest wezenlijke vragen die de gemeente had: het in beeld brengen van aandachtspunten voor mogelijke ontwikkelingen in drie deelgebieden (Sterke Stad/Rondje Roosendaal, Stadsrandzones en Vitaal Platteland). Dit verkennend/agenderend op basis van al beschikbare informatie en expert judgement. Dat betekent dat voor het OER een andere werkwijze is gekozen dan een “traditionele” m.e.r.-aanpak, zoals door de Commissie m.e.r. in haar advies voorgesteld.

Referentiesituatie en knelpunten

In deel 1 van het OER is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van Roosendaal. Dit is eerst voor de stad Roosendaal gedaan. Daarna is dit nader aangevuld voor het deelgebied Vitaal Platteland (buitengebied en dorpen). Het OER heeft de informatie uit de Foto van Roosendaal opgenomen en aangevuld met algemeen beschikbare informatie en informatie uit andere gemeentelijke documenten, zoals bijvoorbeeld de bestemmingsplannen en bijbehorende milieueffectrapportages voor het buitengebied. Aandachtspunten voor ruimtelijke ontwikkeling zijn benoemd. De vraag van de Commissie m.e.r. om een aanvullende concrete beschrijving van de referentiesituatie, autonome ontwikkeling en knelpunten voor de leefomgeving wordt dan ook niet begrepen. De gewenste analyse van de Commissie m.e.r. is van een ander detailniveau dan die waar de gemeente voor heeft gekozen. Sommige keuzen zijn nog van veel factoren afhankelijk en daarom is een globaal verkennende aanpak gekozen. Een meer gedetailleerdere uitwerking volgt als de ontwikkelingen concreter worden.

In deze aanvulling op het OER is een uitwerking/aanvulling van de spiegel functie van het OER opgenomen. Dit is gedaan voor Roosendaal als geheel en voor de deelgebieden. Per deelgebied zijn de belangrijkste aandachtspunten en opgaven benoemd.

De vraag van de Commissie m.e.r. om een draagkrachtanalyse van de verschillende (deel)gebieden voert in de gekozen agenderende/verkennende aanpak voor het OER te ver. De gemeente wenst aandachtspunten voor ontwikkeling van een aantal specifieke gebieden. De Commissie m.e.r. vraagt tot slot om een overzicht van projecten waar al over is besloten en projecten die of al worden uitgevoerd of zeker zullen worden uitgevoerd. Voor de volledigheid is dit overzicht opgenomen in bijlage 1 van deze aanvulling op het OER.

Uitwerking opgaven en ambities

De vraag van de Commissie m.e.r. om uitwerking van de knelpunten in concrete navolgbare en toetsbare opgaven, ambities en prioriteiten voor de hele stad en per deelgebied, voert in de

gekozen agenderende/verkennde aanpak voor het OER te ver. Bovendien is de gemeente in haar omgevingsvisie nog niet zover om al concrete navolgbare en toetsbare opgaven, ambities en prioriteiten te formuleren. De omgevingsvisie heeft daarom ook een agenderend/verkennd karakter. Concretisering vindt plaats in vervolgfasen: (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en te verlenen omgevingsvergunningen. Er is daarom bewust gekozen om de ambities algemeen en globaal, op het niveau van de visie, gezamenlijk en daarmee integraal in het OER te beschouwen op aandachtspunten.

Ontwikkel alternatieven

Ook de vraag van de Commissie m.e.r. om alternatievenonderzoek, voert in de gekozen agenderende/verkennde aanpak voor het OER op dit moment te ver. De gemeente is in haar omgevingsvisie nog niet zover om al alternatieven te formuleren.

Beoordeling van milieueffecten en ambities

De Commissie beveelt aan het OER aan te vullen met een uitgebreidere beoordeling van milieueffecten. Zoals eerder gesteld is het OER vooral agenderend/verkennd geweest en nog niet onderzoekend/toetsend. Dat kan ook pas als ambities verder uitgewerkt zijn in (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en te verlenen omgevingsvergunningen. Het agenderend/verkennd onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een uitgebreid beoordelingskader zoals opgenomen in figuur 2.1 en paragraaf 3.2.5 van het OER. Aspecten zijn, met name in de conclusie en samenvatting, geaggregeerd tot de vier hoofd domeinen Ruimte, Verkeer en mobiliteit, Natuur en Milieu, Sociaal. Het niet expliciet noemen van deelaspecten onder deze 4 hoofddomeinen wil niet zeggen dat ze niet zijn beschouwd.

Verdere precisering van het beoordelingskader met toetsbare ambities en criteria voert, zoals eerder in deze paragraaf beschreven, op dit moment te ver voor de huidige OER en omgevingsvisie. Beschrijvingen en beoordelingen zijn kwalitatief/beschrijvend op basis van expert judgement. Dit geeft voldoende besluitinformatie voor het huidige agenderende/verkennde karakter van het OER en de omgevingsvisie.

Wel kan begrepen worden dat in het totaal van het OER de conclusies over knelpunten, kansen en dergelijke met name de onderlinge interactie tussen ambities (elkaar versterkend of juist conflicterend) niet geheel duidelijk leesbaar zijn. In het vervolg van deze paragraaf is dit daarom voor Roosendaal als geheel en per deelgebied opnieuw beschreven en op bepaalde punten nader uitgewerkt.

Welke opgaven in de omgevingsvisie landen en welke in een latere fase worden uitgewerkt is (nog) te bepalen door de gemeente(raad). Vooralsnog heeft ook de omgevingsvisie een agenderend/verkennd karakter en worden (definitieve) keuzes later gemaakt in (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en te verlenen omgevingsvergunningen.

2.2.1 Sterke stad: Rondje Roosendaal

Voor het Rondje Roosendaal worden als belangrijkste knelpunten/aandachtspunten voor ontwikkeling gezien:

- **Tekort aan geschikte woningen**
Daar wordt in de omgevingsvisie ruim aandacht aan gegeven. De ambitie is om veel nieuwe woningen te realiseren die passend zijn bij de veranderende woningvraag. Een groot deel van de woningbouwopgave zal gerealiseerd worden in het centrum/Rondje

Roosendaal. Het belangrijkste aandachtspunt hierbij is de inpasbaarheid in de milieu-hinder vanuit de omgeving (spoor, wegen en industrieterrein) en bereikbaarheid. Deze aspecten zijn verderop in deze paragraaf nader uitgewerkt. Bij de kleinere inbreidingsprojecten binnen Rondje Roosendaal is het effect op/van bereikbaarheid / hinder naar verwachting gering. Bij de grotere inbreidingsprojecten kunnen bereikbaarheid en hinder een belangrijk aandachtspunt zijn.

- **Terugloop voorzieningen/detailhandel: leegstand**
Met de beoogde groei van het aantal woningen groeit ook het draagvlak voor voorzieningen en detailhandel. Wellicht kan hiermee een deel van de negatieve trend worden omgebogen. Als nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd, is het effect op de bestaande voorzieningen een aandachtspunt.
Een ander aandachtspunt is de bereikbaarheid en het voorkomen van hinder op de directe omgeving. Bij kleinere voorzieningen is het effect op bereikbaarheid/hinder naar verwachting gering. Bij grotere voorzieningen kunnen bereikbaarheid en hinder lokaal een aandachtspunt zijn.
- **Bereikbaarheid**
Groei van woningen en/of voorzieningen in de woonwijken leidt tot toename van verkeersbewegingen en kan daarmee effecten hebben op de bereikbaarheid. Dit geldt voor alle ontwikkelingen in Roosendaal. Een eerste globale analyse op basis van het verkeersmodel laat zien dat er in de nabije toekomst afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan. Dit met name op de snelwegen en met name bij de Stok. Dit kan leiden tot “terugslag” op het onderliggend wegennet. Toename van verkeer door verdere toename van woningbouw in het Rondje Roosendaal leidt daarmee tot aandachtspunten ten aanzien van de bereikbaarheid (zie ook verder). In de nabije toekomst is de trend/ambitie om meer in te zetten op duurzame mobiliteit (minder gebruik auto, meer gebruik fiets/openbaar vervoer). Vooral in het centrum/Rondje Roosendaal is het beleid van de gemeente Roosendaal erop gericht om het autogebruik terug te dringen. De gemeente Roosendaal werkt aan een grote kwaliteitsimpuls om het openbaar vervoer en de fiets nog beter te ontsluiten en op diverse punten verder te verbeteren.
- **Barrièrewerking spoor/spoorwegemplacement**
De omgevingsvisie doet niet direct iets aan de bestaande barrièrewerking door het spoor en het spoorwegemplacement. De ambitie om de barrièrewerking van het spoorwegemplacement te verminderen door deze te verplaatsen is er wel, maar dit is naar verwachting een opgave voor de lange termijn, waarbij heel veel partijen betrokken zijn en veel kosten gemoeid zijn.
Het verplaatsen van het spoorwegemplacement genereert fysieke en milieuruimte (wegvallen geluid en veiligheidsrisico's) en daarmee kansen voor tal van ambities: woningbouw, leefbaarheid, groen en water, etc.
- **Inpasbaarheid woningbouw in huidig milieuklimaat (geluid, externe veiligheid)**
Bij het toevoegen van extra woningen is de inpasping in het bestaande milieuklimaat een belangrijk aandachtspunt. Dit geldt met name voor Rondje Roosendaal dat gelegen is naast en nabij bronnen als het spoor, wegen en industrieterrein Borchwerf I. De huidige geluidbelasting in het gebied is hoog en er spelen diverse veiligheidsrisico's. Om woningbouw in dit milieu mogelijk te maken is het nodig om kritisch te kijken naar de mogelijkheden om bestaande hinder te verminderen, bouwkundige of technische maatregelen om hinder te beperken, gemeentelijk beleid, afweging/acceptatie van veiligheidsrisico's en hinder en de voorwaarden voor woningbouw. In deze aanvulling op het OER is dieper ingegaan op de milieuvraagstukken in rondje Roosendaal en wat nodig is om woningbouw hierbinnen mogelijk te maken. Dit is verderop in deze paragraaf opgenomen.

- **Te weinig groen/water/klimaatadaptatie**
Het centrum is relatief “stenig” met relatief weinig groen en water. Dit geeft klimaatproblemen: hittestress en wateroverlast bij extreme buien. De gemeente zet daarom bij nieuwe ontwikkelingen in op vergroening. Meer groen geeft meer schaduw en meer ruimte voor water. Dit heeft ook een positief effect op de biodiversiteit en een goed woon- en leefklimaat. Bij nieuwe ontwikkelingen kan de gemeente eisen stellen aan verduurzaming en klimaatadaptatie. Bij herstructurering van bestaande delen van het centrum kan de gemeente zelf het initiatief nemen voor meer groen.
- **Duurzame energieopgave**
Verduurzaming is voor alle gemeenten in Nederland een opgave en uitdaging. Bij bestaande functies kan de gemeente dit niet zelf actief doen. Ze kan wel verduurzaming stimuleren. Bij nieuwe ontwikkelingen kan de gemeente duurzaamheidseisen opleggen.
- **Sociale veiligheid / Eenzaamheid**
Het toevoegen van nieuwe woningen en voorzieningen en herstructurering van het centrum, waarbij aandacht is voor meer groen en bewegingsruimte, heeft ook een positief effect op de sociale veiligheid in het centrum en eenzaamheid. Meer mensen, groen en voorzieningen nodigt uit tot buiten zijn en mensen ontmoeten. De gemeente kijkt bij nieuwe ontwikkelingen nadrukkelijk naar dit aspect. Het sociale domein wordt betrokken ruimtelijke ontwikkelingen en bij (her)inrichting van de openbare ruimte gaat de gemeente in gesprek met bewoners. De gemeente streeft naar samen werken vanuit de leefwereld (“Roosendaal spreekt, Roosendaal doet”).

Geluid

Vooraf: gebruikte informatie

Hieronder is specifiek nader ingegaan op mogelijkheden en aandachtspunten vanuit geluid voor woningbouw binnen het Rondje Roosendaal. Dit wel nog steeds voornamelijk op basis van het bij de gemeente/omgevingsdienst beschikbare kaartmateriaal, zoals ook voor de eerste analyse in het OER gebruikt. Dit kaartmateriaal is niet (meer) actueel en niet toegespitst op specifiek geluidonderzoek. Er is voor alle bronnen (verkeer, industrie, spoor) dezelfde klasseindeling gehanteerd, zonder rekening te houden met de verschillende normstelling per bron. Voor een gedetailleerder geluidonderzoek wordt dan ook geadviseerd de gemeentelijke geluidkaarten te actualiseren en af te stemmen op het type geluidbron. Voor de Laan van Brabant is in het kader van de “pilot milieuregels” (begin 2022) wel meer gedetailleerde informatie over geluidbelasting beschikbaar. Deze informatie is in deze aanvulling OER gebruikt.

Geluidbronnen en geluidnormen

De gemeente Roosendaal heeft te maken met drie soorten geluid die vallen onder het regime van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Dit is geluid van weg, spoor en industrie. In de wet- en regelgeving is bijvoorbeeld de toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege wegverkeer en spoorverkeer opgenomen en zijn algemene regels voor inrichtingen opgenomen. In deze aanvulling op het OER zijn de wettelijke normen gehanteerd om eventuele knelpunten inzichtelijk te maken. In tabel 2.1 zijn de grenswaarden voor nieuwe geluidgevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen) langs een bestaande weg weergegeven.

Tabel 2.1: Grenswaarden voor geluidgevoelige objecten langs een bestaande weg

Status van het geluidgevoelige object	Ten hoogst toelaatbare geluidbelasting [dB]	Maximaal toegestane geluidbelasting [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk*
nieuw te bouwen	48	63	53

*) Geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de zone van een (auto)snelweg worden tot het buitenstedelijk gebied gerekend

De voorkeursgrenswaarde voor alle wegen bedraagt 48 dB. De maximaal toegestane geluidbelasting voor stedelijke wegen bedraagt 63 dB. De maximaal toegestane geluidbelasting van de A58 en de A17 op omliggende geluidgevoelige objecten betreft 53 dB.

Indien bij nieuwe ontwikkelingen als nieuwbouw van woningen, aanleg van nieuwe wegen en/of reconstructie van wegen uit toetsing van de van de geluidbelasting blijkt dat de (voorkeurs-) grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dient een hogere waarde te worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

In tabel 2.2 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) voor spoorverkeerlawaai opgenomen.

Tabel 2.2: Grenswaarden voor geluidgevoelige objecten langs een bestaande spoorweg

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]
Geluidgevoelige objecten	55	68

De voorkeursgrenswaarde voor spoorwegen bedraagt 55 dB. De maximaal toegestane geluidbelasting voor spoorwegen bedraagt 68 dB.

Ook beneden de wettelijke geluidnormen kunnen effecten optreden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft advieswaarden opgesteld (zie tabel 2.3). Deze advieswaarden hebben geen status in wet- en regelgeving bepaald, maar geven een indicatie boven welke waarden gezondheidseffecten kunnen optreden.

Tabel 2.3: WHO advieswaarden

Bron	Advieswaarde [dB] L _{den}
Wegverkeer	< 53
Spoorverkeer	< 54

In figuur 2.1 is zonegrens van het bedrijventerrein Borchwerf I weergegeven. Industrieterrrein Borchwerf-Stationsgebied (verder: industrieterrrein Borchwerf I) is een gezoneerd industrieterrrein. De zonering van het industrieterrrein maakt vestiging op het terrein van "grote lawaaimakers" mogelijk. Voor industrieterrrein Borchwerf is op 6 augustus 1993 een zone vastgesteld (Koninklijk besluit met kenmerk 93.006365). Binnen de zone van het industrieterrrein zijn 438 verschillende woningen gelegen waarvoor een MTG-waarde (Maximaal Toelaatbare

Geluidbelasting) is vastgesteld (besluit met kenmerk MBG 98053331/882 d.d. 17 januari 2001). Daarnaast zijn er verschillende woningen binnen de zone gelegen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Ten slotte zijn, in het kader van het bestemmingsplan Spoorhaven 1e fase en later Stadsoevers, verschillende hogere waarden vastgesteld voor geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone. Met het vaststellen van het bestemmingsplan Spoorhaven 1e fase is reeds een klein deel van het industrieterrein gedezoneerd. Het betreft hier de percelen rond het Atik stadion. Voor woningen binnen de geluidszone geldt een voorkeursgrenswaarde van maximaal 50 dB(A).

De grens van het huidige gezoneerde deel van het industrieterrein en van de huidige zone rond het industrieterrein zijn vastgelegd in de betreffende bestemmingplannen. De grens van het industrieterrein en de buitenste zonegrens (de 50 dB(A)-contour) zijn weergegeven in figuur 2.1. De maximaal toegestane geluidbelasting binnen de zonegrens is 55 dB(A). In deze figuur is ook het deel van het industrieterrein weergegeven wat nu gedezoneerd wordt in het kader van de ontwikkelingen binnen het Vlietpark.



Figuur 2.1: Vastgestelde geluidszone Borchwerf I (bruine lijn: plangrens bedrijventerrein, roze lijn: zone 50 dB(A) contour) (bron: bestemmingsplan Borchwerf I)

Naast toetsing aan geluidnormen voor geluidbronnen apart, wordt er volgens het principe van een goede ruimtelijke ordening (Wet ruimtelijke ordening) of een evenwichtige toedeling van functies en activiteiten aan een locatie (Omgevingswet) getoetst aan cumulatieve geluidbelasting: het gezamenlijk geluid van alle geluidbronnen samen. Hiervoor bestaan geen wettelijke normen, wel indicatieve waarden (de zogenaamde Miedema-klassen¹).

¹ Bron: [Staatscourant 2010, 14303 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](https://www.Overheid.nl)

Tabel 2.4 geeft weer wat voor classificering volgens de Miedema methode wordt gegeven aan de milieukwaliteit.

Tabel 2.4: Richtlijn bij beoordeling cumulatieve geluidbelasting

Gecumuleerde geluidbelasting	Beoordeling akoestisch klimaat
< 50 dB	Goed
50 – 55 dB	Redelijk
55 – 60 dB	Matig
60 – 65 dB	Tamelijk slecht
65 – 70 dB	Slecht
70 dB	Zeer slecht

Het is aan gemeenten zelf om af te wegen welke cumulatieve geluidbelasting zij acceptabel acht. De gemeente Roosendaal heeft geen geluidbeleid en daarmee geen eigen toetsingsnormen voor geluid.

Geluid in de Omgevingswet

Onder de Omgevingswet beoordeelt de gemeente het geluid bij toelaten van een geluidgevoelig object in het omgevingsplan. Bij het toelaten van een geluidgevoelig object in een geluid-aandachtsgebied gelden instructieregels in het Bkl (Besluit kwaliteit leefomgeving). De volgende geluidbronsorten hebben een aandachtsgebied: rijkswegen, provinciale wegen, gemeentewegen, waterschapswegen, hoofdspoorwegen, lokale spoorwegen en industrieterreinen (de industrieterreinen die onder de Wet geluidhinder een geluidzone hadden, zoals Borchwerf I).

Geluidaanachtsgebieden worden opgenomen in het geluidregister. Er kan voor gekozen worden om (voor de duidelijkheid) de geluidaanachtsgebieden (ook) in het omgevingsplan vast te leggen.

De gemeente houdt bij het toelaten van een geluidgevoelig object in een geluidaanachtsgebied altijd rekening met het belang van het beschermen van de gezondheid en het milieu. Hiervoor bevat het Bkl een systematiek met waarden en eisen waar binnen het bevoegd gezag de aanvaardbaarheid van geluid beoordeelt. Het Bkl bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsort op een geluidgevoelig object. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsort. De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig object voor de 7 geluidbronsorten gelden staan in de volgende tabel.

Geluidbronssoort	Standaardwaarde (tabel 5.78t Bkl)	Grenswaarde (tabel 5.78u Bkl)
Provinciale wegen Rijkswegen	50 L _{den}	60 L _{den}
Gemeentewegen Waterschapswegen	53 L _{den}	70 L _{den}
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55 L _{den}	65 L _{den}
Industrieterreinen	50 L _{den}	55 L _{den}
	40 L _{night}	45 L _{night}

Voldoen aan de standaardwaarde is de hoofdregel. Als het geluid op een geluidgevoelig object voldoet aan de standaardwaarde is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade zeer beperkt en daarmee acceptabel. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen. Het besluit moet dan voldoen aan de eisen uit de instructieregels in het Bkl. De systematiek komt voor een belangrijk deel overeen met het afwegingskader uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke hogere waarde beleid.

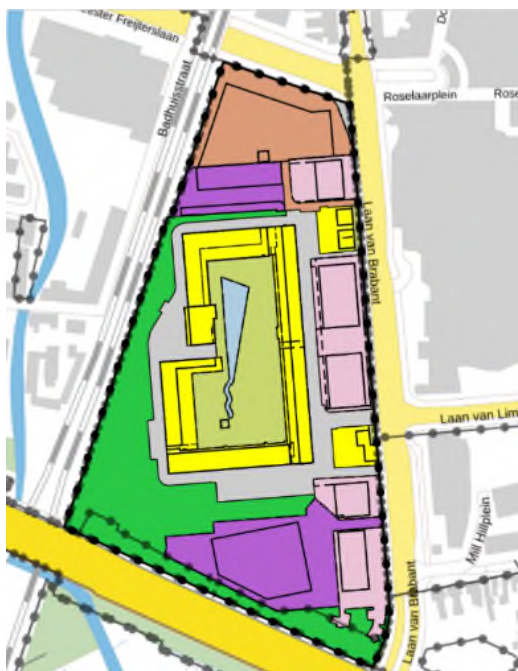
De huidige regelgeving voor geluid bij gezoneerde industrieterreinen verandert onder de Omgevingswet. De grootste wijziging is het veranderen van de toegepaste rekenmethode. Met de komst van de Omgevingswet en omgevingsplannen krijgt het zonebeheer een andere invulling en uitwerking. De zonegrens wordt samengesteld door verschillende geluidspunten: immissiepunten. Deze immissiepunten hebben een maximum aan hoeveel geluid ze mogen geven².

Hieronder is ingegaan op twee locaties waar mogelijk realisatie van nieuwe geluidgevoelige objecten zoals nieuwbouw van woningen beoogd is: Laan van Brabant en het stationsgebied e.o.

1. Woningbouw Laan van Brabant

Tussen de Laan van Brabant en de Laan van Europa, en iets noordelijker ten zuiden van de Markttunnel, wordt op termijn gekeken of woningbouw mogelijk is. Het gebied is gelegen in het stedelijk gebied en wordt aan de noord- en oostzijde omsloten door een ringweg. Aan de westzijde ligt het spoor en aan de zuidzijde ligt rijksweg A58. In 2003 zijn de Liga en de Vuurslag in dit gebied vertrokken en zijn die percelen ingevuld met woningbouw (bestemming wonen (geel), groen (felgroen), tuin (lichtgroen) en water (blauw) en de bestemming kantoren (meest noordelijke kantoor niet gerealiseerd) (figuur 2.2).

² Bron: [Geluidzone industrieterrein krijgt nieuwe rekenmethode - OD NHN](#)



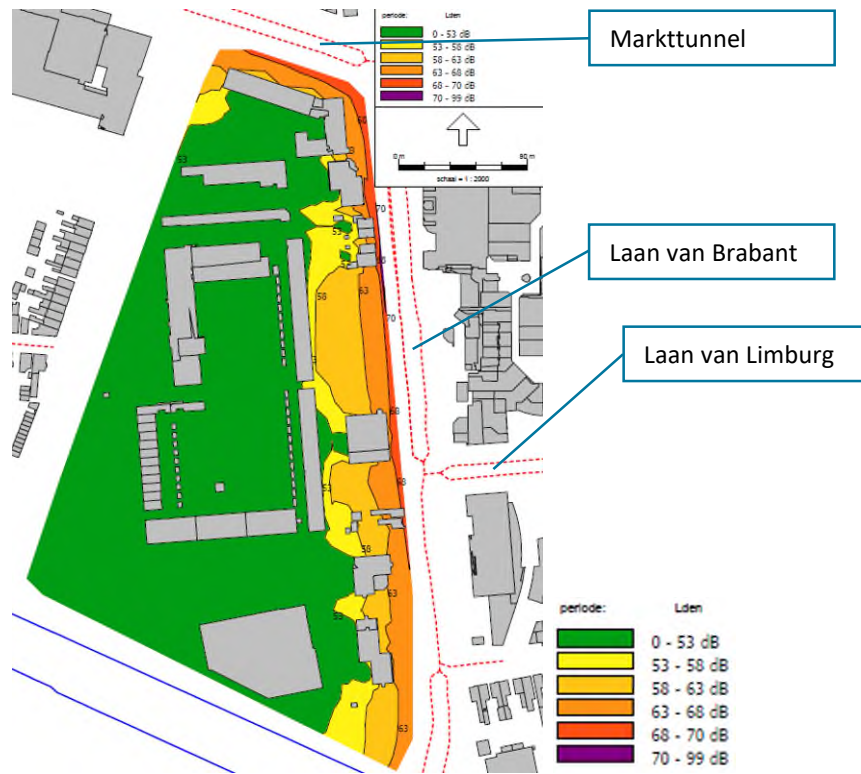
Figuur 2.2: Huidig bestemmingsplan ter hoogte van gebied 'woningbouw Laan van Brabant'

In de figuren 2.3 en 2.4 is de geluidbelasting van wegverkeerslawaai ter hoogte van de Laan van Brabant weergegeven. De conclusie is dat eventuele woningbouw niet onhaalbaar is op deze locatie als gekeken wordt naar de wettelijke normen voor geluid. Wel zijn er een aantal aandachtspunten, waaronder geluid van de A58. Deze zijn hieronder nader uitgewerkt.

Het gebied ligt in de geluidzone van verschillende wegen, onder andere de A58, Laan van Brabant en Laan van Limburg. Binnen deze wettelijke geluidzones dient nader onderzocht te worden wat de geluidbelasting is op de gevel van eventuele nieuwe geluidgevoelige functies.

Op basis van het kaartbeeld in figuur 2.3 dat niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en ook niet aan de WHO advieswaarde van <math>< 53 \text{ dB}^3</math>. Uit het kaartbeeld is niet op te maken of overall wordt voldaan aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB. Als de geluidbelasting van stedelijke wegen onder de 68 dB ligt, dan zijn nieuwe functies in te passen als geluidmaatregelen doelmatig worden bevonden.

³ De figuur geeft niet aan of de geluidbelastingen in- of excl aftrek ex artikel 110g Wgh zijn. Toetsing vindt plaats met deze aftrek. Verder geeft deze figuur de cumulatie van wegverkeer van gemeentelijk wegen aan. Bij plannen vindt toetsing per weg plaats. Cumulatie wordt doorgaans zonder aftrek getoond. Kortom, de geluidbelastingen zouden in werkelijkheid 5-10 dB lager kunnen liggen dan op deze figuur is aangegeven. Dit geldt voor alle figuren met geluidbelastingen in deze rapportage.



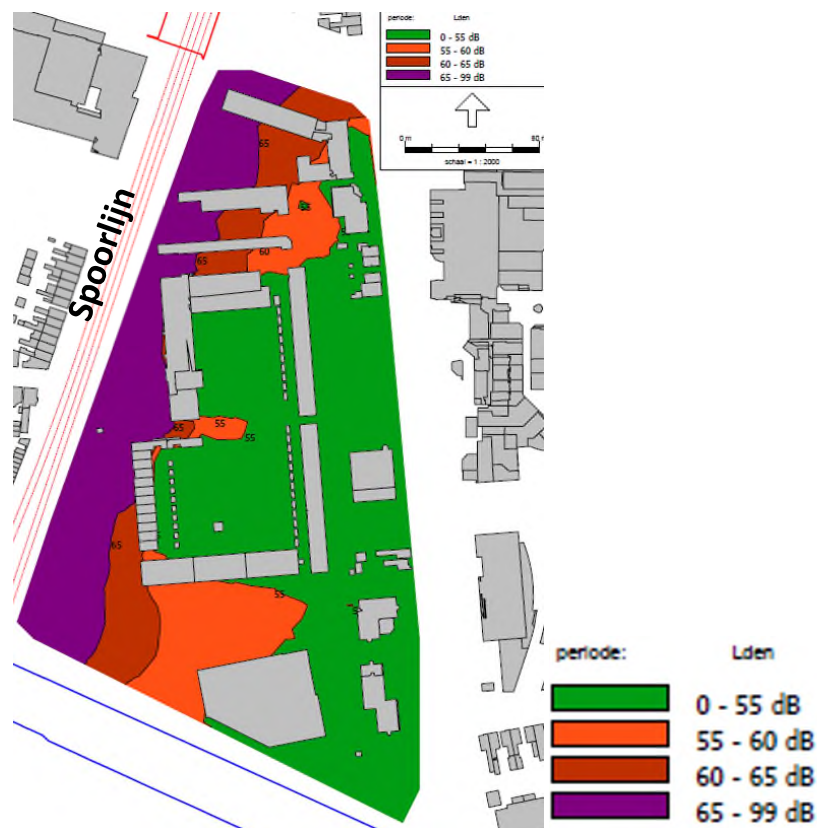
Figuur 2.3: Wegverkeerlawaai van gemeentelijke wegen ter hoogte van de Laan van Brabant
(bron: pilot milieuregels Roosendaal)

Langs de A58 geven eventuele nieuwe geluidgevoelige functies aandachtspunten vanuit geluid en zijn deze mogelijk minder kansrijk. In figuur 2.4 is de geluidbelasting van de A58 weergegeven. De maximaal toelaatbare geluidbelasting bedraagt 53 dB. Hier wordt in het zuidelijk deel van het plangebied niet aan voldaan. De verwachting is dat realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies bemoeilijkt wordt door het geluid van de A58 en er voor nieuwbouw een minimale afstand van de A58 nodig is.



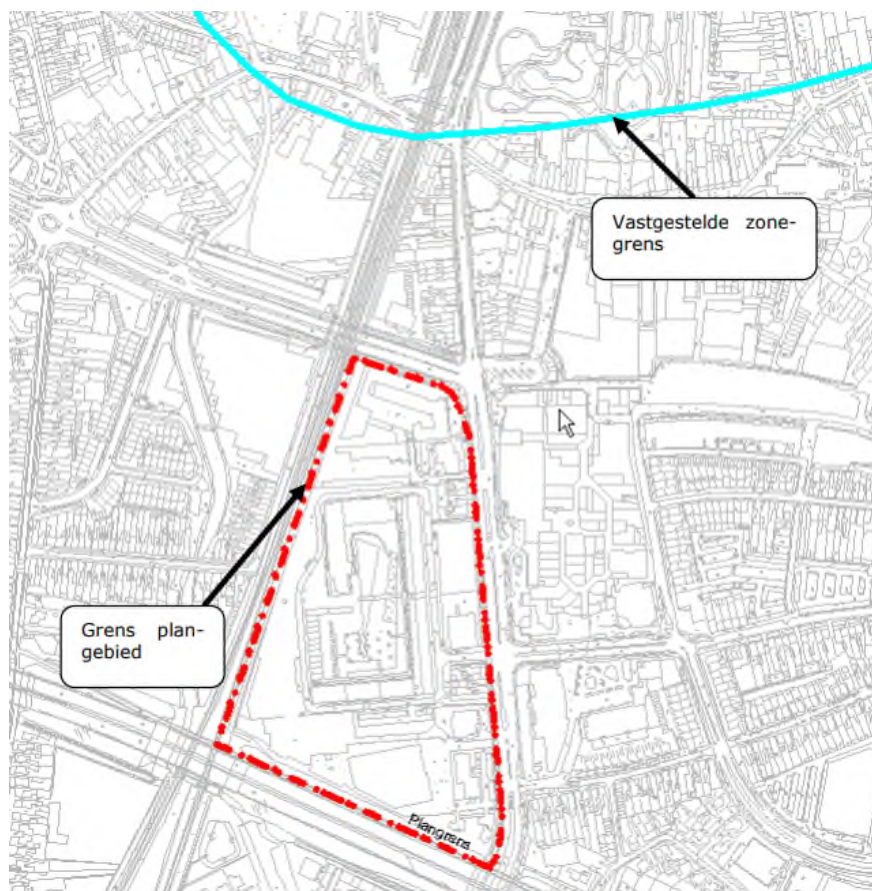
Figuur 2.4: Wegverkeerlawaai van de A58 ter hoogte van de Laan van Brabant
(bron:pilot milieuregels Roosendaal)

In figuur 2.5 is de geluidbelasting van spoorverkeerlawaai ter hoogte van de Laan van Brabant weergegeven. Het spoorverkeerlawaai is afkomstig van de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom en Essen (België). Op de kaart in figuur 2.5 is te zien dat het spoorverkeerlawaai grotendeels op de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ligt waar de nieuwbouw beoogd is. Hier wordt ook voldaan aan de WHO advieswaarde van <54 dB. Dit komt door afscherpende werking van de bestaande bouw aan de Laan van Europa. Ter hoogte van de Markttunnel is deze afscherpende werking niet aanwezig. Hier zijn doelmatige geluidmaatregelen nodig om woningbouw dicht bij het spoor mogelijk te kunnen maken.



Figuur 2.5: Spoorverkeerlawaai ter hoogte van de Laan van Brabant
(bron: pilot milieuregels Roosendaal)

Ten noorden van het plangebied is in de nabijheid van het plangebied het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied gelegen. In figuur 2.6 is de vastgestelde zonegrens (50 dB(A)-contour) van het gezoneerde industrieterrein ten opzichte van het plangebied grafisch weergegeven. Uit deze figuur blijkt dat het plangebied buiten de vastgestelde zonegrens is gelegen en dat deze dus geen belemmering vormt voor beoogde woningbouw langs de Laan van Brabant (bron: bestemmingsplan Ligaterrein, 2012). Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat onder de Omgevingswet de systematiek van het gezoneerde industrieterrein zal veranderen (nieuwe berekeningssystematiek met zonepunten).



Figuur 2.6: Zonegrens (50 dB(A)-contour) van het gezoneerde industrieterrein Borchwerf/
Stationsgebied ten opzichte van de beoogde woningbouw bij Laan van Brabant
(bron: bestemmingsplan Ligaterrein, 2012)

De gecumuleerde geluidbelasting (weg-, rail- en bedrijvenlawaai) ter hoogte van de Laan van Brabant wordt met name bepaald door het geluid van de weg en het spoor. Op veel plekken ligt deze boven de 60 dB (zie figuur 2.7).

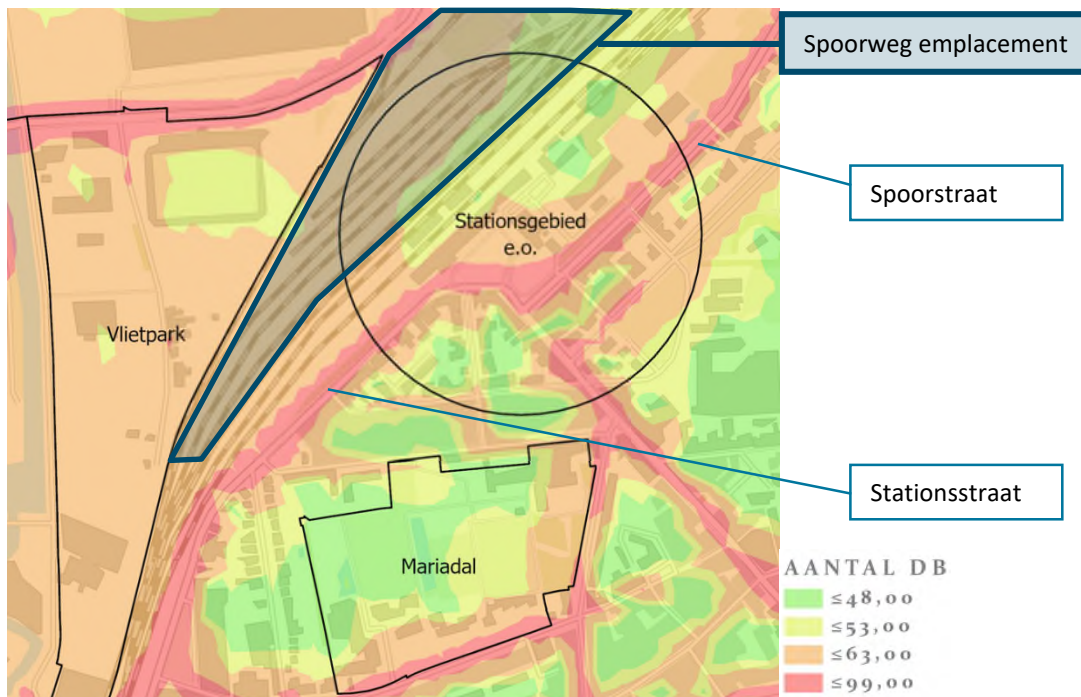


Figuur 2.7: Gecumuleerde geluidbelasting ter hoogte van de Laan van Brabant
(bron: pilot milieuregels Roosendaal)

De milieukwaliteit wordt volgens de rekenmethode van Miedema beoordeeld als 'tamelijk slecht' bij een geluidniveau van 60 dB (excl. aftrek ex. Art. 110g Wgh). Er is geen gemeentelijk geluidbeleid waarin is opgenomen welke milieukwaliteit acceptabel wordt geacht. In het binnenstedelijk gebied wordt doorgaans een hogere gecumuleerde geluidbelasting geaccepteerd dan bijvoorbeeld in een rustige woonwijk of buitengebied. Daarnaast kan er met maatregelen, bijvoorbeeld met afschermende werking van gebouwen, gestreefd worden naar een lagere geluidbelasting.

2. Woningbouw stationsgebied e.o.

In figuur 2.8 is de geluidbelasting van wegverkeerlawaai ter hoogte van het stationsgebied en omgeving weergegeven. Woningbouw is beoogd langs de Spoorstraat, de Stationsstraat en mogelijk in de toekomst ook het spoorwegemplacement.

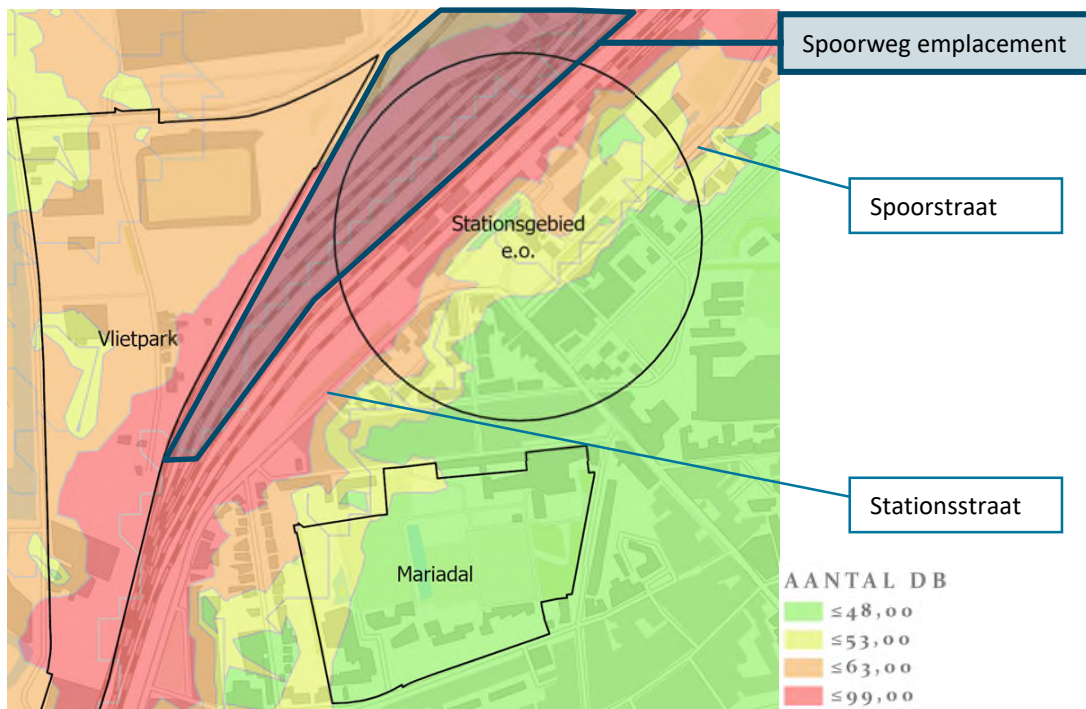


Figuur 2.8: Wegverkeerlawaai ter hoogte van het stationsgebied e.o. (bron: OMWB)

De conclusie is dat woningbouw niet onhaalbaar is op deze locaties als gekeken wordt naar de wettelijke normen voor geluid. De nieuwbouwlocaties liggen in de geluidzone van verschillende wegen, van onder andere de Stationsstraat en de Spoorstraat. Ten noorden van de Stationsstraat (langs het spoor) staan nog geen gebouwen. De geluidbelasting van de weg is hier hoog doordat er geen afschermende werking van gebouwen is. Aan de zuidzijde staat nu bestaande woningbouw. Deze woningbouw schermt het geluid van de weg af voor het achtergelegen gebied. Hetzelfde geldt voor de Spoorstraat.

Op basis van het kaartbeeld in figuur 2.8 wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, en dus ook niet aan de WHO advieswaarde van <53 dB. Uit het kaartbeeld is niet op te maken of overal wordt voldaan aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB. Als de geluidbelasting van stedelijke wegen onder de 68 dB ligt, dan valt woningbouw in te passen als geluidmaatregelen doelmatig worden bevonden.

In figuur 2.9 is de geluidbelasting van spoorverkeerlawaai ter plaatse van het stationsgebied en omgeving weergegeven.



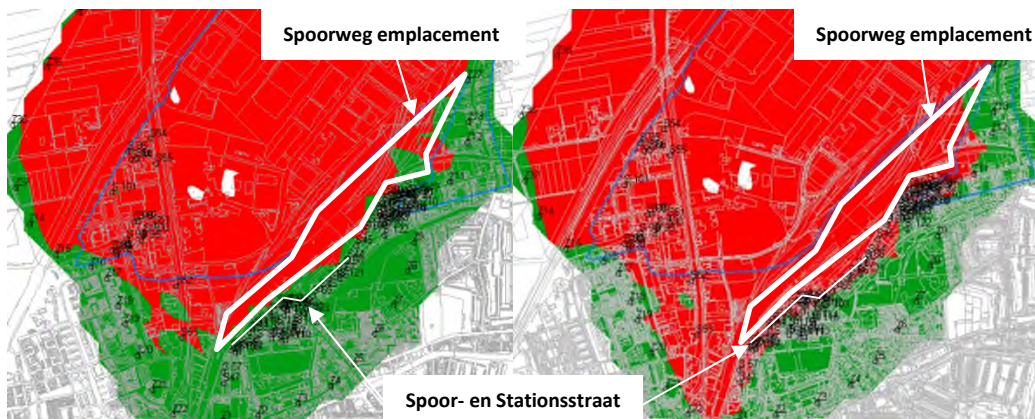
Figuur 2.9: Spoorverkeerlawaai ter hoogte van het stationsgebied e.o. (bron: OMWB)

Het spoorverkeerlawaai is afkomstig van de spoorlijn Dordrecht – Roosendaal – Bergen op Zoom en Essen (België). Op de kaart in figuur 2.9 is te zien dat het spoorverkeerlawaai ter plaatse van het stationsgebouw bij de Spoorstraat lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ligt. Er wordt daarmee ook voldaan aan de WHO advieswaarde van <54 dB. Dit komt door de afschermende werking van het stationsgebouw. Ten noorden van het stationsgebouw is deze afschermende werking er niet. Dit wordt ook teruggezien in de geluidbelasting tussen de Spoorstraat en het spoor. Die is daar maximaal 63 dB. Ter hoogte van deze locatie aan de andere kant van de Spoorstraat wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Dit komt door de bestaande woningbouw.

Ter hoogte van de Stationsstraat is dit niet het geval. Hetzelfde geldt voor de geluidbelasting op het spoorwegemplacement. Hier zijn doelmatige geluidmaatregelen nodig om woningbouw dicht bij het spoor mogelijk te kunnen maken.

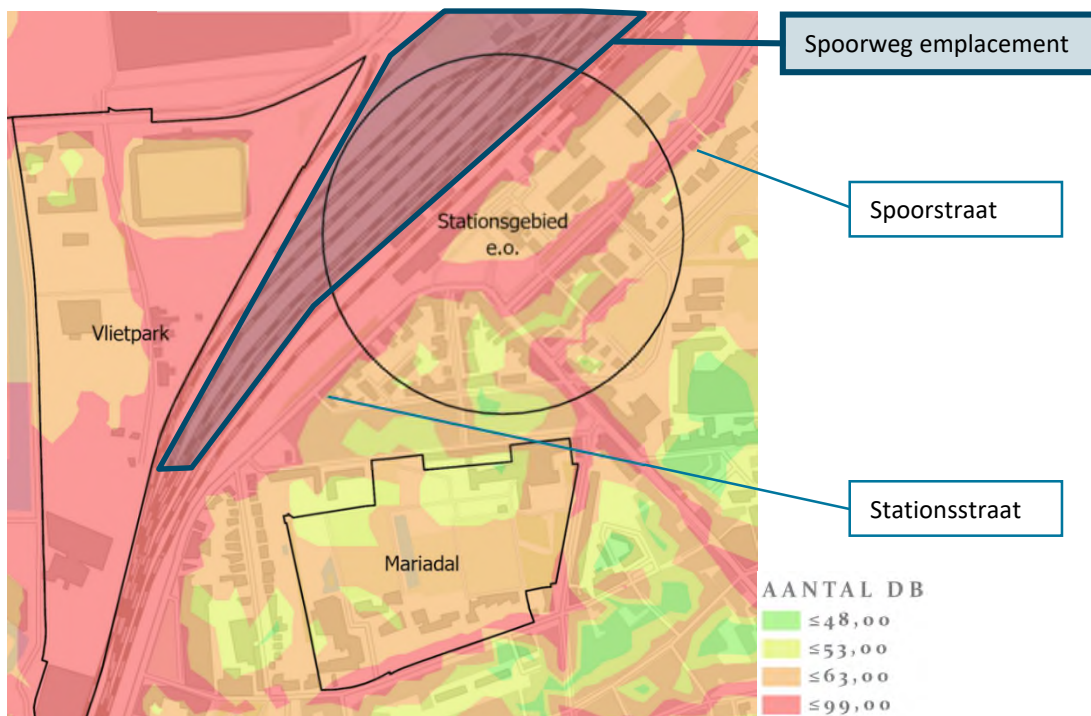
De beoogde woningbouw is ten zuiden van het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied gelegen. De beoogde woningbouw is gelegen in binnen de zonegrens van 50 dB(A).

In figuur 2.10 is de geluidruimte van het industrieterrein en het stationsgebied weergegeven. De rode kleur geeft het gebied aan waar de geluidbelasting boven de 50 dB(A) is en de groene kleur geeft het gebied aan waar dit lager is dan 50 dB(A). In de gebieden met een rode kleur kunnen niet zomaar nieuwe woningen gerealiseerd worden. Binnen deze zone is een hogere waarde van maximaal 55 dB(A) toelaatbaar. In de groene gebieden kan dat milieutechnisch wel. De grens van het industrieterrein Borchwerf I is aangegeven met de blauwe lijn.



Figuur 2.10: Huidige geluidruimte vanwege het industrieterrein Borchwerf I (links) en het gehele industrieterrein inclusief spoorwegemplacement in het stationsgebied (bron: bestemmingsplan Borchwerf I, 2012)

Uit figuur 2.10 blijkt dat de beoogde woningbouwlocaties langs de Spoorstraat en Stationsstraat binnen de 50 dB(A) contour gelegen zijn als het spoorwegemplacement gehandhaafd blijft. Bij handhaving van het spoorwegemplacement is woningbouw hier niet mogelijk. Als het spoorwegemplacement gesaneerd wordt, is woningbouw hier milieutechnisch wel mogelijk. De gronden waar deze woningen beoogd zijn liggen dan in gebied waar de geluidbelasting lager is dan 50 dB(A). Woningbouw ter plaatse van het emplacement is op veel locaties nog niet mogelijk in verband met de 50 dB(A) contour die overblijft na het saneren van het emplacement zelf. Dit heeft met name te maken met de nabije ligging van Borchwerf I. Dezonering van een (deel van) Borchwerf I en/of het spoorwegemplacement is nodig om hier woningbouw mogelijk te maken. In figuur 2.11 is de gecumuleerde geluidbelasting (het geluid van alle geluidbronnen bij elkaar opgeteld) weergegeven.



Figuur 2.11: Gecumuleerde geluidbelasting ter hoogte van het stationsgebied e.o. (bron: OMWB)

De gecumuleerde geluidbelasting wordt in het stationsgebied e.o. met name veroorzaakt door weg- en spoorverkeer en industrie. Op veel plekken ligt deze boven de 63 dB. De milieukwaliteit volgens de rekenmethode van Miedema wordt beoordeeld als ‘tamelijk slecht’ bij een geluidniveau van 63 dB (excl. aftrek ex. Art. 110g Wgh). Er is geen gemeentelijk geluidbeleid waarin is opgenomen welke milieukwaliteit acceptabel wordt geacht. In het binnenstedelijk gebied wordt doorgaans een hogere gecumuleerde geluidbelasting geaccepteerd dan bijvoorbeeld in een rustige woonwijk of buitengebied. Daarnaast kan er met maatregelen, bijvoorbeeld met afscherpende werking van gebouwen, gestreefd worden naar een lagere geluidbelasting.

Conclusie en aanbeveling ten aanzien van geluid

Geluidbelasting ten gevolge van weg- en spoorverkeer is in de meeste gevallen geen directe belemmering voor de realisatie van woningbouw bij Laan van Brabant en Stationsgebied e.o. als gekeken wordt naar de wettelijke normen voor geluid. De A58 vormt een aandachtspunt voor de Laan van Brabant doordat er veel verkeer overheen rijdt en er een strenger regime geldt voor deze weg.

Industrielawaai daarentegen legt wel directe belemmeringen op voor woningbouw rondom de Spoorstraat en Stationsstraat bij het handhaven van het spoorwegemplacement. Bij sanering of dezonerings van het spoorwegemplacement is daar wel woningbouw mogelijk, maar ligt er nog wel een belemmering op de oude locatie van het spoorwegemplacement door bedrijventerrein Borchwerf I. Het bedrijventerrein dient mogelijk gedezoneerd te worden om hier woningbouw mogelijk te kunnen maken, zeker als het spoorwegemplacement blijft liggen.

Er is een analyse gedaan op basis van de normen uit de vigerende wet- en regelgeving. Wet- en regelgeving stelt harde bovengrenzen voor de geluidbelasting van verschillende bronnen. Er is geen wet- en regelgeving ten aanzien van gecumuleerde geluidbelasting, maar dit bepaald wel in grote mate de kwaliteit van de leefomgeving. Er zijn wel richtlijnen. Op basis van deze richtlijnen is gesteld dat het geluidklimaat tamelijk slecht is op de locaties waar woningbouw beoogd is. Er is geen specifiek gemeentelijk geluidbeleid dat hier uitspraken over doet. Er wordt aanbevolen om dit beleid te maken en daarin te benoemen wat het wenselijk woon- en leefklimaat is ten aanzien van geluid. Ook kunnen er in dit beleid keuzes gemaakt worden wanneer wel of geen hogere waarden verleend worden. Op basis van dit beleid kan straks ook onder de Omgevingswet besloten worden of er op bepaalde locaties meer geluid dan de standaardwaarde uit het Bkl toegelaten mag worden en onder welke voorwaarden.

Externe veiligheid

Voor de ontwikkellocaties Laan van Brabant en Stationsgebied e.o. zijn net als bij het thema geluid de (potentiële) knelpunten ten aanzien van het thema externe veiligheid nader bekeken. Beide locaties liggen in het invloedsgebied van het spoor. Stationsgebied e.o. ligt daarnaast ook in het invloedsgebied van een buisleiding met gevaarlijke stoffen, het spoorwegemplacement en bedrijven op Borchwerf I.

Spoor en spoorwegemplacement

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is de belangrijkste risicobron. Dit heeft de grootste impact op de ontwikkellocaties. Het invloedsgebied van het spoor ligt tot ver buiten de ontwikkellocaties. Onder de Omgevingswet wordt niet meer gewerkt met invloedsgebieden, maar het aandachtsgebieden. Er zijn straks drie aandachtsgebieden:

- Een brandaandachtsgebied;
- Een explosieaandachtsgebied;
- Een gifwolk aandachtsgebied.

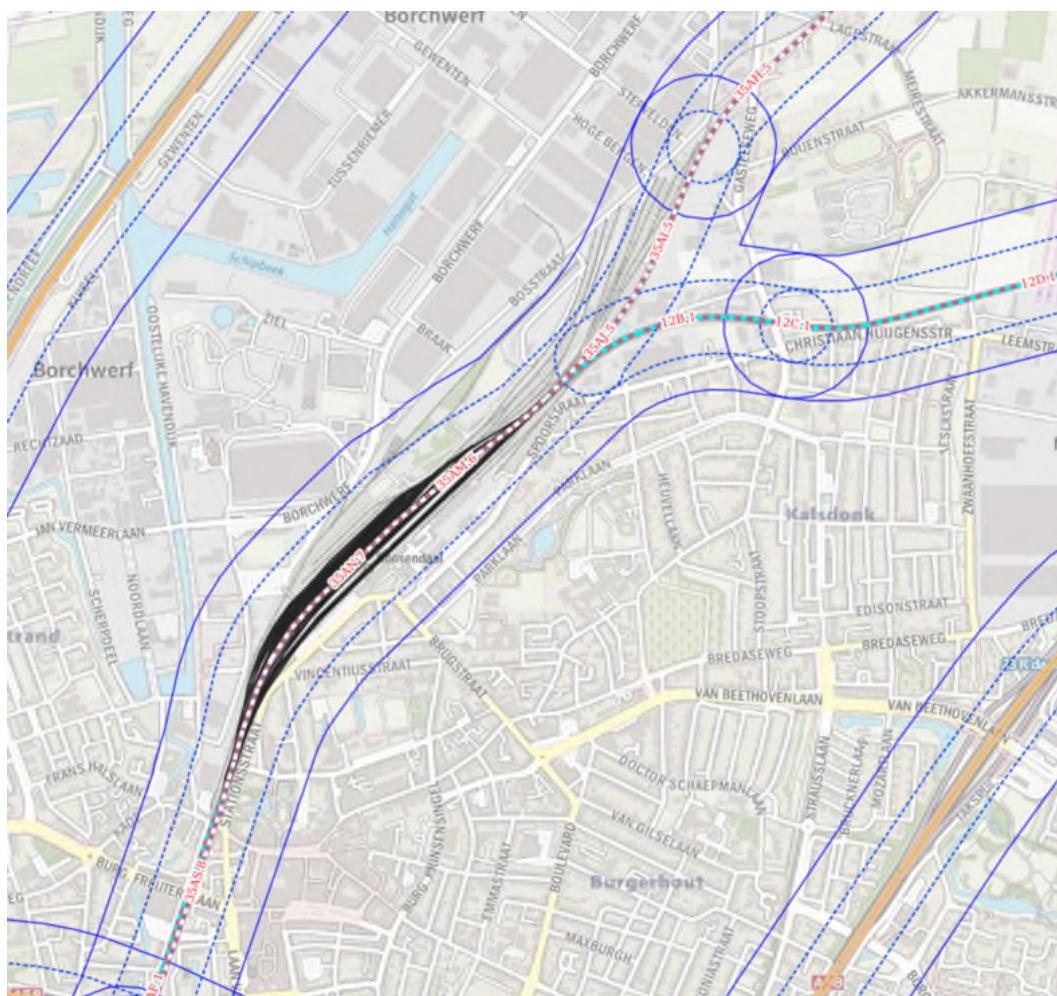
De aandachtsgebieden worden gemeten vanaf het buitenste spoor. Het gifwolkaandachtsgebied is nog niet in de geconsolideerde versie van het Besluit kwaliteitseisen leefomgeving (oktober 2021) opgenomen, maar ambtelijk gezien al wel een gegeven.

De aandachtsgebieden hebben een signaleringsfunctie: binnen deze aandachtsgebieden zijn mensen binnen een gebouw, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd tegen de gevaren die in de omgeving kunnen optreden. Het aandachtsgebied is een instrument voor een bedrijf, een bestuurder of een burger om het gesprek over veiligheid en bescherming te starten. Beleid is nodig om de afwegingen expliciet te maken en het gesprek te voeren. In beleid voor externe veiligheid kan een integrale afweging gemaakt worden ten aanzien van de veiligheid van de leefomgeving rondom risicobronnen. Ruimtelijke plannen kunnen hier in het vervolg aan getoetst worden.

De blauwe lijn in figuur 2.12 geeft de begrenzing van het explosieaandachtsgebied. Dit aandachtsgebied heeft de grootste ruimtelijke impact⁴. Het explosieaandachtsgebied ligt over beide ontwikkellocaties heen. Ten aanzien van het spoor en het spoorwegemplacement zijn er de volgende aandachtspunten:

- Onder de huidige wetgeving is het nodig binnen het invloedsgebied het groepsrisico te beschouwen en te verantwoorden in ruimtelijke besluiten.
- Het explosieaandachtsgebied geldt straks van rechtswege als de Omgevingswet in werking treedt. Voor het doorgaande spoor en het emplacement gaat een gecombineerd aandachtsgebied gelden. Het emplacement is in de Regeling externe veiligheid inrichtingen aangewezen als een risicovol emplacement. Binnen een brand- en explosieaandachtsgebied moet een gemeente bepalen hoe de veiligheid van de omgeving geoptimaliseerd kan worden. Ook moet bepaald worden of er voorschriftengebieden aangewezen moeten worden (als deze via ministeriële regelingen al niet verplicht aangewezen moeten worden). Als een voorschriftengebied van toepassing is, moeten er bij nieuwbouw verplicht aanvullende bouwkundige beschermingsmaatregelen worden getroffen.
- Het effectief toepassen van aanvullende bouwkundige maatregelen is complex. Dit vereist dat een gemeente vooraf ontwerpuitgangspunten opstelt.
- De gemeente heeft nog geen beleid op het gebied van externe veiligheid. Het is dus op dit moment niet duidelijk welk risiconiveau de gemeente aanvaardbaar vindt. Het is ook niet duidelijk op welke gronden de gemeente in de toekomst voorschriftgebieden wil/gaat aanwijzen. Dit is een planologische afweging die gebaseerd kan/moet worden op gemeentelijk externe veiligheidsbeleid.

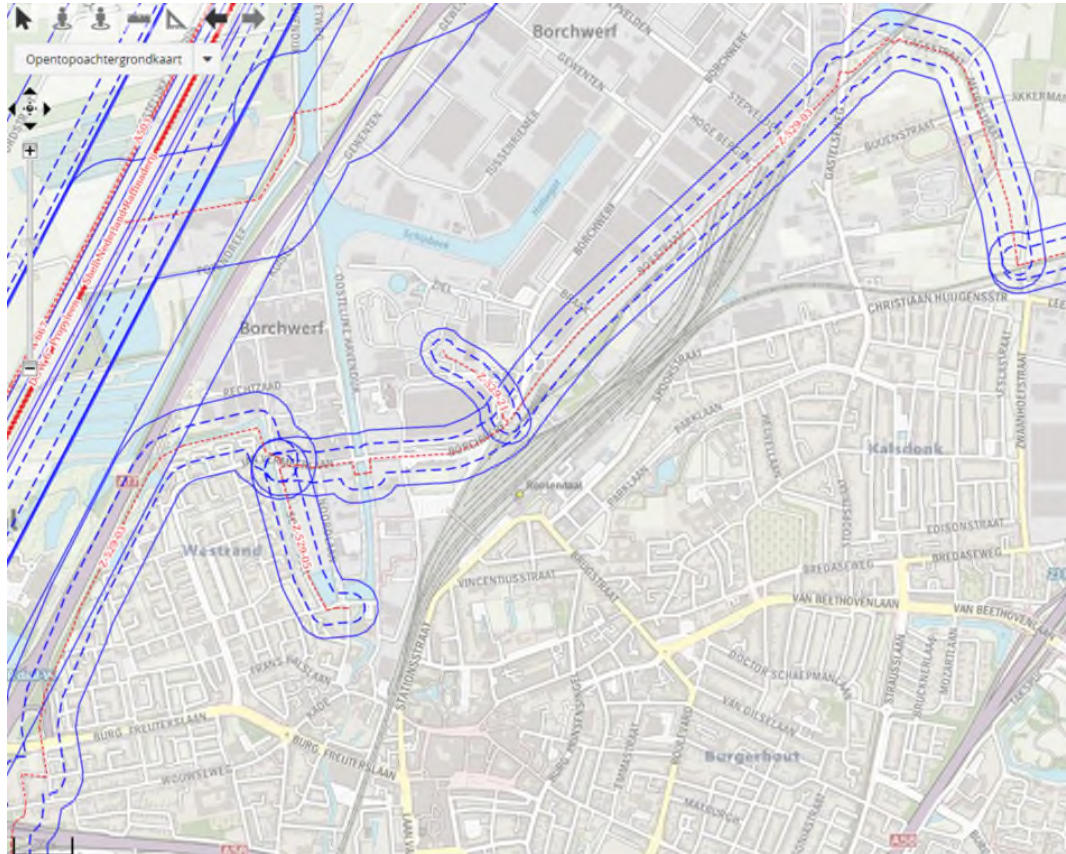
⁴ Een gifwolkaandachtsgebied heeft een veel grotere reikwijdte maar heeft minder impact voor een ruimtelijke ontwikkeling. Zo gelden er geen bouwvoorschriften voor.



Figuur 2.12: 200-metercontour spoorlijn (buitenste blauwe doorgetrokken lijn)
(bron: EV Signaleringskaart, <https://nl.ev-signaleringskaart.nl/>)

Buisleiding

Er ligt een hogedruk aardgastransportleiding door het gebied. Het invloedsgebied, tevens brandaandachtsgebied, van deze buisleiding is 95 m (weergegeven op figuur 2.13). Binnen een afstand van 4 meter mag sowieso niet gebouwd worden. Dit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het stationsgebied.

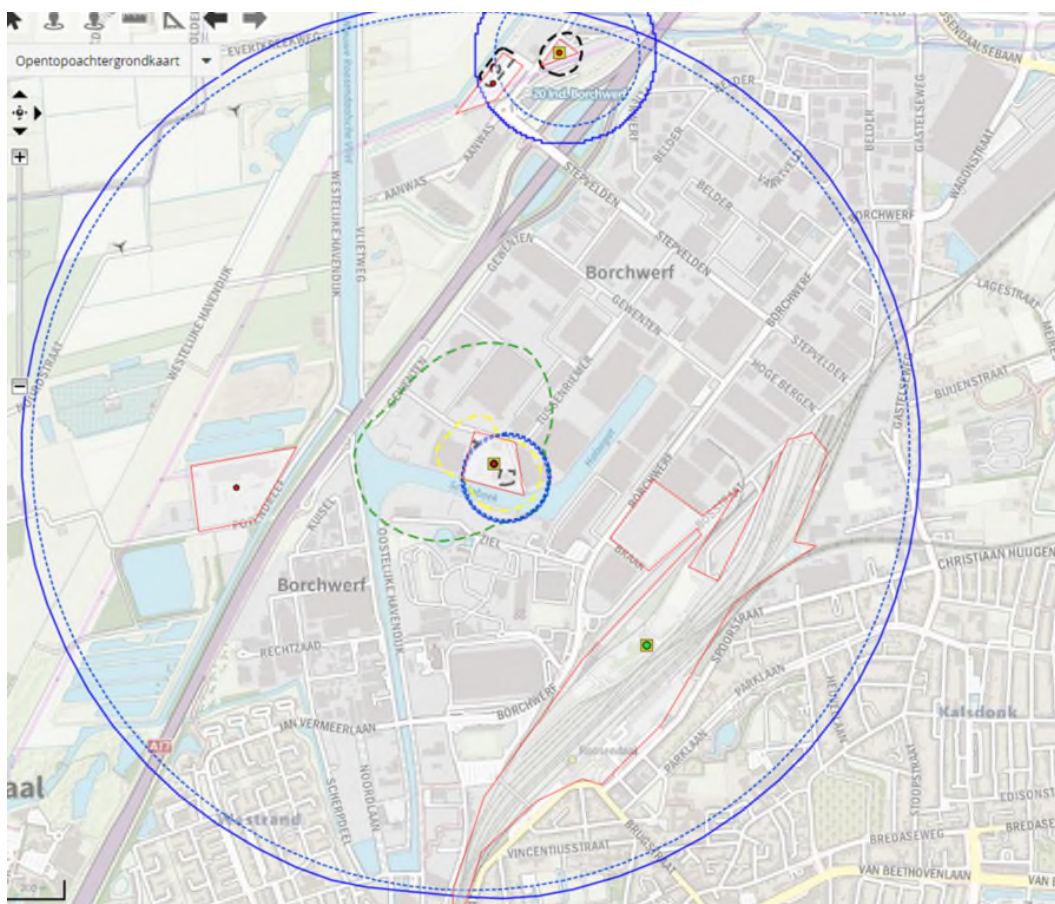


Figuur 2.13: Invloedsgebied (95m) buisleiding (buitenste blauwe doorgetrokken lijn)
(bron: EV Signaleringskaart, <https://nl.ev-signaleringskaart.nl/>)

Bedrijven

Er ligt een invloedsgebied van bedrijven op Borchwerf I over het stationsgebied. Het grootste invloedsgebied is die van Wubben (1.400 m). Dit vormt geen beperking voor het ontwikkelen van het gebied. Wel is het binnen de huidige wetgeving nodig het groepsrisico te beschouwen.

Onder de Omgevingswet veranderen de invloedsgebieden in aandachtsgebieden. Het is nog niet vastgelegd hoe groot die aandachtsgebieden van de risicobedrijven zijn⁵. De vraag die hier gesteld kan worden is hoe groot die aandachtsgebieden zijn en hoe groot ze in de toekomst mogen worden. Hier moet gemeentelijk beleid voor gemaakt worden.



Figuur 2.14: Invloedsgebied bedrijven op Borchwerf I (grootste is 1.400 m, buitenste blauwe doorgetrokken lijn) (bron: EV Signaleringskaart, <https://nl.ev-signaleringskaart.nl/>)

Conclusie en aanbeveling ten aanzien van externe veiligheid

Er wordt geconcludeerd dat er verschillende risicobronnen aanwezig zijn nabij te ontwikkelen locaties. Voor zeer kwetsbare gebouwen (en locaties waar zeer kwetsbare gebouwen zijn toegestaan), geldt een voorschriftgebied en moeten er bij nieuwbouw aanvullende bouwkundige bescherming gerealiseerd worden). Voor (beperkt) kwetsbare gebouwen moet de gemeente afwegen hoe de bescherming geoptimaliseerd kan worden.

⁵ De eerder in het OER deel 1 gepresenteerde aandachtsgebieden betroffen een eerste indicatieve inschatting op basis van op dat moment beschikbare gegevens en verwachte gebieden

Het is sterk de aanbeveling om gemeentelijk beleid te ontwikkelen ten aanzien van de aandachts- en voorschriftengebieden (voor zover deze niet al verplicht zijn vanuit de ministeriële regelingen).

Bereikbaarheid

Om een eerste indruk te krijgen van de mogelijk effecten van ontwikkelingen binnen Rondje Roosendaal is een globale analyse gemaakt van de huidige en toekomstige bereikbaarheid. Dit is gedaan op basis van het beschikbare verkeersmodel BBMA West-Brabant. Dit model geeft voor twee jaren de verkeerssituatie in Roosendaal: het basisjaar 2015 (representatief voor huidig) en het referentiejaar 2030 (representatief voor toekomstig, waarbij toekomstig bestaat uit al vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen en autonome verkeersgroei (het autogebruik in Nederland stijgt nog steeds jaarlijks)).

In de huidige situatie zijn er geen wezenlijk knelpunten. Dit wil niet zeggen dat er lokaal geen filevorming/stagnatie optreedt, maar dat het wegennet over het algemeen het verkeer goed kan afwikkelen. In de referentiesituatie laat het verkeersmodel wel knelpunten zien: met name op de snelwegen en vooral op knooppunt De Stok is de capaciteit van de wegen bereikt en ontstaan in de ochtend- en avondspits files. Dit kan ook effect hebben op de afwikkeling van het onderliggend wegennet, met name nabij de aansluitingen op de snelwegen. De globale analyse van het verkeersmodel geeft hier nog geen uitsluitsel over, daarvoor is een verdiepende analyse nodig. Gezien de knelpunten in de referentiesituatie is aannemelijk dat de bereikbaarheid in de stad bij verdere toename van woningbouw in Rondje Roosendaal een aandachtspunt is. Een verdiepende analyse is nodig om te kunnen bepalen hoeveel verkeer het huidig wegennet in en rond Rondje Roosendaal nog aan kan en vanaf welke toenames er knelpunten gaan ontstaan. Overigens moet worden opgemerkt dat het verkeersmodel nog uitgaat van “traditionele” vervoerswijzekeuze en dus met name verplaatsingen per auto. Inzetten op duurzame mobiliteit kan het aantal verkeersbewegingen verlagen en daarmee knelpunten in bereikbaarheid voorkomen dan wel verminderen. Met name in Rondje Roosendaal is hier kans voor, gezien de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en het stedelijke fietsnetwerk.

Resume Rondje Roosendaal

Roosendaal zet in de omgevingsvisie voor het Rondje Roosendaal in op sterke groei en ontwikkeling van woningbouw. Daarnaast wordt ingezet op behoud van bestaande kwaliteiten en het inspelen op toekomstige ontwikkelingen, zoals minder winkels en meer wonen. In het Rondje Roosendaal wordt ook ingezet op meer ruimte voor water, groen en natuur om bij te dragen aan de opgaven vanuit klimaatadaptatie (wateroverlast, hittestress), biodiversiteit en gezondheid. Herontwikkeling van locaties in het Rondje Roosendaal biedt de gemeente de gelegenheid hier invulling aan te geven. Meer wonen en meer voorzieningen kan meer verkeer betekenen. Een goede bereikbaarheid van Roosendaal met keuzes op het gebied van duurzame mobiliteit is één van de speerpunten in Rondje Roosendaal. Het lange termijn beleid hiervoor is nog in ontwikkeling, maar ondertussen vinden eerste initiatieven plaats, zoals de introductie van de deelscooters en deelfietsen (Go Sharing) sinds begin juli 2022.

Algemeen aandachtspunt bij ontwikkelingen in Rondje Roosendaal is het bestaande geluid en de bestaande veiligheidsrisico's (rond het spoor). Verplaatsing van het spoorwegemplacement zou ruimte geven voor nieuwe ontwikkelingen, fysiek, maar ook milieutechnisch. Lokaal is bij nieuwe woningen en voorzieningen, een afweging nodig over welke hinder acceptabel is. Hiervoor is beleidsontwikkeling nodig.

2.2.2 Sterke Stad: Overige: Woongebieden, Rosada / De Stok, Werkgebieden

Woonwijken

Voor de woonwijken binnen Roosendaal (voor de dorpen, zie paragraaf 2.2.5 Vitaal Platteland) worden als belangrijkste knelpunten/aandachtspunten voor ontwikkeling gezien:

- **Tekort aan geschikte woningen**
Daar wordt in de omgevingsvisie ruim aandacht aan gegeven. De ambitie is om veel nieuwe woningen te realiseren passend bij de veranderende woningvraag. Een groot deel van de woningbouwopgave zal gerealiseerd worden in het centrum/Rondje Roosendaal. Maar ook in de wijken zal gezocht worden naar verdichtingsmogelijkheden. Belangrijkste aandachtspunt hierbij is de bereikbaarheid (zie hieronder) en het voorkomen van hinder op de directe omgeving. Bij kleinere inbreidingsprojecten is het effect op bereikbaarheid/hinder naar verwachting gering. Bij grotere inbreidingsprojecten kunnen bereikbaarheid en hinder lokaal een aandachtspunt zijn.
- **Terugloop voorzieningen/detailhandel**
Met de beoogde groei van het aantal woningen groeit ook het draagvlak voor voorzieningen en detailhandel. Wellicht kan hiermee een deel van de negatieve trend worden omgebogen. Als nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd, is het effect op de bestaande voorzieningen een aandachtspunt.
Ander aandachtspunt is de bereikbaarheid en het voorkomen van hinder op de directe omgeving. Bij kleinere voorzieningen is het effect op bereikbaarheid/hinder naar verwachting gering. Bij grotere voorzieningen kunnen bereikbaarheid en hinder lokaal een aandachtspunt zijn
- **Bereikbaarheid**
Groei van woningen en/of voorzieningen in de woonwijken leidt tot toename van verkeersbewegingen en kan daarmee effecten hebben op de bereikbaarheid. Dit geldt met name voor grote ontwikkelingen langs nu al drukke wegen. Maar ook bij inbreidingsprojecten in bestaande woonwijken moet er aandacht zijn voor een goede bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid. In de nabije toekomst is de ambitie/noodzaak om meer in te zetten op duurzame mobiliteit (minder gebruik auto, meer gebruik fiets/OV). De grootste noodzaak in en rond het centrum van Roosendaal is een goede ontsluiting voor de fiets en het OV. In woongebieden is meer ruimte voor de auto, maar ook de wijken in Roosendaal zijn per fiets of deelmobiliteit al goed bereikbaar. Dit laat echter onverlet dat verbeteringen aan het fietsnetwerk (directer, veiliger en comfortabeler) nodig blijven om een meer aantrekkelijke werking te genereren voor duurzaam langzaam verkeer.
- **Barrièrewerking snelwegen**
De omgevingsvisie doet niet direct iets aan de bestaande barrièrewerking door de snelwegen en spoor.
- **Inpassing woningbouw in huidig milieuklimaat (geluid, veiligheid)**
Bij het toevoegen van extra woningen is de inpassing in het bestaande milieuklimaat een belangrijk aandachtspunt. Dit geldt met name voor de wijken langs het spoor en de snelwegen.
- **Duurzame energieopgave**
Verduurzaming is voor alle gemeenten in Nederland een opgave en uitdaging. De gemeente kan dit niet zelf actief doen, ze kan wel verduurzaming van wijken stimuleren.

- **Sociale veiligheid/eenzaamheid**

Het toevoegen van nieuwe woningen en voorzieningen en herstructurering van wijken met aandacht voor meer groen en bewegingsruimte heeft ook een positief effect op de sociale veiligheid in de wijken en eenzaamheid. Meer mensen, groen en voorzieningen nodigt uit tot buiten zijn en mensen ontmoeten.

Roosendaal zet in de omgevingsvisie voor de bestaande woongebieden vooral in op een passende duurzame woning voor iedereen en zorgvriendelijke gezonde wijken waar gezonde leefomstandigheden heersen. Wijken zijn schoon, toegankelijk, veilig met aantrekkelijke plekken voor ontmoeting, ontspanning en beweging. Het bestaande groen stedelijk karakter blijft behouden en er wordt ingezet op (nog) meer ruimte voor groen, natuur en water. Daarnaast wordt ingezet op het energieneutraal maken van wijken.

Deze ambities zijn niet nieuw en zetten bestaande beleid en al ingezette ontwikkelingen voort. De ambities “bijten” elkaar niet en kunnen elkaar versterken: meer groen en water is goed voor klimaatadaptatie en natuur, maar ook voor de leefbaarheid en daarmee gezondheid in de wijken. (Her)ontwikkeling van locaties binnen de bestaande woongebieden biedt de gemeente de mogelijkheid om invulling te geven aan de ambities. De ambities leiden naar verwachting op het niveau van de bestaande woongebieden als geheel niet tot belangrijke negatieve effecten op andere aspecten van de leefomgeving. Lokaal kan (her)ontwikkeling leiden tot meer verkeer en hinder en effecten op bestaande waarden (natuur, erfgoed e.d.), iets wat afgewogen wordt in de latere plan- en besluitvorming voor deze individuele projecten.

De ambities voor de woongebieden zijn groot (passend in bestaand milieu, duurzaam, gezond, energieneutraal e.d.) en in de omgevingsvisie nog niet uitgewerkt in een plan van aanpak of in gebieds-/themavisies die vertellen hoe de ambities verwezenlijkt. Dit is maatwerk per wijk.

Bedrijventerreinen

Voor de bedrijventerreinen binnen Roosendaal worden als belangrijkste knelpunten/aandachtspunten voor ontwikkeling gezien:

- **Krapte op de arbeidsmarkt**

Momenteel is in Roosendaal (naast de stijgende energie- en grondstoffenprijzen), net als in de rest van Nederland, het tekort aan personeel het grootste aandachtspunt. De gemeente kan daar in haar omgevingsvisie niet direct een oplossing voor bieden. Wel is de ambitie en het streven om het onderwijs zo goed aan mogelijk te laten sluiten op de arbeidsmarkt, te streven naar opleidingen die aansluiten op wat de bedrijven in Roosendaal nodig hebben. Waar de omgevingsvisie ook invloed op heeft is het creëren van een zo goed mogelijk vestigingsklimaat: een aantrekkelijke bereikbare stad met goede woningen en voorzieningen trekt werknemers voor Roosendaalse bedrijven.

- **Grote vraag versus te weinig ruimte**

Er is in Roosendaal vraag naar bedrijfsruimte. De beschikbare ruimtes op de bestaande bedrijventerreinen is niet altijd passend op de vraag. Daarnaast speelt de behoefte om eerst bestaande bedrijventerreinen te herstructureren voordat nieuw bedrijventerrein wordt gerealiseerd. Aandachtspunt bij uitbreiding van bedrijvigheid is de bereikbaarheid en de hinder op de omgeving (zie ook hieronder).

- **Bereikbaarheid**

De Roosendaalse bedrijventerreinen zijn over het algemeen goed en in een aantal gevallen multimodaal bereikbaar. Het streven is dat dit zo blijft: een goede bereikbaarheid is essentieel voor een goed vestigingsklimaat. Uitbreiding van

bedrijvigheid geeft een toename van verkeer. Dit is in het bijzonder een aandachtspunt op locaties waar al knelpunten in de referentiesituatie optreden.

- **Milieuhinder op omgeving**
Een aantal bedrijventerreinen ligt in directe nabijheid van woningen. De milieuhinder is gereguleerd door geluidzones en eisen in vergunningen. Maar zowel uitbreiding van bedrijvigheid als uitbreiding van woningen nabij bedrijventerreinen kan leiden tot toename van milieuhinder. Streven van de gemeente is dat de milieuhinder niet toeneemt en zelfs afneemt. Dit vraagt om afstemming met de sector.
- **Te weinig groen en water / Hittestress / Verduurzamingsopgave**
Bedrijventerreinen zijn nu nog vaak “stenig” met alleen het minimaal benodigde groen en water. Dit geeft klimaatproblemen: hittestress en wateroverlast bij extreme buien. De gemeente streeft in de omgevingsvisie naar vergroening van bedrijventerreinen. Meer groen geeft meer schaduw en meer ruimte voor water. Dit heeft ook een positief effect op de biodiversiteit op bedrijventerreinen en een goed vestigingsklimaat (groen geeft de werknemers de mogelijkheid om buiten te wandelen/lunchen e.d.). Op bestaande bedrijventerreinen/bedrijven ligt het mandaat voor vergroening bij de bedrijven zelf: de gemeente kan stimuleren. Bij nieuwe bedrijventerreinen/bedrijven kan de gemeente eisen stellen aan verduurzaming en klimaatadaptatie. Bij herstructurering van bedrijventerreinen kan de gemeente zelf het initiatief nemen voor meer groen.

Roosendaal streeft in de omgevingsvisie naar het toekomstbestendig maken van de werkgebieden. Er wordt ingezet op herstructurering van de bestaande gebieden, niet op uitbreiding met nieuwe gebieden. Toekomstbestendig maken houdt, vanuit de fysieke leefomgeving bekeken, vooral in:

- Ruimte geven aan bedrijven om hun bedrijfsvoering aan te passen aan ruimtelijke, technische en maatschappelijke ontwikkelingen;
- Meer ruimte voor groen, natuur en water om bij te dragen aan de opgaven vanuit klimaatadaptatie (wateroverlast, hittestress), biodiversiteit en gezondheid;
- Inzetten op besparing energieverbruik en opwekking duurzame energie;
- Inzetten op circulariteit;
- Vermindering van hinder op de omgeving.

Deels gaan deze ambities samen en kunnen ze elkaar versterken. Vanuit wet- en regelgeving en beleid zijn bedrijven al aan de slag met modernisering, duurzame energie, duurzaam materiaalgebruik en beperking van hinder op de omgeving. Hiermee dragen ze ook bij aan ambities in de omgevingsvisie. Vertrek en heropvulling van bedrijvenlocaties geeft de gemeente de mogelijkheid om ruimte te creëren voor water en groen en vanuit de ambities eisen te stellen aan de nieuwkomende bedrijven. Herstructurering en toekomstbestendig maken van de werkgebieden draagt daarmee bij aan de ambities in de omgevingsvisie, naar verwachting zonder belangrijke negatieve effecten/conflicterende belangen vanuit aspecten van de fysieke leefomgeving (zoals wel het geval kan zijn bij de hierboven beschreven nieuwe woongebieden en in het buitengebied). De grootste uitdaging ligt dan ook niet zozeer in conflicterende belangen vanuit de fysieke leefomgeving, maar meer in het integreren van de ambities in de businesscase en bedrijfsvoering van bedrijven. Dat vraagt om afstemming met en eisen aan de sector en parkmanagement op de bedrijvenlocaties.

Rosada/De Stok

Voor Rosada/De Stok worden als belangrijkste knelpunten/aandachtspunten voor ontwikkeling gezien:

- **Bereikbaarheid**
 Rosada De Stok zijn verkeersintensieve voorzieningen. Door de ligging nabij de snelwegen zijn ze op zich goed bereikbaar. Bij toename/intensivering van de voorzieningen is behoud van bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt.

2.2.3 Stadsrandzones

In het OER (in paragrafen 6.2 t/m 6.5) is een analyse opgenomen van aandachtspunten voor eventuele ontwikkeling van de stadsrandzones. Dat wordt in deze aanvulling op het OER niet herhaald. Wel zijn aanvullend de aandachtspunten per stadsrandzone schematisch en samengevat naast elkaar gezet (zie onderstaande tabel).

Stadsrandzone=>	Zuidwest	Zuid	Oost	Noordoost
Aspect	Aandachtspunten	Aandachtspunten	Aandachtspunten	Aandachtspunten
Landschap, cultuurhistorie	Westelijk deel open landschappelijk waardevol, oostelijk deel verstedelijkt	Landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol (hoevelandschap, met name centrale en oostelijke deel)	Landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol (veenontginning)	Landschappelijk en cultuurhistorisch waardevol (veenontginning)
Bodem, water	Westelijk deel: lager, gevoelig voor wateroverlast Oostelijk deel hoger	Hogere zandgronden doorsneden door lagere beken, drinkwaterwingebied, waterbergingsgebied	Hogere zandgronden doorsneden door lagere beken, drinkwaterwingebied, waterbergingsgebied	Noordelijk deel lager, waterbergingsgebied, zuidelijk deel hoger
Natuur	Beperkt: ecologische verbindingzones aan randen	Deels NNB	Noordelijk deel: beperkt Zuidelijk deel: NNB	Heel beperkt
Verkeer	Ontsluiting is aandachtspunt	Ontsluiting geen wezenlijk aandachtspunt	Ontsluiting geen wezenlijk aandachtspunt	Ontsluiting geen wezenlijk aandachtspunt
Geluid	Flinke geluidbelasting door snelwegen en spoor	Geluidbelasting door Antwerpseweg en spoor	Noordelijk deel: geluid van Majoppeveld Zuidelijk deel: geringe geluidbelasting	Flinke geluidbelasting door industrieterreinen, spoor en weg
Luchtkwaliteit	Verkeer (snelwegen)	Verkeer (Antwerpseweg)	Pluimveebedrijf	Verkeer + industrie
Geur	Beperkt	Rondom veehouderijen	Beperkt	Industrie
Externe veiligheid	Verkeer (snelweg), spoor	Spoor+ verkeer	Buisleiding	Industrie, spoor, weg
Sociaal	Flinke barrièrewerking door snelwegen, spoor	Barrièrewerking door Antwerpseweg, spoor	Geringe barrièrewerking	Flinke barrièrewerking door spoor en bedrijventerreinen
Bestaande functies	Westelijk deel: landbouw, Oostelijk deel: huidige Bravis, sport	Landbouw Natuur	Landbouw	Landbouw

Stadsrandzone=>	Zuidwest	Zuid	Oost	Noordoost
Aspect	Aandachtspunten	Aandachtspunten	Aandachtspunten	Aandachtspunten
Conclusie aandachtspunten voorontwikkeling	Inpasbaarheid in geluid/externe veiligheid Sportvelden? Geen wezenlijke belemmeringen landschap, bodem, water, natuur, geur	Inpasbaarheid in huidige waarden en functies (landbouw, landschap, water, natuur) Inpasbaarheid in geluid/externe veiligheid	Inpasbaarheid in huidige functies (landbouw, landschap, water) Zuidelijk deel: geen wezenlijke belemmeringen geur, geluid, externe veiligheid, wel natuur Noordelijk deel: geen wezenlijke belemmeringen geur, natuur, wel geluid en externe veiligheid	Inpasbaarheid in geluid/externe veiligheid Inpasbaarheid in huidige functies: landbouw, water. Geen wezenlijke belemmeringen geur, natuur

Stadsrandzone Zuidwest lijkt geschikt voor nieuwe functies, zoals woningbouw. Het heeft relatief weinig beperkingen. Aandachtspunten zijn vooral de inpassing in het geluid van de omliggende wegen, de bestaande functies (sportvelden).

Stadsrandzone Zuid kent veel waarden op het gebied van landschap, cultuurhistorie, water en natuur. Daarnaast wordt het gebied volop gebruikt voor de landbouw. Het meest westelijke deel van deze stadsrandzone, bij Tolberg, kent minder belemmeringen en lijkt daarmee het meest geschikt voor nieuwe functies.

Stadsrandzone Oost heeft landschappelijke, cultuurhistorische waarden en kent aandachtspunten vanuit water. In het noordelijk deel zijn de natuurwaarden relatief beperkt zijn, maar zijn er wel aandachtspunten vanuit Majoppeveld (geluid, veiligheid). In het zuidelijk deel is er relatief weinig geluidhinder is waar rekening mee gehouden hoeft te worden, maar is natuur meer een aandachtspunt gezien de ligging nabij de Rucphense Heide.

Stadsrandzone Noordoost ligt ingeklemd tussen bedrijventerreinen en wegen en kent daarmee aandachtspunten vanuit geluid en veiligheid. Het noordelijk deel ligt laag en heeft landschappelijke waarden. Het gebied lijkt daarmee minder geschikt voor nieuwe functies als woningbouw.

Algemeen gesteld dragen nieuwe woonlocaties bij aan de ambitie van Roosendaal om voor een iedereen een passend woningaanbod te realiseren en dragen bij aan algemene doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie, duurzame energie, gezondheid.

Maar, zoals in het OER en hierboven beschreven, geven nieuwe woonlocaties (en bijbehorende infrastructuur) diverse effecten op en aandachtspunten vanuit de omgeving. Het gaat hierbij zowel om mogelijk verlies van waarden (landschap, natuur, water, erfgoed) als hinder op de omgeving (verkeer, geluid, luchtkwaliteit). Daarnaast hebben nieuwe ontwikkelingen altijd effect op bestaande functies (met name landbouw): Direct (ruimtebeslag) en indirect (meer potentieel gehinderden en daarmee inperking van uitbreidingsmogelijkheden voor de landbouw). Daarmee kunnen nieuwe woonlocaties ook negatieve effecten hebben op ambities in de omgevingsvisie. Dit is onvermijdelijk: nieuwe ontwikkelingen leiden altijd tot effecten. Het is van belang voor de vervolg gebiedsvisies en plan- en besluitvorming voor concrete woningenlocaties

om mogelijke effecten zo veel als mogelijk te voorkomen, dan wel te beperken en goede afwegingen te maken tussen de positieve bijdrage aan en negatieve effecten op ambities.

2.2.4 *Vitaal Platteland en dorpen*

Vooraf

Er is in de omgevingsvisie een visie opgenomen over de toekomst van het Vitaal platteland, zowel voor de dorpen als het buitengebied eromheen. In zienswijzen zijn er diverse reacties gegeven. Voor de dorpen wordt gevraagd om de zoekgebieden voor nieuwe woningbouw te verbreden. Voor het buitengebied wordt aandacht gevraagd voor de huidige gebruikers, de agrarische sector, worden vragen gesteld bij het onderscheid tussen het “noordelijk” en “zuidelijk” buitengebied en wordt aandacht gevraagd voor het mogelijk botsen van ambities ten aanzien van natuur en wonen in het buitengebied met de agrarische gebruiksmogelijkheden. In de Nota zienswijzen wordt op de zienswijzen ingegaan. De vast te stellen omgevingsvisie is op onderdelen verduidelijkt en genuanceerd ten opzichte van de ontwerpversie, met name voor het buitengebied.

Voor het buitengebied is de visie genuanceerd: Er wordt geen “afscheid” genomen van de agrarische sector in het zuidelijk buitengebied, zoals in zienswijzen is gesteld. En er wordt wel degelijk rekening gehouden met het bestaande agrarische gebruik, de agrariërs, en hun bestaande rechten. Maar wat blijft is dat de constatering dat er aandachtspunten in het buitengebied spelen: aandachtspunten vanuit milieu (bodem- en waterkwaliteit, verdroging, stikstofproblematiek, geur, afname biodiversiteit), maar ook aandachtspunten vanuit de sector zelf (steeds strengere wordende (milieu)regels, maatschappelijke druk op aspecten als stikstof, geur, fijnstof, endotoxines, noodzaak maar moeilijkheden voor schaalvergroting, het ontbreken van opvolging bij een deel van de bedrijven etc.).

Tegelijkertijd blijft ook de constatering dat er ruimte nodig is voor maatschappelijke opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie, natuuropgave en woningbouw, in de stad zelf, maar ook in het buitengebied. In dat buitengebied blijft overigens ook in de toekomst “landbouw” naar verwachting de grootste ruimtegebruiker.

Er is landelijk en provinciaal beleid (bestaand en aanstaande, o.a. mest, stikstof) dat van grote invloed is en wordt op de ontwikkelingen in het buitengebied. De gemeente heeft op dit beleid weinig directe invloed. Dat alles maakt de visie voor het buitengebied lastig en noodzaakt tot afstemming met alle betrokkenen. De gemeente wil graag samen met betrokken agrariërs, landbouworganisaties en andere betrokkenen samenwerken. Samen een aanpak uitwerken, met zowel aandacht voor (de randvoorwaarden die de gemeente kan bieden voor) nieuw perspectief voor agrarische ondernemers, als voor maatschappelijke opgaven in het buitengebied. In de vast te stellen omgevingsvisie is dan ook beschreven dat de visie op het buitengebied nog nader uitgewerkt wordt, samen met betrokken agrariërs, landbouworganisaties en andere betrokkenen. Dit visietraject wordt afgestemd op de inmiddels al ingezette gebiedsgerichte aanpak van de provincie.

In het OER is in hoofdstuk 7 al uitgebreid ingegaan op het Vitaal Platteland. Er is in aanvulling op de Foto van Roosendaal een verdiepende kenschets van het buitengebied gegeven (paragraaf 7.2). Vervolgens is een verkenning gedaan naar aandachtspunten voor nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied (paragraaf 7.3), zoals als opgave aan het OER was meegegeven. In de conclusie in hoofdstuk 9 (met name paragraaf 9.3) en de samenvatting is echter met name gefocust op de aandachtspunten voor nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied (met name woningbouw). Hier ontbreekt een beschouwing vanuit het belang van de agrarische sector: belangrijk

aandachtspunt voor eventueel toekomstige ontwikkelingen in het buitengebied is de passendheid in en de consequenties voor de (agrarische) functies en gebruikers. Toevoegen van woningbouw nabij agrarische functies belemmert niet direct de bestaande bedrijfsvoering (die is immers leidend en maatgevend: nieuwe woningbouw wordt hieraan getoetst), maar kan wel gevolgen hebben voor eventuele toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van agrarische functies. Daar komt bij dat als in de toekomst milieunormen aangescherpt worden en tussen agrarische functies en woningen knelpunten kunnen ontstaan.

Hieronder is daar waar mogelijk aanvullende milieu-informatie gegeven over aandachtspunten van mogelijkheden in het buitengebied. Om misverwachting te voorkomen: het OER maakt geen keuzes over de visie op ontwikkelingen in het buitengebied en eventueel onderscheid tussen deelgebieden: Dat gebeurt door de gemeente(raad) in de omgevingsvisie. Het OER biedt informatie voor de discussie en afweging.

Dorpen

Voor de dorpen in het buitengebied worden als belangrijkste knelpunten/aandachtspunten voor ontwikkeling van woningen gezien:

- **Leegloop dorpen en terugloop voorzieningen in buitengebied**
Leegloop van dorpen en terugloop van voorzieningen is een ontwikkeling die al enige tijd gaande is. Het is in de praktijk moeilijk te beïnvloeden. Mensen bepalen zelf waar ze wel en niet willen wonen en het is voor kleine ondernemers in dorpen steeds lastiger om overeind te blijven in de concurrentie met de grotere ondernemers in de stad. Jarenlang was de tendens dat jongeren naar de stad trokken en niet meer terugkwamen naar de dorpen. De laatste jaren is er weer meer vraag naar wonen in de dorpen. Maar voor jongeren zijn er te weinig beschikbare woningen die bovendien te duur zijn. Nieuwe woningbouw in en rond de dorpen kan een impuls zijn voor de dorpen en de tendens van leegloop en afname voorzieningen verminderen. Een aandachtspunt, met name aan de randen van de dorpen, is de inpassing in de bestaande milieumogelijkheden van de agrarische sector (zie ook hieronder). Daarnaast is een visie op woningbouw in het buitengebied gewenst om sluipende en ongecontroleerde verstedelijking en verrommeling te voorkomen.
- **Milieuhinder (m.n. geur) / Gezondheidsrisico's rond veehouderijen/ Landbouwverkeer vs langzaam verkeer**
Aandachtspunt bij nieuwe ontwikkelingen in de inpassing in /afstemming met de bestaande functie en gebruikers, met name de agrarische sector. Wonen in bestaande milieucontouren geeft van beide kanten aandachtspunten: voor de bewoners het leven in verhoogde concentraties geur, fijn stof en soms geluidbelastingen. Voor de agrarische ondernemers de beperking van mogelijk uitbreidingsmogelijkheden (met de bestaande (vergunde) rechten wordt rekening gehouden).

In paragraaf 7.3 van het OER is op het detail/abstractieniveau van een omgevingsvisie al redelijk uitgebreid gekeken naar aandachtspunten voor ontwikkelingen zoals kleinschalige woningbouw rondom de dorpen in relatie tot omliggende waarden en functies.

Buitengebied

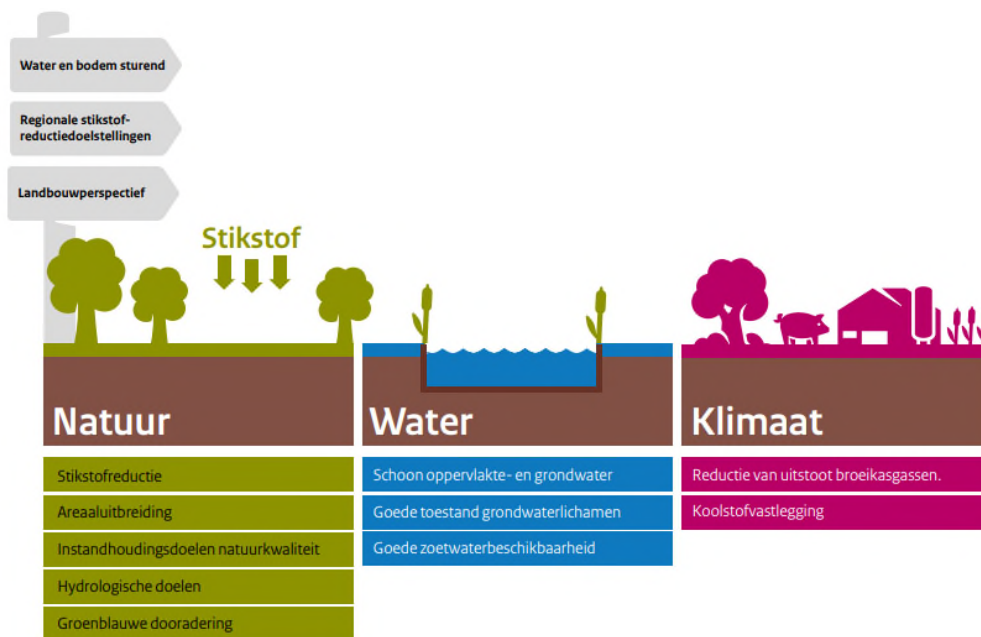
Voor het buitengebied als geheel zijn de knelpunten/aandachtspunten al beschreven in hoofdstuk 7 van het OER en eerder in deze paragraaf.

Actuele ontwikkeling: Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)

Recent is er een belangrijk aandachtspunt/uitgangspunt bij gekomen: Het door het kabinet naar aanleiding van de stikstofproblematiek aangekondigde Nationaal Programma Landelijk Gebied, zoals verwoord in de 10 juni 2022 gepresenteerde startnotitie. Hierin wordt een landelijke visie aangekondigd op de toekomst van het buitengebied.

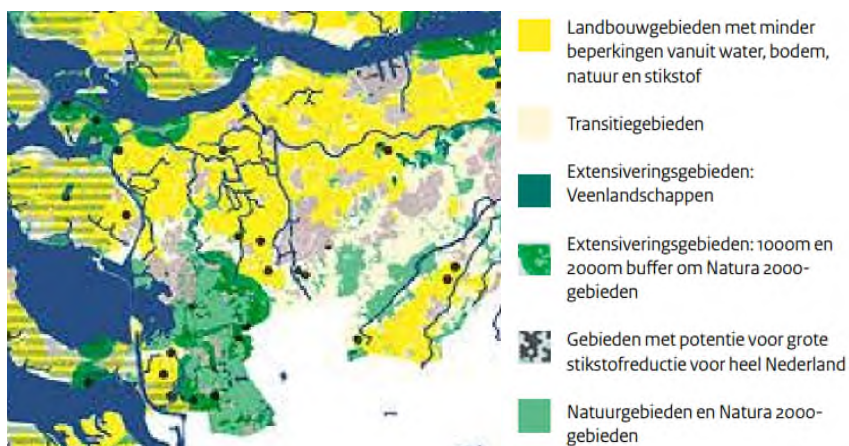
Dit leidt tot grote opgaven voor en veranderingen in het landelijk gebied: klimaatneutraal maken, kwaliteit van de natuur verbeteren, het watersysteem robuuster en gezonder maken. Europese verplichtingen, het creëren van ruimte voor duurzame (agro-) economische en maatschappelijke ontwikkelingen en de ontwikkeling van een toekomstbestendige landbouw leiden ertoe dat het water- en bodemsysteem sturend wordt voor het landgebruik in het landelijk gebied.

In het Nationaal Programma Landelijk Gebied legt het rijk structurende, richtinggevend keuzes en (regionale) doelen vast als basis voor integrale provinciale programma's. De gemeente wil samen met de provincie en betrokken partijen afstemming om invulling te geven aan een gebiedsprogramma. Het Rijk wil dat dit uiterlijk juli 2023 wordt opgesteld. Het gebiedsprogramma biedt dan een belangrijke richtinggevend basis voor de verdere uitwerking van een visie op het buitengebied van Roosendaal."



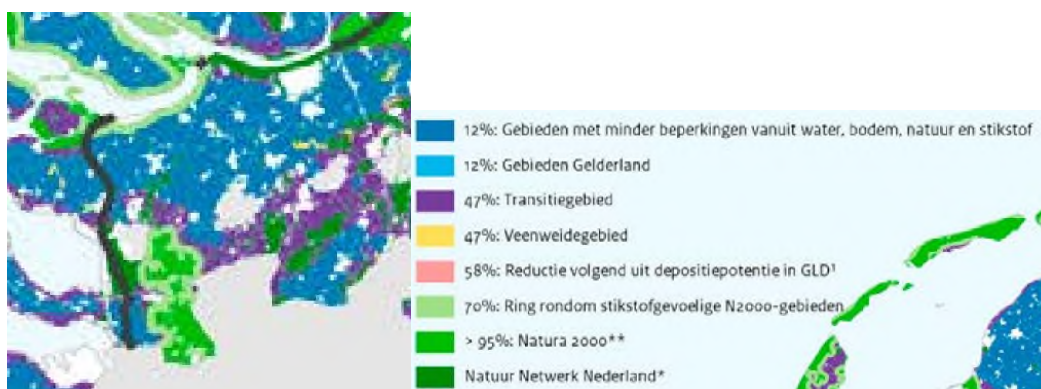
Figuur 2.15: Doelen Nationaal Programma Landelijk Gebied (bron: Startnotitie, juni 2022)

In de startnotitie zijn de nu al bekende doelen opgenomen voor verdere uitwerking van de provincies, zoals richtinggevend doelen voor het terugdringen van de stikstofemissie. In de startnotitie is een deel van het zuidelijk buitengebied en het uiterste westelijke deel van het buitengebied benoemd als beoogd transitiegebied, gebied waarin beperkingen spelen ten aanzien van bodem, water, natuur en stikstof (figuur 2.16). Hiervoor is richting-gevend een stikstofreductie van 47% uitstoot genoemd (figuur 2.17). Het overig deel van het buitengebied van Roosendaal is aangegeven als "landbouwgebied met minder beperkingen ten aanzien van bodem, water, natuur en stikstof, met een beoogde stikstofreductie van 12% uitstoot. Voor de duidelijkheid: de aanduidingen en doelen zijn richtinggevend en door de provincie in het komende jaar uit te werken en te specificeren.



Figuur 2.16: Aanduidingen landelijk gebied

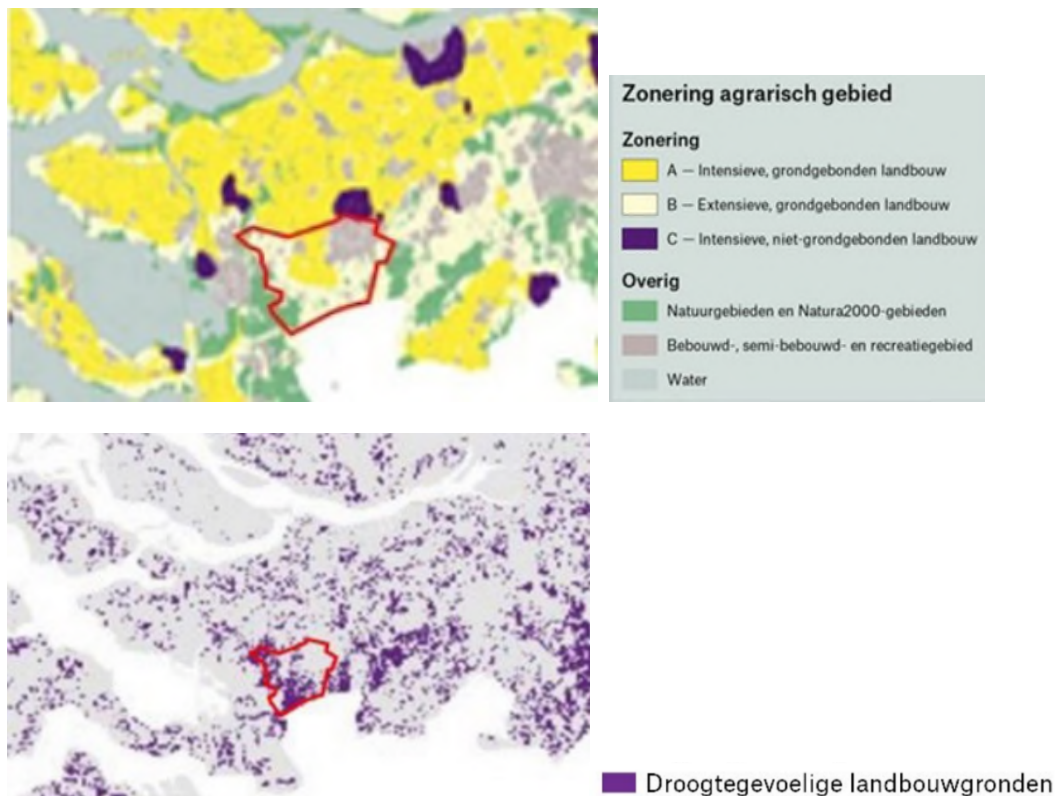
(bron: Startnotitie Nationaal Programma Landelijk Gebied, juni 2022)



Figuur 2.17: Richtinggevende stikstofdoelen

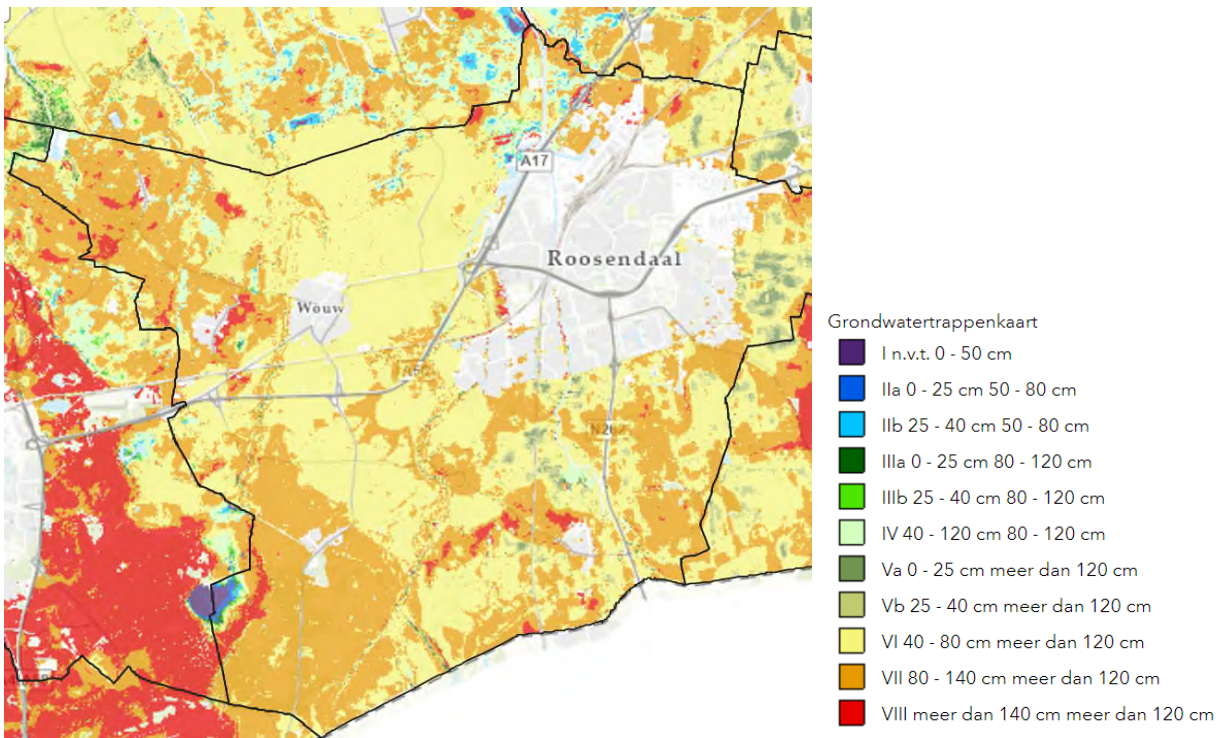
(bron: Startnotitie Nationaal Programma Landelijk Gebied, juni 2022)

In het rapport “Kiezen en delen” (Ministerie van BZK, 2021), één van de voorstudies van het NPLG is het zuidelijk en westelijk deel van het buitengebied Roosendaal aangeduid als droogtegevoelig gebied en daarmee/daardoor als beoogd gebied voor extensieve grondgebonden landbouw (figuur 2.18), Het overig deel van het buitengebied van Roosendaal is niet aangeduid als droogtegevoelig en aangeduid als beoogd gebied voor intensieve grondgebonden landbouw.

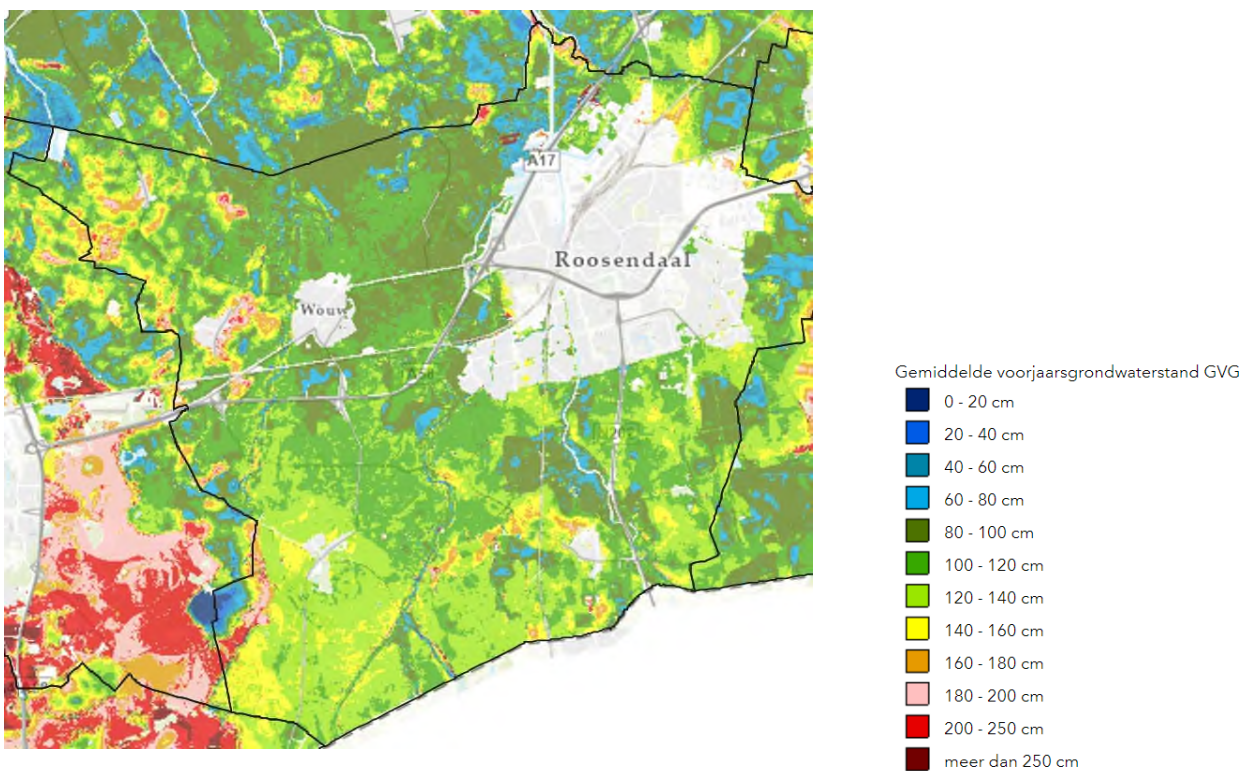


Figuur 2.18: Droogtegevoeligheid en zonering agrarisch gebied
(bron: “Kiezen en Delen, Ministerie van BZK, 2021)

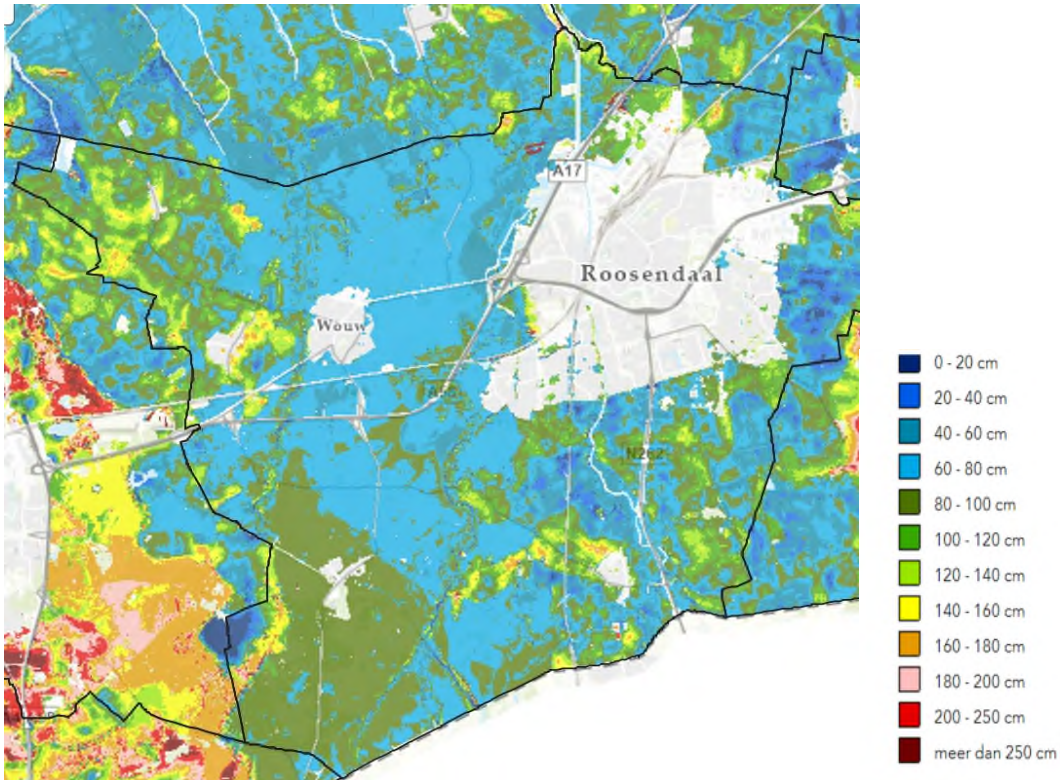
De droogtegevoeligheid kan verder worden geïllustreerd door figuren 2.19 t/m 2.22 over de gemiddelde grondwaterstanden en grondwatertrappen. Het zuidelijk en westelijk van het buitengebied heeft lagere grondwaterstanden en daarmee hogere grondwatertrappen (VII en lokaal VIII) dan het overige deel van het buitengebied (VI). De gemiddelde voorjaarsgrondwaterstanden liggen lager (120 tot 200 cm beneden maaiveld, versus 60 tot 140 cm beneden maaiveld).



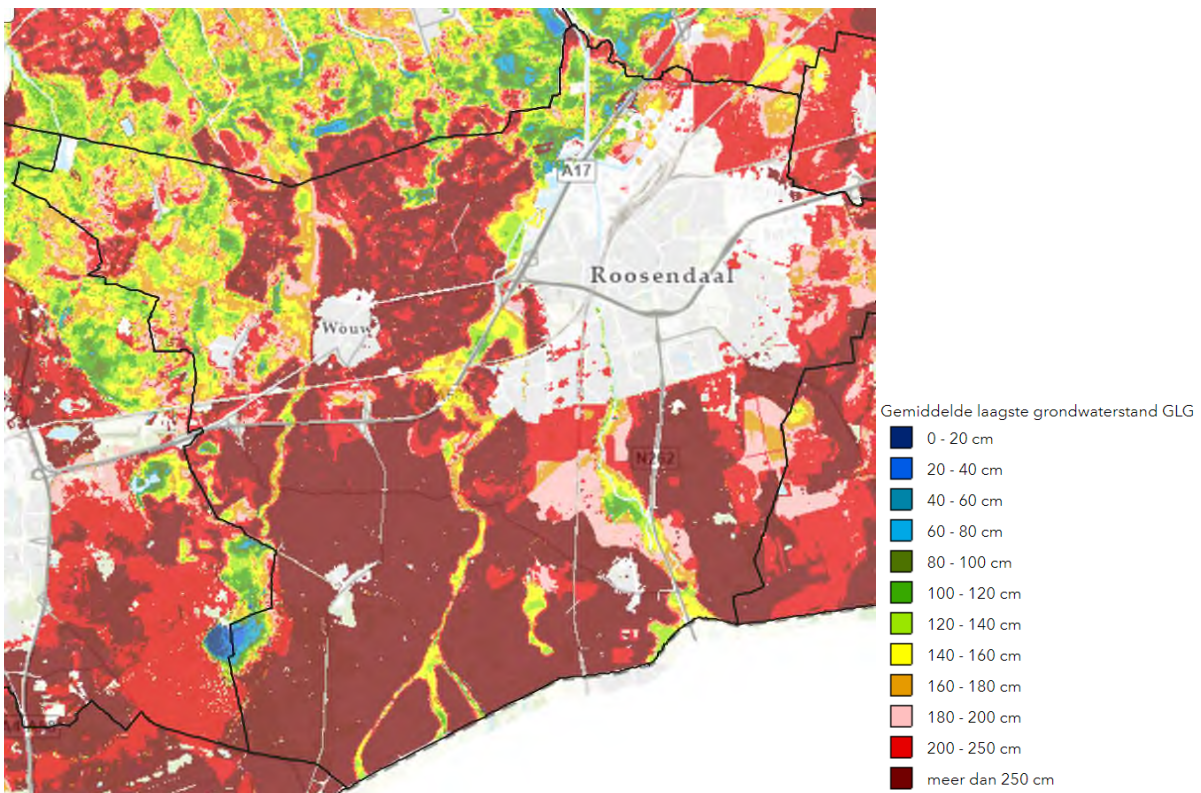
Figuur 2.19: Grondwatertrappen (bron: Provincie Noord-Brabant, kaartbank.brabant.nl)



Figuur 2.20: Gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand (bron: Provincie Noord-Brabant, kaartbank.brabant.nl)



Figuur 2.21: Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (bron: Provincie Noord-Brabant, kaartbank.brabant.nl)



Figuur 2.22: Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (bron: Provincie Noord-Brabant, kaartbank.brabant.nl)

Resume Vitaal Platteland

Algemeen gesteld is het Vitaal Platteland het deelgebied met de meest verschillende ambities en mogelijk conflicterende belangen en daarmee een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerking van de omgevingsvisie in (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en omgevingsvergunningen.

Roosendaal zet in de omgevingsvisie voor het buitengebied in op een duurzame ontwikkeling van verwevenheid aan functies en opgaven, waarbij het behoud van duurzaam vruchtbare bodems, biodiversiteit en een goede balans tussen natuur en milieu, economie en mens voorop staat en waarbij er geen afwenteling van milieuproblemen naar de toekomst optreedt. Roosendaal wil op zoek naar een nieuw evenwicht tussen het beschermen van een veilige, gezonde, natuurrijke en rustige leefomgeving en het optimaal benutten en ontwikkelen van het buitengebied voor verschillende functies:

- Behoud van een vitale duurzame agrarische sector en ruimte bieden aan innovaties die leiden tot een duurzame en rendabele landbouw, bij voorkeur circulaire en/of natuurvriendelijke landbouw. Ruimte voor verbrede landbouw en nevenactiviteiten. Ruimte voor hergebruik van vrijkomende agrarische bebouwing. Rekening houdend met het herstel van ecosystemen, verbetering van de kwaliteit van de bodem en het watersysteem, klimaatadaptie, milieu, dierenwelzijn, gezondheid en behoud en versterking van natuur en landschap. Aandachtspunt hierbij is de passendheid binnen de context van het landelijk en provinciaal beleid;
- Ruimte voor nieuwe functies als (kleinschalig) wonen in de dorpen, linten en buitenhoven;
- Behoud en versterking van de landschappelijke cultuurhistorische identiteit en verscheidenheid;
- Versterking van de relaties met het stedelijk gebied, een toegankelijker buitengebied;
- Behoud en versterken van ecologische- en waterstructuur en de biodiversiteit;
- Enerzijds wateroverlast tegengaan, anderzijds water vasthouden voor tijden van droogte.

De lat ligt daarmee in het buitengebied hoog. De weg ernaartoe ligt nog niet vast en is daarmee aandachtspunt voor verdere uitwerking. De ambities voor het buitengebied gaan deels samen: een ontwikkeling naar een meer circulaire en natuurvriendelijke landbouw geeft ruimte voor water, groen/natuur en leidt tot vermindering van hinder op de omgeving. Behoud en versterking van landschap gaat goed samen met meer ruimte voor water en groen/natuur en draagt bij aan de recreatieve kwaliteit van het buitengebied. Maar er zijn ook spanningsvelden tussen ambities. Vitale landbouw vraagt in sommige gevallen om schaalvergroting, wat ten koste kan gaan van ambities op het gebied van landschap en leefbaarheid. Ook is er voor verduurzaming in sommige gevallen juist meer grond nodig en is er vanuit de tuinbouw- en kwekerijsector behoefte aan meer ruimte voor teeltondersteunende voorzieningen (groter en voor langere perioden). Dit kan ten koste gaan van landschappelijke waarden, natuur en water. Anderzijds kan de ambitie om in het buitengebied meer ruimte te geven aan natuur, water en recreatie op gespannen voet staan met de agrarische functies.

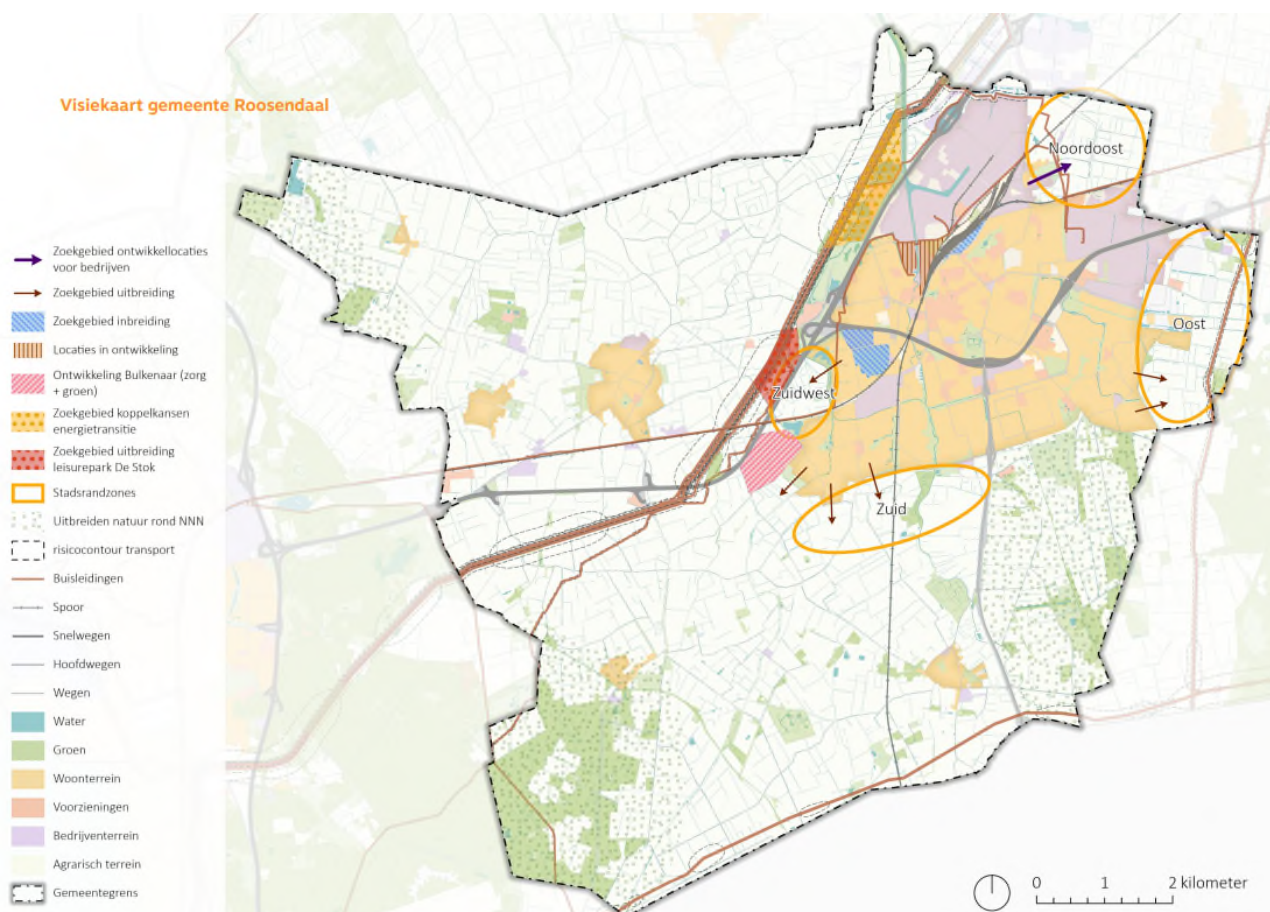
Een goede afstemming en wisselwerking tussen natuur-, water en landbouwbelangen is nodig. Het toevoegen van woningen in het buitengebied kan op gespannen voet staan met milieucontouren rond agrarische bedrijven en daarmee met de bedrijfsvoering en mogelijkheden voor eventuele toekomstige uitbreiding.

Vergroting van de recreatieve kwaliteit van het buitengebied en het toestaan van andere overige functies kan leiden tot toename van verkeer en daarmee hinder in het buitengebied.

De grootste uitdaging in het buitengebied is dan ook hoe de ambities gecombineerd kunnen worden met de agrarische sector, ook in de toekomst de grootste gebruiker en beheerder van het buitengebied. Dit vraagt afstemming en samenwerking met betrokken agrariërs, landbouworganisaties en andere betrokkenen.

2.2.5 Resume: Roosendaal in het algemeen

In de omgevingsvisie zijn onder het motto Verbonden Stad vanuit de algemene ambitie/doelstelling om Roosendaal prettig, veilig en gezond om te wonen werken en leven te houden, diverse ambities en doelstellingen benoemd. Dit in het algemeen, voor de diverse aspecten van de fysieke leefomgeving en de deelgebieden. Waar mogelijk zijn de ambities/doelstellingen concreet benoemd, op het niveau van de visie. Deze worden in latere uitwerkingen van de omgevingsvisie, zoals in (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma's en te verlenen omgevingsvergunningen nader geconcretiseerd. Ook in de planfase van concrete ontwikkelingen worden deze uitgewerkt in (m.e.r.) onderzoeken en kunnen de milieueffecten concreter worden bepaald.



Figuur 2.23: Visie kaart Ontwerp Omgevingsvisie Roosendaal
(bron gemeente Roosendaal, KuiperCompagnons, 2022)

In het OER is op globale verkennende/agenderende wijze beschreven wat de ambities kunnen bijdragen aan fysieke leefomgeving van Roosendaal en wat de aandachtspunten zijn voor ontwikkelingen.

Zoals in het OER en omgevingsvisie al gesteld zet de gemeente Roosendaal met de omgevingsvisie een eerste belangrijke stap naar een integraal strategisch beleid voor de fysieke leefomgeving. Dit betekent niet dat er een compleet nieuwe “wind gaat waaien” door de gemeente. Roosendaal heeft met haar Structuurvisie en actuele bestemmingsplannen al een prima integrale basis voor haar omgevingsbeleid. Ook voor een groot aantal sectorale beleidsvelden is het bestaande beleid geschikt of grotendeels geschikt om 1 op 1 in de Omgevingsvisie overgenomen te worden. Wat goed is blijft behouden, niet veranderen als dat niet hoeft.

In de Omgevingsvisie krijgen “recente” actuele leefomgevingsthema’s als klimaatadaptatie, energietransitie, transitie van de landbouw en het buitengebied, gezondheid en duurzaamheid een plaats naast de “traditionele” ruimtelijke ordeningsthema’s als landschap, erfgoed, natuur, water, verkeer en hinder.

Het OER laat zien voor een aantal thema’s het huidige beleid in Roosendaal al op orde is om de ambities en doelstellingen voor de toekomst te halen. Voor thema’s waar dat nog niet zo is, geeft de Omgevingsvisie handvatten om de gewenste beleidsontwikkeling te realiseren. Ook koppelt de Omgevingsvisie de diverse thema’s aan elkaar zodat er meerwaarde voor Roosendaal ontstaat.

Er wordt in de Omgevingsvisie gezocht naar “stad en dorpen van de menselijke maat”. Ja, er is een groeiopgave, maar die wordt zoveel als kan binnenstedelijk ingevuld. Als ruimte buiten de stad nodig is, wordt eerst gekeken naar de stadsrandzone, en direct aansluitend op de dorpen en linten. Voor de dorpen en linten vraagt dit om maatwerk.

De Omgevingsvisie zoekt ook naar een balans tussen mens en natuur. Er wordt ruimte gegeven aan groen, water en natuur om invulling te geven aan de opgaven klimaatadaptatie en biodiversiteit. Inpassing in bestaande functies en waarden is daarmee een belangrijk aandachtspunt, zeker in het buitengebied waar diverse waarden en functies bij elkaar komen.

De Omgevingsvisie geeft ruimte aan talent en ondernemerschap, met name door het realiseren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat.

De Omgevingsvisie geeft invulling aan de opgave “extra groei”: het verkent de mogelijkheden voor en aandachtspunten van groei van het aantal woningen en inwoners.

De Omgevingsvisie zet in op klimaatadaptatie en positieve gezondheid, met name door in te zetten op meer ruimte voor groen en water en aandacht te hebben voor milieuaspecten als geluid, veiligheid, geur en dergelijke.

Tot slot werkt de Omgevingsvisie aan een inclusieve stad, met aandacht voor een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat en ook aandacht voor onderwijs en zorg.

Een aantal van de ambities gaan prima samen en versterken elkaar. Meer ruimte voor groen en water draagt bij aan ambities op het gebied van natuur, klimaatadaptatie en leefbaarheid/gezondheid. Herstructurering van werklocaties geeft ook de mogelijkheid voor en draagt daarmee bij aan doelstellingen op het gebied van leefbaarheid (voorkomen hinder), energietransitie en klimaatadaptatie. Transformatie van het buitengebied geeft de mogelijkheden voor invulling van ambities op het gebied van landschap, natuur, water en leefbaarheid/gezondheid.

Een aantal ambities kan met elkaar “bijten”. Dit speelt met name in het buitengebied en bij nieuwe locaties voor wonen en infrastructuur. In het buitengebied liggen er nog diverse uitdagingen om de verschillende ontwikkelingen en ambities op elkaar en met de huidige waarden en functies af te stemmen. Dit betreft onder meer de landbouwtransitie, energietransitie, klimaatadaptatie, ruimte voor wonen, verminderen milieuhinder en het verbeteren van de biodiversiteit. Daarnaast geven nieuwe zoekgebieden voor wonen aandachtspunten op het vlak van inpassing in bestaande waarden (landschap, natuur, water e.d.) en op het gebied van verkeer en geluid richting de omgeving.

Daarnaast ligt de lat voor een aantal ambities hoog en is de weg er naar toe nog niet duidelijk. De ambities voor het buitengebied vragen om afstemming met het agrarische gebruik en de agrarische gebruikers, de belangrijkste gebruiker en beheerder in het buitengebied.

Een belangrijk aandachtspunt bij de uitbreiding van wonen in het centrum is de relatie tussen de bestaande milieuhinder en de haalbaarheid van de ontwikkelingen, met name in het geval van financiële druk doordat mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Tot slot: de meeste ontwikkelingen/veranderingen gaan langzaam, waarbij het behalen van ambities een kwestie “van een lange adem” is.

2.3 Passende beoordeling

Uit het advies van de Commissie m.e.r.

“De Commissie adviseert het OER aan te vullen met de volgende informatie:

- *Inzicht in de globale, mogelijke, maximale omvang van de depositietoename in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.*
- *Mogelijke mitigerende maatregelen om aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden te voorkomen en de effectiviteit en haalbaarheid van deze maatregelen aan te tonen.”*

Het klopt dat ontwikkelingen in de omgevingsvisie een (stikstof)effect (kunnen) hebben op Natura 2000-gebieden. Dat neemt niet weg dat, in lijn met de landelijke trend, verwacht mag worden dat in de toekomst de stikstofuitstoot in Nederland kleiner wordt door schonere technieken en beleid om stikstofuitstoot te verminderen. De gemeente Roosendaal verwacht ook dat met uitvoering van ambities uit de omgevingsvisie als verduurzaming van het buitengebied en inzetten op duurzame mobiliteit op termijn de stikstofuitstoot kleiner wordt en daarmee de stikstofdruk op Natura 2000-gebieden kleiner wordt. Vanuit die optiek heeft de omgevingsvisie naar verwachting een positief effect op Natura 2000-gebieden. Dat neemt niet weg dat nu nog en in de nabije toekomst gerekend moet worden aan stikstofeffecten en bij een berekend effect gezocht moet worden naar mitigerende maatregelen.

Het is, ook zonder berekeningen, duidelijk dat stikstof een aandachtspunt is voor ontwikkelingen als bijvoorbeeld woningbouw. Ook is duidelijk dat er bij woningbouw in het buitengebied salderingsmogelijkheden bestaan doordat bestaand agrarisch gebruik/agrarische bedrijven zullen verdwijnen. Dit is ook zo benoemd in de Passende beoordeling. De mogelijkheden voor saldering staan momenteel (zomer 2022) ter discussie. Het is nu nog onduidelijk hoe dit zich verder ontwikkelt. Ook ontwikkeld de jurisprudentie rond stikstof zich verder. Het is daarom zinvoller stikstofberekeningen uit te voeren in de latere fasen van plan- en besluitvorming voor concrete ontwikkelingen, als concreter duidelijk wordt wat waar beoogd wordt en op basis van de dan

actuele versie van het rekenmodel Aerius en dan actuele stand van zaken in wet- en regelgeving, beleid en jurisprudentie.

2.4 Monitoring

Uit het advies van de Commissie m.e.r.

“De Commissie adviseert om preciezer te analyseren welke keuzes nu al moeten worden beschreven en welke in een later stadium kunnen worden uitgewerkt. De Commissie adviseert daarom de monitoring en evaluatie inhoudelijk en procesmatig verder uit te werken. Monitoring en bijsturing hebben vooral nut als dit regelmatig gebeurt, en zowel binnen de programma’s als overkoepelend hieraan op het niveau van de hele omgevingsvisie. De Commissie geeft ter overweging dit in de openbaarheid te doen. Zo kunnen burgers, bestuurders en de volksvertegenwoordiging de vinger aan de pols houden en waar nodig een stapje extra zetten.”

Het advies van de Commissie m.e.r. dat het doorschuiven van keuzes en de beoordeling van milieueffecten van de keuze naar latere fasen, risico’s geeft voor keuzes die niet meer kunnen worden bijgestuurd, wordt niet gedeeld door de gemeente Roosendaal.

De omgevingsvisie maakt nog geen definitieve keuzes, maar signaleert, verkent en geeft richting aan mogelijke keuzes. De daadwerkelijke keuzes worden in latere fasen in (thema- of gebiedsgerichte) deelvisies, het omgevingsplan, programma’s en te verlenen omgevingsvergunningen gemaakt en daar op milieueffecten beoordeeld, zodat dit meegenomen kan worden in de besluitvorming. Er is dus geen sprake van keuzes die niet mee kunnen worden bijgestuurd en dus geen risico op het niet of niet volledig meenemen van milieueffecten. De omgevingsvisie zal verder uitgewerkt worden in verschillende gebiedsvisies en plannen, zoals in paragraaf 2.1 van deze aanvulling op het OER beschreven.

Daarnaast zal nog een keuze gemaakt worden welke beleidsdoelen in programma’s worden opgenomen of vertaald worden in regels voor het omgevingsplan. Waarschijnlijk worden voor de verschillende milieuthema’s programma’s opgesteld (bijvoorbeeld voor bereikbaarheid, geluid en externe veiligheid). De gemeente heeft dit nog niet verder bepaald en is daarom ook nog niet begonnen met het opstellen van programma’s.

De aanpak voor de monitoring wordt bepaald als bekend is voor welke thema’s programma’s worden opgesteld. Het aandachtspunt bij monitoring is dat op dit moment toetsmethodieken nog niet beschikbaar zijn en ook de capaciteit bij overheden en externe partijen nog ontbreekt om te monitoren.

De gemeente is begonnen met het opstellen van regels voor de basis van het omgevingsplan. In eerste instantie worden alle ruimtelijke regels omgezet naar de nieuwe methodiek. Dit is noodzakelijk om vanaf de inwerkingtreding gebiedsgewijs omgevingsplanwijzigingen mogelijk te maken. Als dit gedaan is, zal gekeken worden welke regels als gevolg van beleidsdoelen opgenomen kunnen worden in het omgevingsplan.

2.5 Samenvatting

*Uit het advies van de Commissie m.e.r.
"De Commissie adviseert naar aanleiding van de aanvulling een nieuwe samenvatting van het OER op te stellen, die een overzichtelijk, volledig, transparant, leesbaar en representatief beeld geeft van het OER."*

De gemeente Roosendaal heeft besloten geen nieuwe samenvatting te maken bij het OER. De nut en noodzaak hiervan wordt niet ingezien. Er is geen nieuw OER opgesteld en het OER zelf is ook niet aangepast. Deze aanvulling geeft een reactie op het advies van de Commissie m.e.r. en, daar waar relevant, aanvullende informatie. Het is daarmee op zichzelf al een samenvatting van de aanvulling van het OER.

Bijlage 1: Overzicht van projecten waar al over is besloten en die of al worden uitgevoerd of zeker zullen worden uitgevoerd

Bulkenaar/nieuw ziekenhuis

Voor het nieuwe ziekenhuis in Roosendaal loopt een bestemmingsplanprocedure genaamd de Bulkenaar. Voor dit bestemmingsplan is een aparte milieueffectrapportage opgesteld. In de omgevingsvisie en et OER wordt verwezen naar deze procedure.

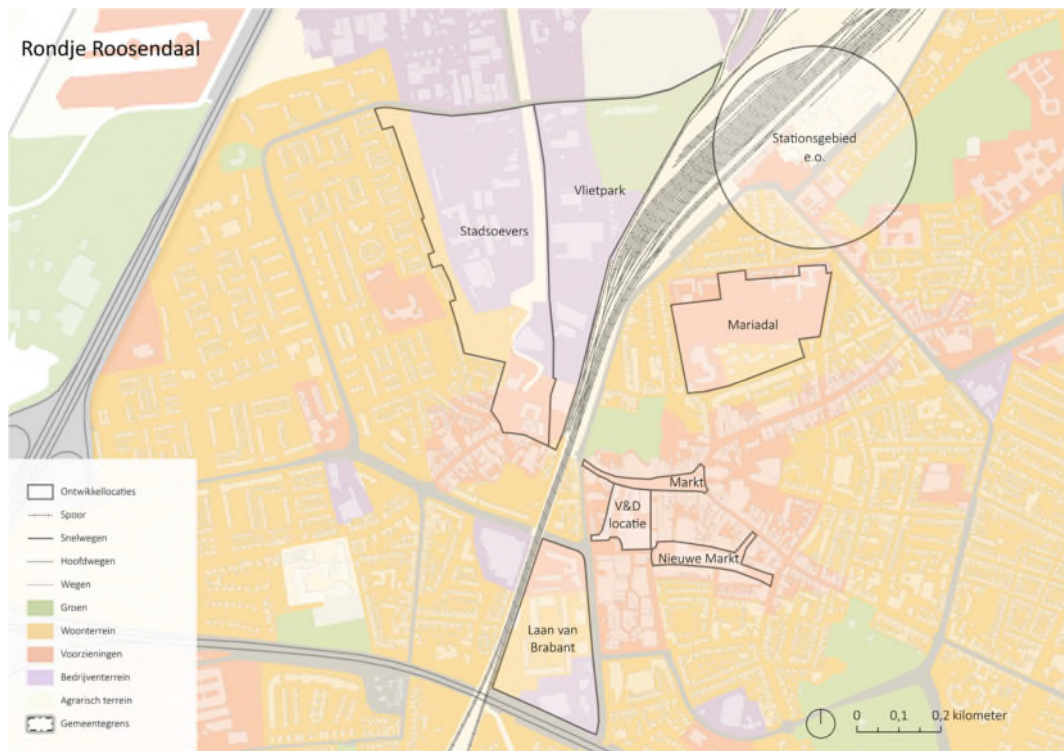


Figuur 0.1: bestemmingsplan Bulkenaar

Bij de ontwikkeling van De Bulkenaar staan de volgende vijf thema's centraal:

- Duurzaam gebruik van de ruimte;
- Innovatief landschapspark;
- Optimale infrastructuur;
- Mobiliteit;
- Landschap en recreatie.

Rondje Roosendaal



Figuur 0.2: Locaties in het 'Rondje Roosendaal'

Het 'Rondje Roosendaal' is de overkoepelende term voor locaties in en rondom het centrum van Roosendaal: het stationsgebied, (Groot) Mariadal, het oude centrum, de compacte commerciële binnenstad, de Laan van Brabant, het westelijk deel van de binnenstad, Stadsoevers en het Vlietpark.

Voor de volgende locaties binnen Rondje Roosendaal lopen of starten ruimtelijke procedures:

- Stadsoevers;
- Vlietpark;
- V&D locatie;
- Mariadal.

Voor de volgende locaties zullen in 2022 gebiedsvisies worden gestart of opgesteld:

- Stationsgebied;
- Laan van Brabant.

'Rondje Roosendaal' is echter meer dan een verzameling van locaties. Het omvat namelijk een verzameling van ontwikkelingen en transformaties, die met elkaar worden verbonden door een openbare gebiedsroute (het 'rondje'). De ontwikkelingen dragen gezamenlijk bij aan de ontwikkeling van een aantrekkelijke en kwalitatief hoogwaardige woon-, werk en leefomgeving. Met het Rondje Roosendaal realiseren we een efficiënter gebruik van het stedelijk gebied, en spelen we in op verschillende opgaven. Hiermee geven we invulling aan de provinciale Verstedelijkingsstrategie, aan Sterke Steden én de opgaven uit deze omgevingsvisie. In dat opzicht zal 'Rondje Roosendaal' als visie ook verder uitgewerkt worden.

De Stok / Rosada

Voor recreatiepark De Stok en designer outlet Rosendaal wordt ook een visie voorbereid.



Figuur 0.3: recreatiepark De Stok
Bron: ruimtelijke plannen.nl



Figuur 0.4: Designer Outlet Rosendaal
Bron: ruimtelijke plannen.nl

Overige gebieden

Daarnaast zal de gemeente na de vaststelling van haar omgevingsvisie starten met het bepalen van gebieden rondom de dorpen en in het buitengebied waarin verdere verstedelijking eventueel mogelijk is. In de huidige Interim Omgevingsverordening van de provincie zijn deze gebieden nu nog door de provincie aangewezen ('verstedelijking afweegbaar'). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wil de provincie deze gebieden loslaten en dit overlaten aan de gemeenten zelf. De gemeente heeft als gevolg van deze recente beleidswijziging bij de provincie nog geen onderzoek gedaan om te bepalen welke locaties rondom de dorpen en in het buitengebied nu het meest geschikt zijn voor verdere verstedelijking.

Ook voor de verschillende wijken in Rosendaal zal een visie worden opgesteld. Mede om de (algemene) beleidsdoelen in de omgevingsvisie te bereiken. Zo is gestart met een visie voor de wijk Westrand. Dit is mede afhankelijk van de huidige situatie in de wijk en de ontwikkelingen in de betreffende wijk.

Voor alle uit te werken visies en plannen geldt dat de milieuaspecten in deze visies of plannen ook verder worden uitgewerkt of al zijn uitgewerkt.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.