

Toelichting
bestemmingsplan “Snelfietsroute F58 – deel oost”



.....	2
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Doel.....	6
1.3 Ligging plangebied.....	6
1.4 Geldende bestemmingsregelingen.....	7
1.5 Leeswijzer.....	8
HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING ONTWIKKELING	9
2.1 Tracékeuze en alternatievenafweging.....	9
2.1.1 Deeltracé: De Bulkstraat.....	10
2.1.2 Tracédeel Vinkenbroek-Rosada.....	10
2.1.3 Vinkenbroeksestraat – rotonde Rosada.....	12
2.1.4 Routevarianten omgeving knooppunt de Stok.....	12
2.2 Bestaande situatie.....	14
2.3 Toekomstige situatie (omschrijving gehele snelfietsroute).....	14
HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	16
3.1 Europees beleid.....	16
3.2 Rijksbeleid.....	16
3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	16
3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).....	17
3.2.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.....	17
3.2.4 Structuurvisie Buisleidingen.....	17
3.2.5 Besluit externe veiligheid buisleidingen.....	18
3.2.4 Ladder van duurzame verstedelijking.....	20
3.2.5 Water.....	20
Hoofdstuk 3.3 Provinciaal beleid	21
3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant.....	21
3.3.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant.....	21
3.3.3 Beleid ten aanzien van water van provincie en Waterschap Brabantse Delta.....	25
Hoofdstuk 2.5 Gemeentelijk beleid	26
2.5.1 Structuurvisie Roosendaal 2025.....	26
2.5.4 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015 - 2025 'Knooppunt Roosendaal'.....	27
Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN	29
4.1 M.e.r.-beoordeling.....	29
4.1.1 Kader.....	29
4.1.2 Onderzoek.....	29
4.1.3 Conclusie.....	29
4.2 Bedrijven- en milieuzonering.....	29
4.2.1 Kader.....	29

4.2.2 Onderzoek.....	29
4.2.3 Conclusie.....	30
4.3 Geur.....	30
4.3.1 Kader.....	30
4.3.2 Onderzoek.....	30
4.3.3 Conclusie.....	30
4.4 Luchtkwaliteit.....	30
4.4.1 Kader.....	30
4.4.2 Onderzoek.....	31
4.4.3 Conclusie.....	31
4.5 Externe veiligheid.....	31
4.5.1 Kader.....	31
4.5.2 Onderzoek.....	32
4.5.3 Conclusie.....	33
4.6 Geluid.....	33
4.6.1 Kader.....	33
4.6.2 Onderzoek.....	33
4.6.3 Conclusie.....	33
4.7 Bodem.....	33
4.7.1 Kader.....	33
4.7.2 Onderzoek.....	34
4.7.3 Conclusie.....	35
4.8 Water.....	35
4.8.1 Kader.....	35
4.8.2 Onderzoek.....	35
4.8.3 Conclusie.....	36
4.9 Flora en fauna.....	36
4.9.1 Kader.....	36
4.9.2 Onderzoek.....	38
4.9.3 Conclusie.....	40
4.10 Archeologie en cultuurhistorie.....	40
4.10.1 Kader.....	40
4.10.2 Onderzoek.....	41
4.10.3 Conclusie.....	41
4.11 Kabels en leidingen.....	41
4.11.1 Kader.....	41
4.11.2 Onderzoek.....	41
4.11.3 Conclusie.....	43
Hoofdstuk 5 JURIDISCHE ASPECTEN.....	44
5.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP).....	44
5.2 Opbouw van de regels.....	44
5.2.1 Bestemmingen.....	44
5.2.2 Algemene aanduidingsregels.....	45

Hoofdstuk 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	46
6.1 Kostenverhaal.....	46
6.2 Financiële uitvoerbaarheid.....	46
Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	47
7.1 Participatie.....	47
7.2 Overleg.....	47
7.3 Inspraak.....	47
7.4 Zienswijze.....	47

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De steden Roosendaal en Bergen op Zoom liggen hemelsbreed van centrum tot centrum 12 kilometer van elkaar. Een ideale fietsafstand. Er zijn verschillende manieren om van en naar beide centra te fietsen, maar er is geen directe, korte en snelle fietsroute om snel op de fiets in Roosendaal en Bergen op Zoom te komen. De huidige fietsroutes hebben verschillende vertragende en belemmerende factoren. Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige snelfietsroute tussen beide steden biedt kansen om het aantal fietsers tussen beide steden te vergroten.

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

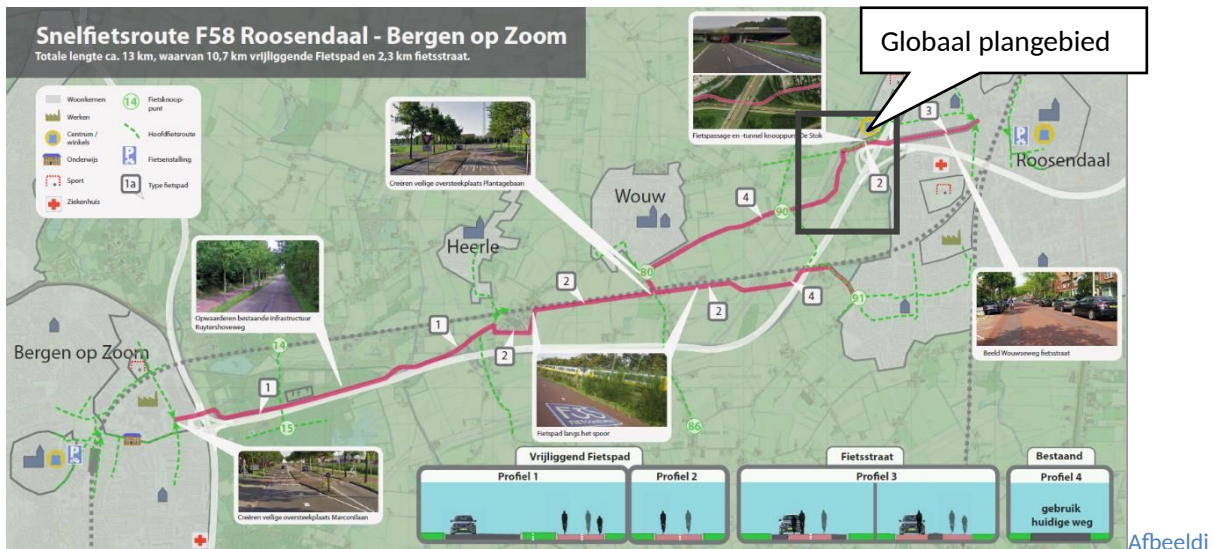
Ook voor de provincie Noord-Brabant is het stimuleren van fietsen een belangrijk. De provincie wil het gebruik van de fiets verder stimuleren, door onder andere de fietsinfrastructuur te verbeteren. In het ambitiedocument “Fiets in de Versnelling” wordt het belang van 9 prioritaire snelfietsroutes in de regio benadrukt. De verbinding tussen Roosendaal en Bergen op Zoom is er hier een van. Op 25 september 2019 hebben de provincie Noord-Brabant, gemeente Bergen op Zoom en Roosendaal de bestuursovereenkomst F58 getekend waarin de ambitie om gezamenlijk de snelfietsroute F58 te realiseren bekrachtigd is.

1.2 Doel

Omdat de snelfietsroute niet geheel binnen de geldende bestemmingsplannen past is voor een gedeelte (oostelijk deel) van het tracé voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Op een later moment wordt voor het meer westelijk deel van het tracé ook een bestemmingsplan opgesteld. Dit vindt later plaats omdat hier het traject nog nader uitwerkt moet worden.

1.3 Ligging plangebied

Het nieuwe tracé van het circa 8 km lange fietspad vertrekt vanuit de gemeentelijke grens met Bergen op Zoom ter hoogte van de Bergsebaan richting noordoostelijke richting. Het vervolgt haar tracé over de landbouwpercelen rondom het bedrijventerrein de Wijper, vervolgens langs de zuidzijde van de spoorlijn en splitst ter hoogte van de Plantagebaan op in 2 gedeeltes. Het zuidelijk gedeelte vervolgt haar weg richting de Oostlaarsestraat. De route naar Roosendaal vervolgt haar weg via de Plantagebaan, de Bulkstraat, de Vinkenbroeksestraat, de Wouwbaan en kruist middels een nieuwe tunnel de afslag naar de A17 richting de Wouwseweg (zie afbeelding 1). Het plangebied betreft het traject bij De Stok (nabij nummer 2 op afbeelding 1).



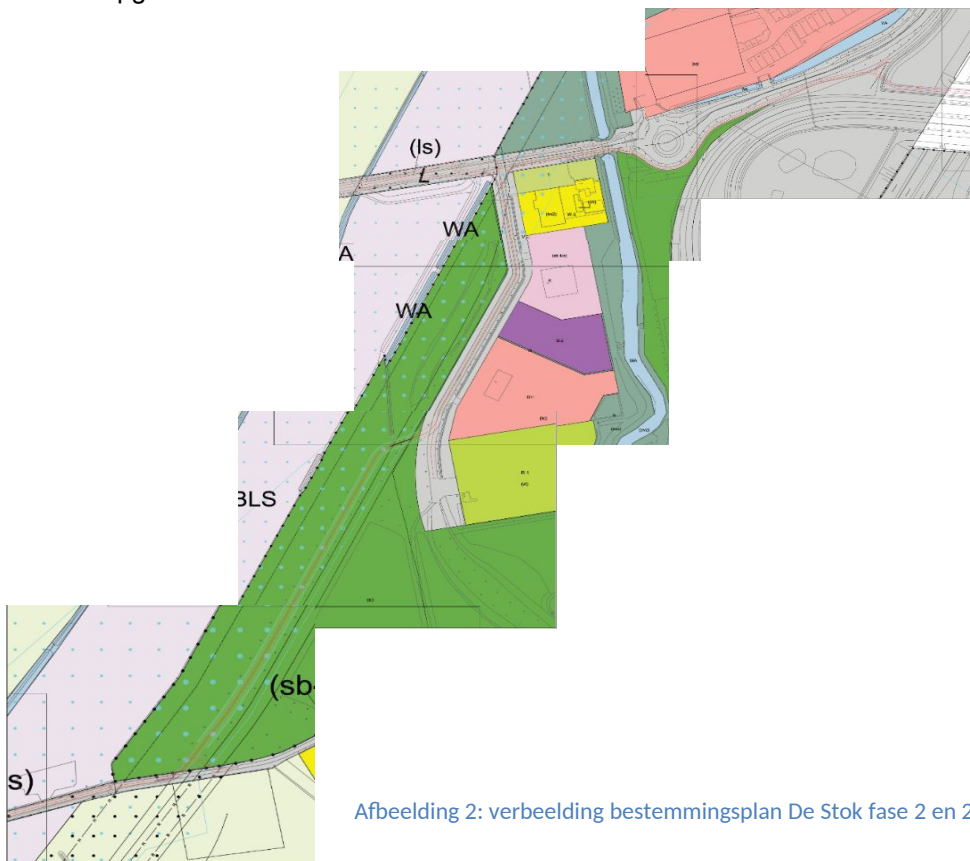
ng 1 Tracé snelfietsroute F58 Roosendaal – Bergen op Zoom

1.4 Geldende bestemmingsregelingen

In het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, geldt op dit moment het volgende bestemmingsplan:

- De Stok fase 2 en 2a (zie afbeelding 2)

Het fietspad (rood geprojecteerde lijnen) kan net niet helemaal geprojecteerd worden in de bestaande rotonde (bestemming Verkeer) en valt daar voor een klein gedeelte in de bestemming 'Bos' en 'Natuur'. Vervolgens buigt het fietspad langs de leisurelocatie De Stok af naar het zuiden. Ook daar loopt een gedeelte van het tracé in de bestemming 'Bos'. Een snelfietsroute niet kan worden aangemerkt als recreatief medegebruik daarom dient voor dit gedeelte een bestemmingsplan te worden opgesteld.



Afbeelding 2: verbeelding bestemmingsplan De Stok fase 2 en 2a.

1.5 Leeswijzer

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

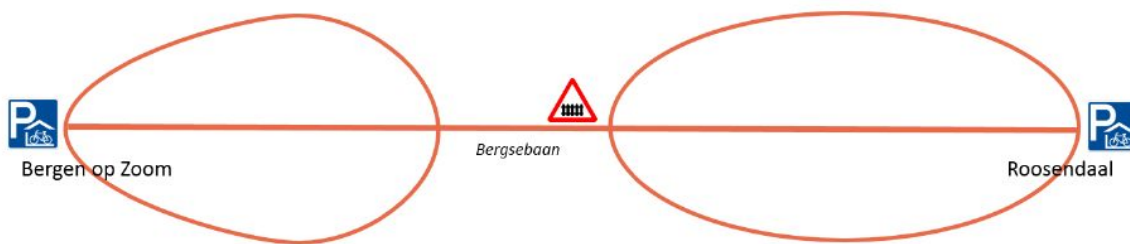
HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling beschreven. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de tracékeuze voor de snelfietsroute F58 en op de alternatieven die zijn onderzocht. In paragraaf 2.2 is een beschrijving van de bestaande situatie opgenomen. In paragraaf 2.3 wordt het plan toegelicht, waardoor duidelijk wordt hoe het plangebied er in de toekomst uit gaan zien.

2.1 Tracékeuze en alternatievenafweging

Binnen de vastgestelde scope zijn verschillende routes mogelijk. In het proces is daarmee gestart, mede naar aanleiding van de eerdere onderzoeken en input vanuit de Fietzersbond. Een gegeven is dat in de huidige situatie al via een redelijk directe lijn de volledige route gefietst kan worden. Het betreft de route die centraal door Wouw loopt en via de oude verbindingswegen naar Bergen op Zoom (Bergsebaan) en Roosendaal (Wouwbaan) naar de stadscentra leiden.

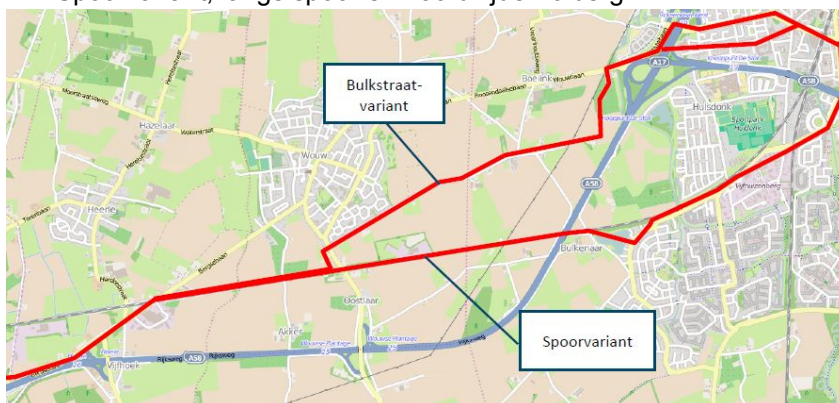
Ankerpunt in het gehele tracé is de Bergsebaan, het gedeelte tussen aansluiting 26 “Heerle” op de A58 en de spoorwegovergang. Er zijn op de beide grondgebieden verschillende tracékeuzes mogelijk, maar deze komen altijd uit op dit wegvak. Daarom kan de snelfietsroute schematisch als volgt worden weergegeven:



Afbeelding 3: Schematische weergave fietspad F58

Op het grondgebied van Roosendaal zijn de volgende varianten bekeken:

- Bulkstraatvariant, via Rosada
- Spoorvariant, langs spoor en noordzijde Tolberg



Afbeelding 4: varianten Bulkstraat en Spoorvariant

In het proces met expertsessies zijn nog andere varianten aan bod gekomen om al dan niet te beschouwen als onderdeel van de snelfietsroute. Het gaat om de volgende tracédelen:

- Route door Wouw: vastgesteld is dat er in Wouw teveel beperkingen zijn om de route op te waarderen tot het niveau snelfietsroute. Het betreft ruimtelijke beperkingen in de kern, ook in relatie tot verkeersveiligheid en mindere directheid in de alternatieve verbinding (Molensingel). In de expertsessie is de gezamenlijke ambitie uitgesproken om naast deze huidige route een extra route met hoogwaardige kwaliteit te willen tussen Bergen op Zoom en Roosendaal. In het kader van deze studie zijn daarom de routevarianten door de kern Wouw niet verder uitgewerkt. Waar mogelijk worden in de toekomst verbeteringen aangebracht aan de route, bijvoorbeeld in combinatie met onderhoud ('werk met werk');
- Route Moervaart (Bergen op Zoom-Noord): dit is in de rapportage van de Fietzersbond benoemd als mogelijke invulling van de snelfietsroute.

Bij de beoordeling van de varianten is rekening gehouden met waarbij de bestaande infrastructuur als startpunt wordt genomen:

- Maatschappelijke haalbaarheid. In hoeverre zijn er obstakels in de vorm van fysieke bebouwing of grondaankoop. Zijn er daarnaast bestemmingsplan procedures mogelijk.
- Financiële haalbaarheid. In hoeverre moet er geïnvesteerd worden om een bepaald tracédeel te realiseren.
- Sociale veiligheid. Hoe veilig gaan fietsers zich voelen op een bepaald tracédeel. Zo is in stedelijk gebied fietsen sociaal veiliger dan door verlaten buitengebied.
- Verkeersveiligheid. De feitelijke veiligheid van een tracé is zeer belangrijk. Fietsers hebben een voorkeur om over een onveilige routes te vermijden.
- Beleving. Hoe gaan de fietsers een tracé deel ervaren? In de beleving speelt mee dat een route al aantrekkelijk kan worden ervaren vanwege de omgeving, maar ook vanwege directheid, obstakels of omdat het langs belangrijke functies komt.

In de navolgende paragrafen wordt alleen ingaan op de tracédelen waar dit bestemmingsplan op van toepassing is. Voor het gehele tracé en de alternatievenafweging wordt verwezen naar het eindrapport "Variantenstudie snelfietsroute Bergen op Zoom – Roosendaal, Antea Group, d.d. 24 november 2015

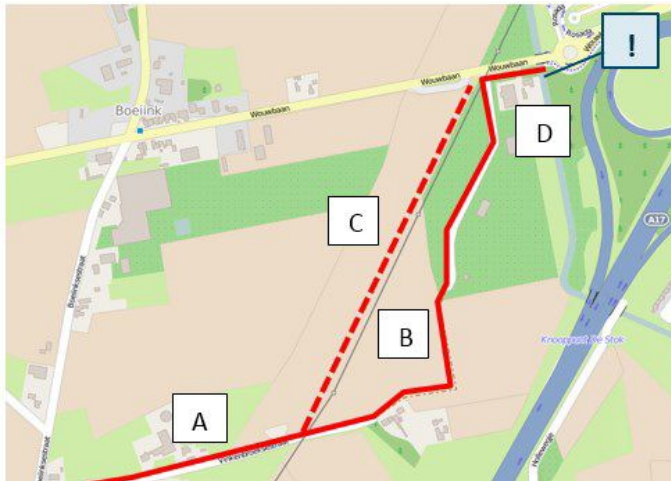
2.1.1 Deeltracé: De Bulkstraat

De Bulkstraat is een 60 km/h weg, met alleen toegang voor bestemmingsverkeer. De weg is 3 meter breed en geasfalteerd, op enkele plaatsen zijn 60 km/h drempels aanwezig. Aan de Bulkstraat zijn enkele woningen en agrarische bedrijven gelegen. In de nabije toekomst wordt een nieuwe woonwijk gebouwd in de oksel Bulkstraat – Plantagebaan die mogelijk wordt ontsloten via de Bulkstraat. De Bulkstraat komt uit in buurtschap Vinkenbroek. Op de Bulkstraat rijdt landbouwverkeer, maar de combinatie met fietsverkeer is geen reden voor zorg. Een herinrichting van de Bulkstraat tot fietsstraat lijkt voor de hand liggend en is snel realiseerbaar.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
++	+	++	+	+

2.1.2 Tracédeel Vinkenbroek-Rosada

De Bulkstraat komt uit op het kruispunt Boeiinksestraat – Vinkenbroeksestraat. De verbinding vanaf dit punt tot aan de Wouwbaan kent 4 tracédelen.



Afbeelding 5: Tracédeel Vinkenbroek-Rosada

Tracédeel A:

Voor dit deel geldt hetzelfde als voor de Bulkstraat. Een herinrichting tot fietsstraat lijkt voor de hand liggend en is snel realiseerbaar.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
++	+	++	+	+

Tracédeel zandpad B:

Het zandpad buigt na ± 150 m. af naar het noorden en komt uit op het verharde deel Vinkenbroeksestraat richting Wouwbaan. Om deze route als snelfietsroute geschikt te maken moet de route worden opgewaardeerd tot een tweerichtingenfietspad, 4 meter breed, rood asfalt.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
++	0	0	++	+

Tracédeel C:

Parallel aan de hoogspanningsleidingen ligt gedeeltelijk een landbouwpad. De route is nog iets directer dan via het zandpad, maar er moet dan wel meer landbouwgrond gebruikt worden. Om deze route als snelfietsroute geschikt te maken moet de route worden opgewaardeerd tot een tweerichtingenfietspad, 4 meter breed, rood asfalt.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
+	-	0	++	++

Tracédeel D:

Het zandpad (B) komt uit op het terrein van LS Ned Leidingstraat Nederland. De route via de Vinkenbroeksestraat langs LS Ned Leidingstraat Nederland richting Wouwsebaan is de logische route. Hiervoor zijn geen alternatieven.

Dit is een brede weg met relatief weinig autoverkeer. Het snelfietsroutetracé kan hier worden vormgegeven als fietsstraat. Daarmee wordt bestaande infrastructuur zo goed mogelijk benut.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
++	+	++	+	+

Beoordeling

Op basis van deze variantenstudie geniet de route langs de hoogspanningsleidingen de voorkeur. Dit is de meest directe en voor fietsers logische route.

2.1.3 Vinkenbroeksestraat – rotonde Rosada

Tussen de Vinkenbroeksestraat en de rotonde Rosada is een afstand van 100 m. Op dit wegvak liggen op dit moment 2 eenrichtingsfietsstroken die zijn afgeschermd van de rijbaan door middel van kleine varkensruggetjes.

Een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Wouwbaan is wenselijk. Ruimtelijk is een tweerichtingenfietspad hier lastig inpasbaar vanwege de breedte van de weg en de brug over de Waterloop Tolberg (10 meter). De exacte haalbaarheid moet hier nader onderzocht worden. Twee keer oversteken binnen 100 meter is ook ongewenst en daarmee geen optie.

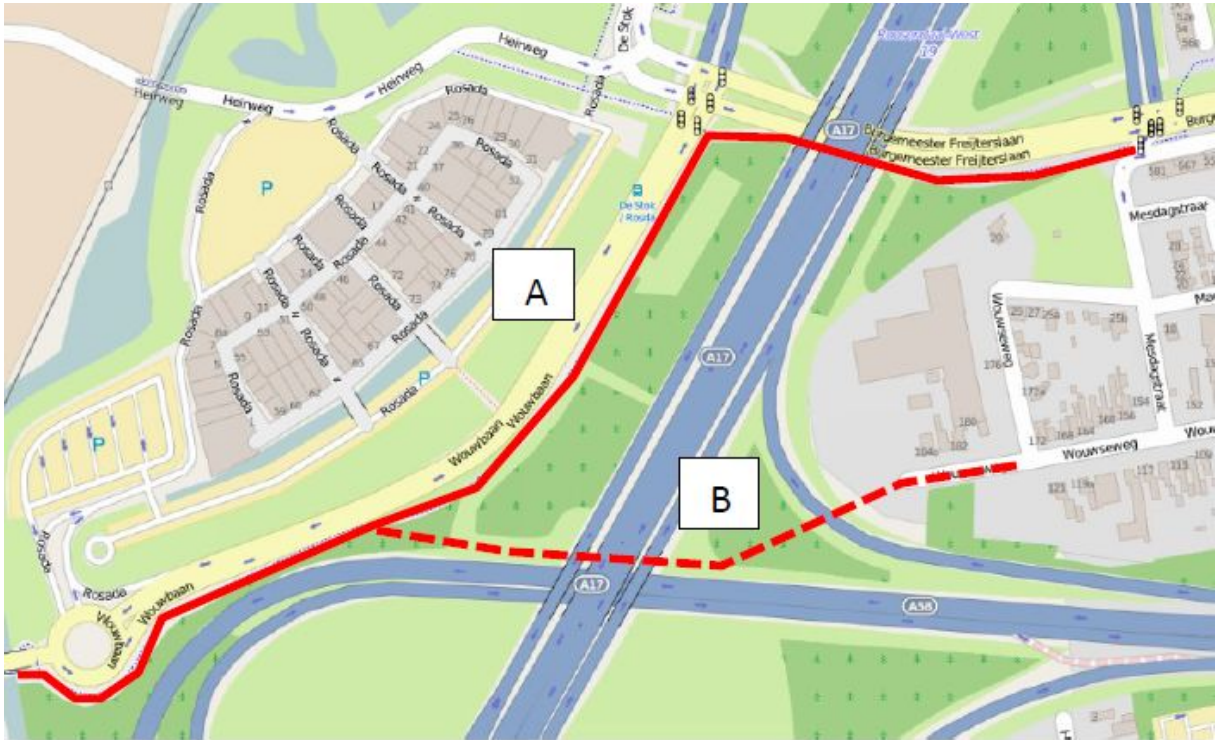
Beoordeling

Voorstel is een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Wouwbaan met een wegversmalling op dit tracédeel.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
-	-	+	+	0

2.1.4 Routevarianten omgeving knooppunt de Stok

Tussen de rotonde bij Rosada en het centrum van Roosendaal zijn 2 routes mogelijk. Deze routes zijn weergegeven in onderstaande kaart.



Afbeelding 6: Routevarianten omgeving knooppunt de Stok

Route A

Deze route gaat over het bestaande tweerichtingsfietspad richting de Burgemeester Freijterslaan. Het fietspad is hier ±3,5 meter breed en voorzien van rood asfalt. Het fietspad loopt door tot aan het kruispunt met de Mesdagstraat. Deze voorzieningen zijn als ‘snelfietsroutewaardig’ beschouwd door gemeente en Fietsersbond.

Maatschappelijke haalbaarheid	Financiële haalbaarheid	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving
++	++	++	++	++

Route B

Een tweede optie is om de oude weg tussen Roosendaal en Wouw als fietsverbinding te herstellen. Vroeger liep de route van Roosendaal naar Bergen op Zoom via Wouw door de Wouwseweg. Door de aanleg van de A58 en de oprit naar de A17 is deze weg beëindigd en doodlopend geworden. Een mogelijk nieuwe route via de Wouwseweg is veel korter en directer dan via de Burgemeester Freijterslaan. Deze route vermijdt daarnaast een aantal (VRI) kruispunten en is goed herkenbaar te maken als fietsroute. Ook is het historische karakter van deze route een mooie toevoeging aan het totaal concept van de snelfietsroute.

Een belangrijke kans hierbij is de benutting van het bestaande viaduct onder de A17. Hier is voldoende ruimte om een solitair snelfietspad aan te leggen.

Vervolgens moet een tunnel gemaakt worden onder de verbindingsweg van de A58 naar de A17. Gestreefd moet worden naar het maken van een tunnelbuis om zo een doorgang te creëren. Aan weerszijden vindt de aansluiting plaats op respectievelijk de bestaande fietspaden langs Rosada en de Wouwseweg. Een allesbepalende voorwaarde voor deze variant is de medewerking en goedkeuring van Rijkswaterstaat. Uit eerste informatie van Rijkswaterstaat blijkt dat zij niet op voorhand een negatieve houding ten opzichte van deze inpassing heeft.

Maatschappelijke	Financiële	Sociale veiligheid	Verkeersveiligheid	Beleving

haalbaarheid	haalbaarheid			
+	-	+	++	+++

Beoordeling

Op basis van de studie is bij het voorkeurstracé gekozen voor variant B. De belevingswaarde van optie B is groter dan optie A. Beleving moet in dit kader worden gezien als snel en direct. Via optie A is het gevoel dat om de snelweg heen gefietst moet worden en via B ben je verrassend snel aan de andere kant van de snelweg.

Ook doordat deze verbinding nieuw is, ervaart de fietser dit als sneller en dus ook 'fijn beleven.'

Daarnaast biedt optie B de volgende voordelen:

- veel ruimtelijke inpassingsmogelijkheden voor de inrichting tot snelfietsroute met vrijliggende infrastructuur;

- aanzienlijk directer dan de huidige route via de Burg. Freijterslaan (zie onder voor detailbeschrijving);

- vanuit historisch oogpunt wordt de 'oude weg tussen Roosendaal en Wouw' voor fietsers hersteld;

- weinig tot geen belemmerende aspecten zoals geparkeerde auto's, VRI's etc.

Vanwege de directheid en de algemene beleving heeft optie B de voorkeur.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied bestaat overwegend uit het leisurepark De Stok. Hier zijn functies gevestigd die thuishoren in een stedelijk uitloopgebied.

Ten zuiden van de doorgaande weg tussen Roosendaal en Wouw (Wouwbaan) liggen achtereenvolgens: een particuliere onderneming, het Kantoor van LSNEED, tuincentrum de Groene Loods en het volkstuintencomplex als meest zuidelijk perceel. Onder dit volkstuintencomplex is een bosje aangelegd.

Ten westen van het leisurepark ligt aangrenzend de buisleidingenstraat.

2.3 Toekomstige situatie (omschrijving gehele snelfietsroute)

Uit de variantenstudie is voor Roosendaal het volgende vastgestelde voorkeursalternatief naar voren gekomen.

Het traject van de snelfietsroute krijgt op het grondgebied Roosendaal een noord- en zuidtracé. Het noordtracé loopt langs de Bulkstraat, Vinkenbroeksestraat en evenemententerrein De Stok naar de binnenstad. Het zuidtracé gaat via de nieuwe ziekenhuislocatie richting de wijk Tolberg. Daarmee zijn zowel de binnenstad, het outletcentrum, de wijk Tolberg, als het ziekenhuis en de tussenliggende dorpskernen straks per (snel)fiets goed bereikbaar.

Het voorkeurstracé is vervolgens door Arcadis in 2017 uitgewerkt in een ontwerpstracé waarbij ook nog enkele varianten zijn uitwerkt. Vanuit de opdrachtgevers maar ook ingegeven van de visie die de Provincie Noord-Brabant is het ontwerp uitgewerkt op basis van een programma van eisen. Dit betreffen de volgende eisen:

- Tweerichtingen fietspad.
- Breedte: 4 meter (2-richtingen) met mogelijk lokale versmalling tot 3,50 meter.
- Vrijliggend van de rijbaan of te gebruiken als fietsstraat.
- Geen obstakels op het fietspad.
- Kruispunten van de route met andere wegen worden met voorrang uitgevoerd (fietsroute in de voorrang).
- Kleur verharding: rood.
- Verharding: asfalt.
- Combinaties van gewoon verkeer met fietsverkeer uitvoeren als fietsstraat.

- Verlichting: binnen de kom conform gemeentelijke eisen, buiten de kom beperkt, waar nodig. Het snelfietspad F58 wordt overigens volledig verlicht, ook buiten de bebouwde kom

De fietsroute blijft net als in Bergen op Zoom als vrijliggend fietspad ten noorden van de Bergsebaan lopen. Vervolgens loopt het fietspad aan de zuidzijde van Heerle en buigt deze naar het oosten af om buiten het bedrijventerrein een nieuwe route te realiseren. Ten oosten van de kern Heerle loopt de fietsroute aan de zuidzijde van het spoor door landelijk gebied. Daarbij wordt een brug gerealiseerd ter hoogte van de ecologische verbindingzone Smalle Beek.

Bij de kruising met de Akkerstraat wordt het fietspad uitgebogen van het spoor om te zorgen voor een veilige oversteek met de Akkerstraat. Daarnaast zorgt het uitbuigen van het fietspad ook voor een veiligere ontruiming van de overweg. De fietsroute heeft hier vanuit veiligheidsoogpunt van de overweg geen voorrang op de Akkerstraat

Ter hoogte van de Plantagebaan is wederom sprake van een uitbuiging in de route bij de overweg en de kruising met de weg. Door de situering van een bedrijf en een woning is de uitbuiging hier beperkt.

Ter hoogte van de spoorwegovergang Plantagebaan vindt de splitsing van de route plaats. Ten zuiden van het spoor loopt er een aftakking naar het oosten richting de wijk Tolberg. Deze aftakking komt uit op de Oostlaarsestraat. Deze route is zo verkeersluw dat hier geen aanvullende maatregelen voor de fietsroute meer zijn voorgesteld.

Later kan deze aantakking worden verlengd richting het nog te realiseren nieuwe ziekenhuisterrein.

De andere route richting Roosendaal vervolgt haar weg over de Plantagebaan, Bulkstraat en Vinkenbroeksestraat waarbij de aansluitende wegen voorrang moeten geven op de fietsroute. Via de Wouwbaan gaat de route ten oosten van de buisleidingenstraat verder richting het noorden en leisurepark De Stok. Ter hoogte van de Wouwbaan komt de route binnen de kom te liggen. Daar buigt de route langs de zuidzijde af en gaat onder de A17 door. Ten behoeve van de kruising van de verbindingsoog A58-A17 is een fietstunnel nodig, in verband met de hoogteligging van de weg.

Daarna komt de route op de Wouwseweg uit (30 km/uur). De gehele Wouwseweg is inmiddels ingericht als een fietsstraat, waarbij de kruisende wegen middels verhoogde verkeersplateaus worden aangesloten. De snelfietsroute eindigt op de turbotonde met de Burgemeester Freijterslaan, waar de fietsers verder kunnen fietsen op fietsnetwerk van de binnenstad van Roosendaal.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

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

3.1 Europees beleid

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

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

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

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in werking in 2022. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Vanwege de uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de NOVI als structuurvisie uitgekomen onder de bestaande Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet is bedoeld.

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

- In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:
- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De NOVI heeft (nog) geen doorwerking naar dit plan.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

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

3.2.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

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

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit

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

3.2.4 Structuurvisie Buisleidingen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft een structuurvisie met betrekking tot buisleidingen opgesteld in in procedure gebracht. De Structuurvisie moet het vervoer van gevaarlijke stoffen op (inter)nationaal niveau door buisleidingen faciliteren, met een zo beperkt mogelijke

aanspraak op de ruimte. In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland.

De Structuurvisie bevat een integrale ruimtelijk-economische visie op duurzaam buisleidingentransport voor de periode tot 2035. Daarmee wil de overheid duidelijkheid verschaffen aan zowel het bedrijfsleven dat daarmee kan rekenen op goede verbindingen voor buisleidingstransport, als aan provincies en gemeenten die hierop hun ruimtelijke plannen kunnen afstemmen. De Structuurvisie buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema buisleidingen uit 1985. In het Structuurschema waren ook leidingstroken gereserveerd. De doorwerking van de ruimtereservering in ruimtelijke plannen was destijds echter niet wettelijk geregeld. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen die in de laatste decennia hebben plaatsgevonden (grotere ruimtedruk) en die in de toekomst zullen voortgaan, heeft met name de borging van het beleid in de plannen van andere overheden en in het leidingenbeheer bij leidingexploitanten een zwaarder accent in de Structuurvisie.

De leidingstroken zullen doorvertaald moeten worden in bestemmingsplannen om een onbelemmerde doorgang bij de toenemende ruimtedruk te garanderen. Gemeenten zullen wettelijk worden verplicht om in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de buisleidingstroken. Het ruimtelijk borgen van leidingstroken in bestemmingsplannen geeft initiatiefnemers de zekerheid van een ongestoorde ligging. Er is en komt geen bebouwing op of bij de leidingstrook. Voor gemeenten geeft het vastleggen van de nieuwe hoofdstructuur duidelijkheid en zekerheid over waar wel en geen ruimte moet worden vrijgehouden. Dit kan betekenen dat ruimte vrijkomt die oorspronkelijk werd vrijgehouden op grond van de stroken en veiligheidscontouren in het oude Structuurschema. Het kan ook leiden tot ruimtelijke beperkingen waar nieuwe reserveringen worden neergelegd. In vrijwel alle gevallen geldt echter dat reeds één of meerdere leidingen aanwezig waren. De nieuwe leidingstroken zijn zoveel mogelijk zo gekozen, dat knelpunten worden vermeden, zoals overlap met geplande nieuwbouw. Waar toch knelpunten optreden, wordt bovendien ruimte gegeven aan lokaal maatwerk.

In dit bestemmingsplan is de vrijwaringszone voor de buisleidingenstraat opgenomen op de verbeelding. In de regels is bescherming opgenomen voor de buisleidingenstraat.



Afbeelding 7: Routevarianten omgeving knooppunt de Stok

3.2.5 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), dat op 1 januari 2011 in werking is getreden, en de bijbehorende regelingen, zijn van toepassing op buisleidingen met een extern veiligheidsaspect, zoals hogedruk aardgasleidingen, brandstofleidingen van bepaalde categorieën en overige leidingen met

gevaarlijke stoffen. De buisleidingen waarop het Bevb van toepassing is, zijn aangewezen bij ministeriële regeling. Het Bevb is gebaseerd op het externe veiligheidsbeleid.

Regelgeving m.b.t. buisleidingen

In 2007 is het Registratie-besluit externe veiligheid in werking getreden op basis waarvan risicogegevens van buisleidingen worden geregistreerd en vrijgegeven. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) zijn regels opgenomen waarmee het toezicht op, de registratie van en de afweging van veiligheidsrisico's nabij buisleidingen moet verbeteren. Tevens wordt via een nieuwe Structuurvisie Buisleidingen het strategisch beleid inzake buisleidingen verder uitgewerkt (zie 3.2.4). Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro.

Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het Bevb is niet van toepassing op:

- leidingen zijn gelegen op het continentaal plat of in de territoriale zee;
- gasleidingen die deel uitmaken van het gasdistributienet onder de Gaswet (< 16 bar);
- andere mogelijk planologisch relevante leidingen zoals elektriciteits-, afvalwater- en rioolwaterleidingen (deze leidingen kennen geen waarden voor het PR en GR, dus zijn niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid);
- leidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting, tenzij de inrichting geen zeggenschap heeft over deze leidingen.

Regels voor de exploitant en de risiconormering

Voor de exploitant geldt een zorgplicht. Dit betekent dat hij alle maatregelen treft die redelijkerwijs van hem gevergd kunnen worden om de risico's voor de omgeving te beperken.

Bij het in (her)gebruik nemen, uit gebruik nemen of wijzigen van de stof en druk van de leiding geldt een meldingsplicht voor leidingexploitanten. Daarnaast moet bij een wijziging van de leidinggegevens of het in hergebruik nemen van een leiding onderzoek worden verricht naar de invloed van die wijziging op het PR en het GR. Bij een negatieve invloed van de voorgenomen wijziging op het plaatsgebonden risico of het groepsrisico kan deze wijziging slechts worden doorgevoerd, indien deze in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan.

De exploitant zal actuele gegevens en berekeningen beschikbaar moeten hebben omtrent het PR van zijn buisleidingen. Bij aanleg van een nieuwe leiding zijn bij de exploitant ook actuele gegevens over het GR aanwezig. Bij een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van leidingen kan altijd bij de exploitant naar actuele gegevens worden gevraagd. De verantwoordelijkheid voor het berekenen van het GR ligt echter bij de initiatiefnemer.

Wanneer de leiding niet voldoet aan de eisen uit het besluit, is het verboden om een leiding in werking te hebben (zie artikel 3 Bevb). Op basis van het overgangsrecht heeft de exploitant drie jaar na inwerkingtreding van het besluit de tijd om te zorgen dat de leidingen voldoen aan het PR.

Buisleidingen in bestemmingsplannen

Op basis van het Bevb is het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te

verantwoorden. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of de vestiging van een beperkt kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, moet in de plantoelichting door het bevoegd gezag worden verantwoord hoe met de richtwaarde voor het PR rekening is gehouden en moet het GR worden verantwoord.

De buisleidingstraat ligt niet in het plangebied van dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het aspect externe veiligheid.

3.2.4 Ladder van duurzame verstedelijking

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

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

3.2.5 Water

Nationaal Waterplan

Het 2e Nationaal Waterplan (NWP2) beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Waterwet

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

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

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

ruimtelijke plannen en besluiten. Ten behoeve van dit plan is een watertoets opgesteld en voorgelegd aan het waterschap Brabantse Delta.

Kaderrichtlijn water

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

Waterbeheer 21ste eeuw (WB21)

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

Toezicht

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

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

Hoofdstuk 3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

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

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

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

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

2.3.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

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

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

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

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

Algemene regels

In de Interim omgevingsverordening zijn algemene instructieregels opgenomen: zorgplicht goede omgevingskwaliteit (3.5), zorgvuldig ruimtegebruik (3.6), lagenbenadering (3.7), meerwaardecreatie (3.8) en kwaliteitsverbetering landschap (3.9). Een belangrijk thematisch aspect in het plangebied is Natuurnetwerk Brabant en stedelijk afweegbaar.

Zorgplicht goede omgevingskwaliteit (paragraaf 3.5)

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

- **Zorgvuldig ruimtegebruik**

Doel van zorgvuldig ruimtegebruik is om bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Daarom is voor het fietspad zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande infrastructuur.

- **toepassing van de lagenbenadering**

De toepassing van de lagenbenadering is een hulpmiddel om de effecten van een ontwikkeling in beeld te brengen. Het gaat daarbij om het effect op de lagen in wisselwerking met elkaar waarbij de factor tijd actief wordt benut. In dit bestemmingsplan is naast de enkelbestemming Verkeer, de dubbelbestemming 'waarde-archeologie' opgenomen. Het fietspad heeft maar een beperkt effect op de omgeving.

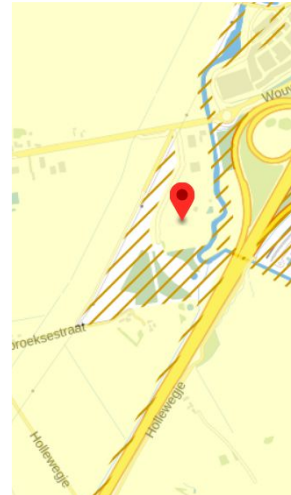
- **meerwaardecreatie**

Door ontwikkelingen niet enkel vanuit een economische, sociale of ecologische hoek te bekijken maar bij belangrijke ontwikkelingen met een grote impact op de leefomgeving al deze aspecten te betrekken, ontstaat meerwaarde voor Brabant. Rekening houdend met de plek van de ontwikkeling kunnen urgente kwesties aan andere opgaven gekoppeld worden, daarbij rekening houdend met de unieke identiteit en de landschappelijke kwaliteiten van een gebied.

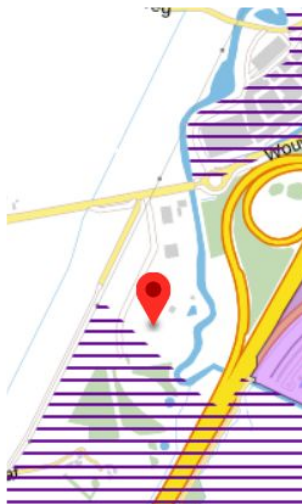
De snelfietsroute heeft geen grote impact op de leefomgeving. Daarnaast wil de provincie ook het fietsen stimuleren en is daarvoor op 25 september 2019 een bestuursovereenkomst getekend met

gemeente Bergen op Zoom en Roosendaal waarin de ambitie om gezamenlijk de snelfietsroute F58 te realiseren bekrachtigd is.

Het te realiseren snelfietspad heeft op basis van de Verordening de aanduiding 'Natuurnetwerk Brabant', 'Stedelijk afweegbaar' en 'landelijk gebied'. Zie onderstaande afbeeldingen waarin een kaartuitsnede is opgenomen van de aanduidingen ter hoogte van het plangebied. Daarnaast ligt vanaf 24 mei 2022 een ontwerp omgevingsverordening ter inzage waarop een kaartaanpassing voor het gebied is opgenomen.

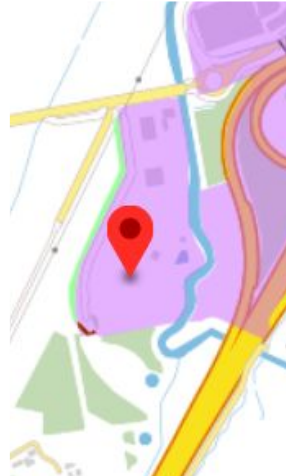


Natuurnetwerk Brabant



Stedelijk afweegbaar

Landelijk gebied



Kaartaanpassing naar
Stedelijk gebied ipv landelijk gebied

Natuurnetwerk Brabant

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

beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor de biodiversiteit. Deze leefgebieden zijn belangrijk voor dier- en plantensoorten. Het NNB bestaat uit:

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

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

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

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

Aantasting van NNB gebied (ruimtebeslag) is niet zondermeer mogelijk en moet door middel van een zogenaamde “nee-tenzij afweging” worden afgewogen:

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

Het fietspad is gelegen in het NNB. Hoe hiermee wordt omgegaan is uitgewerkt in de “Memo natuurcompensatie aanleg snelfietspad Roosendaal-Bergen op Zoom”. Deze is opgenomen als bijlage 7 van deze toelichting. Daar waar het noodzakelijk is om bomen te kappen, worden deze gecompenseerd indien nodig. De compensatie vindt plaats ter hoogte van de Weihoek. Hiervoor is een concept compensatieplan opgesteld. Deze is bijgevoegd als bijlage 8.

Stedelijk afweegbaar

Het plangebied ligt deels in de aanduiding 'Stedelijk afweegbaar'. Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van de verstedelijking. De snelfietsroute op zich is geen stedelijke ontwikkeling. Wel gaat de route de stedelijke gebieden Bergen op Zoom en Roosendaal verbinden. Een dergelijke verbinding is niet mogelijk binnen een buitengebied, aangezien het juist de gebieden gaat verbinden. Wel is gekozen voor een verbinding die zoveel mogelijk langs reeds bestaande infrastructuur is gelegen, zodat de impact op het landschap zo minimaal mogelijk is.

Aangezien hier reeds stedelijke functies zijn gelegen sluit deze aanduiding niet aan bij de feitelijke situatie. Daarom is hier een kaartaanpassing gevraagd. Deze kaart aanpassing is opgenomen in het ontwerp omgevingsverordening d.d. 24 mei 2022.

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

Provinciale Milieu- en Waterplan 2016 - 2021

Het Provinciale Milieu- en Waterplan 2016 - 2021 (PMWP) is door de provincie Noord-Brabant vastgesteld. Zowel het PMWP als het waterbeheerplan lopen parallel met de 2e termijn van de Kaderrichtlijn Water. De doelen van het PMWP zijn:

Voldoende water voor mens, plant en dier;

Schone en gezonde leefomgeving (bodem, water en lucht);

Bescherming van Brabant tegen overstromingen en externe risico's;

Verduurzaming van onze grondstoffen-, energie- en voedselvoorziening.

Beleid Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen. Het watersysteembeheer – waaronder grondbeheer – heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerplan 2016 – 2021, wat tot stand is gekomen met de waterpartners. Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijk ontwikkelingen in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap nodig. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van het waterschap Brabantse Delta.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijk' waterhuishoudige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen en afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten zijn opgenomen in de 'beleidsregel Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak, en de hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater'.

In de Keur staan onder meer regels voor het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van water. Indien het afvoerend verhard oppervlak direct of via retentie/infiltratievoorziening loost op het oppervlaktewater en kleiner is dan 500m², kan volstaan worden met een melding aan het waterschap. Het hemelwater kan dan zonder keurontheffing worden geloosd op de watergang. Indien het afvoerend oppervlak groter is dan 500 m², is voor het lozen op oppervlaktewater wel een vergunning

van het waterschap nodig. Bij het verlenen van een vergunning wordt de beleidsregel 'Hydraulische randvoorwaarden 2009' (juli 2009) gehanteerd.

Watertoets

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

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

Hoofdstuk 2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

In 2025 is Roosendaal een stad van mensen, van wonen, van (net)werken. Een complete en vitale stad. Om dit te bereiken, zal Roosendaal de komende jaren moeten inspelen op trends als ontgroening, vergrijzing, globalisering, individualisering, informatisering, veranderingen in mobiliteit en bereikbaarheid en decentralisatie van overheidstaken én hier duurzame antwoorden op moeten dichten.

Roosendaal kiest bij deze veranderingen voor 'behoud en versterken van de kwaliteit van stad en dorpen' door vernieuwing en transformatie. De identiteit van Roosendaal en de ontwikkeling naar een netwerksamenleving zijn hierbij leidende principes.

Er zijn twee beleidsuitgangspunten geformuleerd:

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

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

- Bouwen binnen de stedelijke contouren van de stad om zo bestaande infrastructuur optimaal te benutten;
- Zuinig/duurzaam ruimtegebruik, waarbij efficiënt gebruik en hergebruik van bestaande ruimte en bebouwing het uitgangspunt is;
- Gebruik maken van de kwaliteit van de locatie;
- Leefbaarheid van wijken en dorpen waarborgen door behoud en versterking van collectieve openbare ruimte, het behouden van de groen-blauwe structuren en het wegnemen van infrastructuurle barrières i.c. het uitplaatsen van de A58 en het goederenvervoer per spoor naar buiten het stedelijk gebied;
- De kwaliteit van de locatie is mede bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden of initiatieven;

De haalbare en betaalbare lokale ruimtelijke ontwikkeling wordt ondersteund door de volgende keuzes:

- Niet meer programma in ontwikkeling nemen dan dat de markt kan opnemen;
- Economische druk op de markt genereren door voorzichtig te programmeren;
- Eerst bestaande programma's benutten en pas daarna aan nieuwe beginnen. Nieuwe ontwikkelingen van kantoren en winkels voorlopig bevroren;
- Flexibel en kleinschalig programmeren en faseren;

- Intensiveren en beter benutten van de bestaande voorraad van stedelijke functies (woningen, bedrijventerreinen, kantoren, maatschappelijk vastgoed); Toepassen van de SER/ duurzaamheidsladder bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Uitnodigen, samenwerken en regisseren in plaats van voorschrijven. Verruim de mogelijkheden van bestemmingsplannen (plan vooruit).

De ruimtelijke keuzes en uitgangspunten zijn in deze structuurvisie vertaald naar de verschillende onderdelen van de ruimtelijke ordening en ondersteund door kaarten met de hoofdstructuren.

In de Structuurvisie staat beschreven dat infrastructuur een randvoorwaarde is voor leefbaarheid in wijken en dorpen en het economisch functioneren van de gemeente. Veiligheid speelt daarbij een grote rol. Doelstelling is een probleemloze afwikkeling en parkeer-/stallingsmogelijkheden van alle verkeermodaliteiten. Door toenemend autoverkeer en goederenvervoer staan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Roosendaal onder druk. De aanleg van een snelfietsroute is hier een goed en passend antwoord op.

Het is op voorhand duidelijk dat aan de beleidsuitgangspunten uit de Structuurvisie 2025 door de aanleg van een snelfietsroute wordt voldaan. Een snelfietsroute is immers een duurzame, haalbare, betaalbare en lokale ruimtelijke ontwikkeling.

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

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

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

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

Deze algemene hoofddoelstelling wordt aangescherpt door drie kaders:

1. verduurzaming;
2. innovatie;
3. regionale netwerk versterking.

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

Ad. 1: Verduurzaming

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

Ad. 2: Innovatie

Door toepassing van nieuwe slimme ('smart') technieken kunnen verkeersproblemen in de toekomst worden voorkomen. Het weggennet wordt beter en efficiënter benut waardoor fysieke en kostbare maatregelen niet noodzakelijk (meer) zijn. Deze ict-technieken worden zowel bij voertuigen als in de infrastructuur toegepast. Auto's gaan meer en meer 'communiceren', zowel onderling als met hun omgeving. Deze slimme mobiliteitsoplossingen zorgen voor beter doorstroming van het verkeer, voor toename van de verkeersveiligheid (afname ongevallen) en voor verbetering van het leefmilieu.

Ad. 3: Regionale versterking

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

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

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

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

Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN

4.1 M.e.r.-beoordeling

4.1.1 Kader

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

4.1.2 Onderzoek

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

4.1.3 Conclusie

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

4.2 Bedrijven- en milieuzonering

4.2.1 Kader

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt getoetst aan de richtafstanden uit de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009). VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' De Vereniging van Nederlandse Gemeenten doet in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009), een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie ten opzichte van woningen krijgen. De richtafstanden hebben betrekking op de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De publicatie heeft bedrijven ingedeeld in categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de bestemmingsgrens van de bedrijven en anderzijds de gevel van een woning. De adviesafstanden hangen samen met gebiedskenmerken.

4.2.2 Onderzoek

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

4.2.3 Conclusie

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

4.3 Geur

4.3.1 Kader

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

4.3.2 Onderzoek

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

4.3.3 Conclusie

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

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Kader

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

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

De vaststelling van een bestemmingsplan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer (Wm) die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm is vaststelling van het bestemmingsplan mogelijk, indien aannemelijk is gemaakt dat:

- als gevolg van het plan, al dan niet nadat maatregelen zijn getroffen, de grenswaarden niet worden overschreden (artikel 5.16, eerste lid, sub a, van de Wm);
- als gevolg van het plan de concentratie van stoffen in de buitenlucht per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (artikel 5.16, eerste lid, sub b1 van de Wm);
- als gevolg van het plan bij een beperkte toename van de concentratie van stoffen in de buitenlucht, door een met de activiteiten samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (artikel 5.16, eerste lid, sub b2 van de Wm);
- als gevolg van het plan, al dan niet nadat maatregelen zijn getroffen, de toename van stoffen waarvoor grenswaarden zijn gesteld 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de concentratie in de buitenlucht (artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wm); of

- het te nemen besluit een besluit is dat genoemd of beschreven is in of betrekking heeft op een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een door de Minister of andere bestuursorganen vastgesteld programma dat is gericht op het bereiken van de grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, sub d van de Wm).

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

In het Besluit gevoelige bestemmingen is bepaald dat bepaalde bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd binnen een zone van 300 meter langs rijkswegen en binnen een zone van 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg, indien in een dergelijke zone de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Het gaat om gebouwen die geheel of gedeeltelijk zijn bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

4.4.2 Onderzoek

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

4.4.3 Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Algemeen

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

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

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

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

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

Wet- en regelgeving

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

In andere regelgeving dan Bevi kunnen ook risiconormen of aan te houden effectafstanden zijn opgenomen ten aanzien van inrichtingen. Te denken valt aan het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit ten aanzien van propaantanks, benzine- en aardgastankstations en gasdrukregelstations. De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen is neergelegd in het “Besluit transportroutes externe veiligheid” en de “Wet vervoer gevaarlijke stoffen”.

Externe veiligheid in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is sinds 1 januari 2011 geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is. Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4,55 of 5 meter. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, of van werkzaamheden.

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

Gemeentelijk beleid

De gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal zetten zich samen met de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant in voor meer veiligheid in de spoorzone langs het traject Roosendaal – Lage Zwaluwe. Zelfredzaamheid en hulpverlening staan daarbij centraal. De instanties richten zich op het treffen van maatregelen om de zwakke plekken aan te pakken en de communicatie te verbeteren.

4.5.2 Onderzoek

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

4.5.3 Conclusie

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

4.6 Geluid

4.6.1 Kader

Wet geluidhinder

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

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

4.6.2 Onderzoek

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

4.6.3 Conclusie

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

4.7 Bodem

4.7.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

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

4.7.2 Onderzoek

Verkennd bodemonderzoek

Door Arcadis is in juni 2021 een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van het verkennd onderzoek is nagegaan of op de locatie redelijkerwijs geen verontreinigende stoffen in de grond of het freatisch grondwater boven de (lokale) streef- en/of achtergrondwaarden aanwezig zijn. Het verkennende (grondwater-/asbest)bodemonderzoek is uitgevoerd volgend de richtlijnen uit de NEN 5470. Op basis van de beschikbare gegevens is hierbij uitgegaan van de onderzoeksstrategie voor een onverdachte lijnvormige locatie. Ook PFAS is in de analyses meegenomen. Hieronder worden de conclusies beschreven. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage 4.

Bodem algemeen

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

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

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

MM20 (locatie retentievoorziening)

In één mengmonster, MM20 (locatie retentievoorziening), bestaande uit 4 bovengrondmonsters (B099, B101, B102 en B103) uit deelgebied 'De Stok', is een sterke verhoging gemeten. Het gaat dan om PCB's. In het andere mengmonster (MM21) van de bovengrond van dit terreindeel komen PCB's licht verhoogd voor, in de ondergrond is deze parameter niet verhoogd. De bron van de sterke PCB-verhoging is vooralsnog onbekend, wel is één van de boringen, B101, gemaakt langs een trafo-huis. Indien dit de bron is, zal de omvang relatief beperkt zijn. Middels een nader onderzoek dient nagegaan te worden wat de omvang is. Indien sprake is van > 25 m³ sterke verontreiniging, is er sprake van een zogenaamd geval van ernstige bodemverontreiniging en dus een saneringsnoodzaak in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb). Graafwerkzaamheden zijn dan meldingsplichtig, hiervoor gelden proceduretermijnen als aangegeven in de Wbb. Indien het gaat om een zogenaamd 'nieuw' geval van verontreiniging, dat wil zeggen veroorzaakt ná 1987, geldt ongeacht ernst een saneringsnoodzaak in het kader van de zorgplicht bodem.

PFAS bodem

PFAS komen in de vaste bodem voor, doorgaans echter in gehalten in de klasse 'landbouw/natuur'. Enkel in de mengmonsters MM3 en MM16 is sprake van klasse 'wonen/industrie', op basis van de gehalten aan PFOS.. Mengmonster MM16 betreft de bovengrond van de boringen B91 t/m B94, gemaakt in de (zuid)berm van de Wouwbaan, ter hoogte van de rotonde Rosada.

Grondwater algemeen

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

PFAS Grondwater

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

Asbest

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

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

4.7.3 Conclusie

Over het algemeen zal de aangetroffen bodemkwaliteit de aanleg van het snelfietspad niet belemmeren. Wel worden nog de volgende aanvullende onderzoeken aanbevolen voorafgaand aan de realisatie van het fietspad, maar deze zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan niet direct relevant

4.8 Water

4.8.1 Kader

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

4.8.2 Onderzoek

Oppervlaktewater

In het plangebied is oppervlaktewater aanwezig wat zijn afvoer heeft richting waterloop De Engebeek die in eigendom en beheer bij het waterschap is. Het aanwezige oppervlaktewater betreffen greppels en categorie B en C waterlopen.

Waterveiligheid

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

Rioolstelsel

In het gehele gebied wordt het afvalwater getransporteerd via een drukrioleringsstelsel en zijn aparte hemelwatersystemen aangelegd om het regenwater naar het oppervlaktewater af te voeren. Het hemelwater dat op de fietspaden valt wordt via de bermen en/of aanwezige waterlopen/greppels afgevoerd naar oppervlaktewater.

Bodemopbouw

De regionale bodemopbouw van de diepere ondergrond is op basis van het geohydrologisch model REGIS II versie 2.1 in beeld gebracht:

Toekomstige situatie

Waterkwantiteit

In het plangebied past het fietspad al deels. Voor het gedeelte van het fietspad dat in de bestemming Bos ligt, neemt de verharding in de toekomstige situatie toe. Het hoofduitgangspunt voor de waterhuishouding van de snelfietsroute is het minimaal hydrologisch neutraal ontwikkelen van het

plangebied. Vanuit de wet en regelgeving is compensatie benodigd wanneer er tussen de 2.000 m² en 10.000 m² aan verharding wordt toegevoegd.

De volgende rekenregel is van toepassing: toename verhard opp. x gevoeligheidsfactor x 0,06 m³. Het verhard oppervlak neemt met 320 m² x 4 = 1.280 m² toe.

Compensatie is dus niet aan de orde. Het hemelwater van het fietspad dat in de bestemming Bos wordt aangelegd zal worden afgevoerd naar de (thans aanwezige) brede bermen.

Beheer en onderhoud

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

Rioolstelsel

Bij deze ontwikkeling worden geen aanpassingen aan het rioolstelsel uitgevoerd. Het hemelwater van het fietspad en van de fietsstraat wordt afgevoerd naar de watergangen die langs deze wegen (Vinkenbroeksestraat en Wouwbaan) aanwezig zijn.

Duurzaam omgang met hemelwater

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

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

Klimaatadaptatie

Grote regenbuien moeten binnen het plangebied worden geborgen. Het oppervlak afstromend regenwater mag niet leiden tot wateroverlast in het plangebied en de omliggende omgeving (niet afwentelen). Dit sluit aan bij het hydrologisch neutraal ontwikkelen van het plangebied. Wateroverlast en afwentelen naar de omliggende omgeving is bij dit project niet aan de orde.

4.8.3 Conclusie

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

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Kader

Wet natuurbescherming

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

Wnb: soorten

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

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
 - sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

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

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

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet nodig indien de functionaliteit van de nesten,

(vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of als er zijn voldoende alternatieven).

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

4.9.2 Onderzoek

Voor deze ruimtelijke ontwikkeling dienen enkele bomen gekapt te worden. Omdat de kap mogelijk leidt tot negatieve effecten op beschermde flora en fauna, is in 2020 onderzoek (zie bijlage 5) gestart naar de aanwezigheid van beschermde soorten. Op basis van de ingreep, ligging en gegevens uit de NDFF is bepaald dat onderzoek noodzakelijk is naar aanwezigheid van broedvogels met jaarrond beschermde nesten, vleermuizen en beschermde flora.

Vleermuizen

Bij het vleermuisonderzoek zijn zomer- en kraamverblijfplaatsen, paarverblijfplaatsen, zwermplaatsen, winterverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied geïnventariseerd. Per mogelijke functie is onderzoek verricht conform het Vleermuisprotocol 2017. Niet het hele tracé is onderzocht, omdat langs delen van het tracé vleermuizen op voorhand uitgesloten zijn. Dit doordat er geen lijnstructuren aanwezig zijn of deze dusdanig geïsoleerd liggen en daarmee geen functie kunnen hebben voor vleermuizen. Het onderzoek beperkt zich daardoor de bosopstanden bij het knooppunt van de A17/A58 bij Roosendaal.

Het onderzochte deel is geen onderdeel van essentieel foerageergebied van vleermuizen. Gedurende het onderzoek zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger en de rosse vleermuis waargenomen. Het betreft verschillende individuen van de gewone dwergvleermuis en enkele individuen van de laatvlieger en de rosse vleermuis. De meeste foerageeractiviteit boven het projectgebied vond kortstondig plaats.

Enkele individuen van de gewone dwergvleermuis maken langer gebruik van de foerageermogelijkheden binnen het projectgebied. De foerageeractiviteiten binnen het projectgebied vinden voornamelijk plaats langs de groenstructuren.

Broedvogels met jaarrond beschermd nest

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

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

Overige broedvogelsoorten

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

Flora

Om de aanwezigheid van beschermde flora binnen het projectgebied te bepalen, is in juli van 2021 veldonderzoek gedaan. Hierbij is gekeken of beschermde plantensoorten, of geschikte groeiplaatsen voor beschermde plantensoorten, in het projectgebied aanwezig zijn.

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten of geschikte groeiplaatsen voor beschermde planten aangetroffen. Er is sprake van voedselrijke en intensief beheerde bermen waardoor beschermde flora, veelal pioniersoorten, geen geschikte groeiplaatsen vinden. De aanwezigheid van beschermde flora is binnen het projectgebied daarom uitgesloten.

Gebiedsbescherming Natura 2000

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, de Brabantse Wal, bevindt zich op circa 6 kilometer afstand. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toenames van geluid, licht of depositie van stikstof. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden in combinatie met de aard van de plannen (realiseren snelfietsroute) niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de gebiedsbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming wordt niet noodzakelijk geacht.

Natuurnetwerk Nederland

Het zuidelijkgedeelte van het plangebied valt in Natuur Netwerk Brabant. Voor het project F58 is door Arcadis een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar Flora & Fauna op het voorkeurstracé van F58. Een deel van het oorspronkelijke tracé is echter gewijzigd. Het betreft het gedeelte waar een verbinding wordt gemaakt tussen de Vinkenbroeksestraat en Wouwbaan. Daarom is hier een aanvullende quick-scan gedaan. Daarnaast is een memo opgesteld hoe omgegaan wordt met NNB (zie bijlage 7).

De onderzochte locatie betreft een grasland met daarop een dubbele bomenrij bestaande uit haagbeuk. Het grasland is bij een veehouder uit de omgeving in gebruik voor begrazing. De bomen verkeren meest in matige conditie, waarschijnlijk door de bastshade die gevolg is van vreterij door vee.

Vleermuizen:

De bomenrijen bestaan uit nog jonge of halfwas bomen en hebben niet de potentie om als paar-, zomer- of kraamverblijf voor vleermuizen dienst te doen. Mogelijk wel als oriëntatie vliegroute, maar die functie is door het naastgelegen bosje niet essentieel en blijft bovendien in stand als er een fietspad wordt aangelegd.

Broedvogels:

Er is een verlaten houtduivennest aangetroffen. Dit is geen jaarrond beschermd nest. De bomen bieden wel mogelijkheid voor broedvogels. Daarom is werken buiten de broedperiode aan te bevelen. In het bosje is een vervallen en niet in gebruik zijnde uilenkast gezien.

Flora:

Er zijn geen beschermde soorten gezien. Dat is ook niet te verwachten in dit als weiland in gebruik zijnde grasland.

De conclusie is dat in het gewijzigde tracédeel geen bijzondere flora of fauna is aangetroffen die aanleiding is voor een andere benadering als gesteld in het soortgericht onderzoek wet natuurbescherming. De effectbeoordeling en de conclusies en aanbevelingen uit het soortgericht onderzoek kunnen onverminderd van toepassing worden beschouwd voor dit stukje gewijzigd tracé.

Houtopstanden

In algemene zin is het mogelijk dat bij een voorgenomen ontwikkeling sprake is van het verloren gaan van houtopstanden die beschermd zijn conform artikel 4 van de Wet natuurbescherming. In een dergelijk geval kan er sprake zijn van een meldingsplicht en herplantplicht. In dit hoofdstuk wordt beschreven of bij de voorgenomen ontwikkeling mogelijk sprake is van een meldingsplicht en herplantplicht conform artikel 4.3 van de Wet natuurbescherming. Verder wordt beschreven of vervolgstappen nodig zijn in kader van beschermde houtopstanden en of een ontheffingsaanvraag in het kader van de herplantplicht noodzakelijk is.

Indien er bomen gekapt worden op de onderzoekslocatie zijn deze niet beschermd conform artikel 4 van de Wnb. De oppervlakte van de te kappen bomen is minder dan tien are, of het betreft een rijbeplanting van maximaal twintig bomen; hierdoor vallen ze niet onder de definitie houtopstanden. Bij de voorgenomen kap is dan ook geen sprake van een meldingsplicht en herplantverplichting in het kader van artikel 4.2 en 4.3 van de Wet natuurbescherming. Echter is het binnen de gemeentelijke verordening mogelijk noodzakelijk een kapvergunning aan te vragen.

4.9.3 Conclusie

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

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

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

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

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

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Kader

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

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

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

4.10.2 Onderzoek

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

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

Het bepalen van de locaties wordt in een latere fase door of in overeenstemming met de gemeente-archeoloog van de gemeente Roosendaal gedaan. Vóór de uitvoering van de archeologische begeleiding moet een programma van eisen worden opgesteld dat moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag.

4.10.3 Conclusie

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

4.11 Kabels en leidingen

4.11.1 Kader

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

Ondanks dat in dit bestemmingsplan maar een klein gedeelte van het tracé is opgenomen is in deze paragraaf vanwege het belang van de leidingbeheerders ervoor gekozen om een samenvatting van het onderzoek voor het totale fietspad weer te geven.

4.11.2 Onderzoek

Eis voorzorgsmaatregel (EV)

Er zijn meerdere 'eis-voorzorgsmaatregelen' van toepassing. Een "eis-voorzorgsmaatregel" (EV) is een eis die wordt opgelegd door een netbeheerder. Het houdt in dat bij een bepaald soort 'mechanische grondroeractiviteiten' in een bepaald gebied één of meerdere voorzorgsmaatregelen dienen te worden getroffen, vóórdat de werkzaamheden mogen aanvangen. Hiervoor dient contact te

worden gezocht met de betreffende netbeheerder(s). Binnen het fietspadtracé geldt deze eis-voorzorgsmaatregel op de volgende locaties:

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

Parallel liggende kabels en leidingen

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

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

LSNed

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

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

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

Algemene randvoorwaarden:

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

Oostelaarsestraat randvoorwaarden

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

Vinkenbroeksestraat randvoorwaarden

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

Wouwbaan randvoorwaarden

Hier bevindt zich een gasleiding. Doorgaans worden gesloten verhardingen boven (parallel lopende) gasleidingen niet geaccepteerd door leidingbeheerders. Aangezien hier sprake is van een kruising van het tracé worden er geen problemen verwacht;

Aan de noordzijde komt het wegontwerp net over de grond van LSNed te liggen. Er worden geen problemen verwacht, wel dient nadere afstemming plaats te vinden (o.a. over de afrastering en afstand uit verharding etc.);

Leidingbeheerders Evides/DNWG hebben op deze locatie een beton gelede leiding, dit kan voor lastige raakvlakken zorgen. Hier dient nadere afstemming plaats te vinden;

Aan de zuidoostzijde liggen tevens twee stalen buisleidingen (Shell en DOW) van voor de aanleg van de Buisleidingenstraat;

Wanneer het ontwerp definitief is dient afstemming plaats vinden over de wijze van afrastering e.d.

4.11.3 Conclusie

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

Hoofdstuk 5 JURIDISCHE ASPECTEN

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

5.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)

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

5.2 Opbouw van de regels

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

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

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

5.2.1 Bestemmingen

De opgenomen bestemmingsplanregels zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan De Stok fase 2 en 2a.

Natuur

De fysieke natuurcompensatie conform het compensatieplan is bestemd als 'Natuur'. De gronden zijn bestemd voor de ontwikkeling en instandhouding van natuur- en landschapswaarden en het borgen van het natuurcompensatieplan. In de bestemming 'Verkeer' is tevens een voorwaardelijke verplichting hiervoor opgenomen.

Bij de bestemming is een omgevingsvergunningstelsel (voor werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden) opgenomen om aantasting van de te beschermen waarden te voorkomen.

Verkeer

In dit bestemmingsplan wordt alleen een snelfietsroute mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn fietspaden mogelijk. Omdat een groot deel van de snelfietsroute binnen de huidige bestemming 'Verkeer' is gelegen, is in de plan gekozen om ook enkel de bestemming 'Verkeer' op te

nemen voor de snelfietsroute en niet te werken met een andere bestemming of aanduiding. Op deze manier is er een geheel binnen de gemeente.

Leiding

De aanwezige nuts- en buisleidingen (brandstofleiding, propyleen en rioolleiding) zijn bestemd als Leiding (individuele leidingen). De regeling voorziet in de aanwezigheid en de bescherming van de leidingen.

Waarde – Archeologie

Er is een dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 2 voor gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde.

5.2.2 Algemene aanduidingsregels

Buisleidingenstraat

Onder de algemene aanduidingsregels is de gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone - buisleidingenstraat" opgenomen. Deze gronden zijn mede bestemd als veiligheidszone vanwege de buisleidingenstraat. Het gaat daarbij om die gebieden, die een andere bestemming hebben gekregen dan de bestemming Buisleidingenstraat die voorzien is voor het grootste deel van de buisleidingenstraat.

Binnen deze zone mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden opgericht.

Hoofdstuk 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Kostenverhaal

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

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

In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Onder een bouwplan wordt onder andere verstaan de bouw van één of meer woningen of ander gebouwen, of bepaalde functiewijzigingen van gebouwen.

De aanleg van een fietspad en herinrichting van bestaande infrastructuur is geen bouwplan als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden opgesteld.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Participatie

Het fietspad is diverse malen met de omliggende bewoners en bedrijven besproken.

7.2 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 24 januari 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens toegezonden aan diverse overheidsinstanties en andere overlegpartners in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Gedurende deze periode zijn vijf vooroverlegreacties ontvangen. De reacties zijn samengevat en beantwoord in het vooroverlegrapport (zie bijlage 9).

7.3 Inspraak

Overeenkomstig het bepaalde in de Gemeentelijke Inspraakverordening is de bevolking en in de gemeente belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen betrokken bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan. Vanaf 24 januari 2022 heeft het voorontwerp zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn geen reacties ontvangen.

7.4 Zienswijze

Met ingang van 12 september 2022 heeft het ontwerpbestemmingsplan “snelfietsroute F58 – oostelijk deel” gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

Na afloop van de termijn is in november een reactie van de provincie ontvangen. Reden van de overschrijding van de termijn is gelegen in het feit dat met een recente uitspraak van de Raad van State het natuurcompensatiebeleid van de provincie ‘onder vuur’ is komen te liggen.

De zienswijze houdt het volgende in:

Zoals gezegd gaat het compensatieplan bij onderhavig bestemmingsplan uit van compensatie in de nog niet gerealiseerde NNB. De compensatie-opgave welke voortvloeit uit dit bestemmingsplan bedraagt totaal 2.105 m². Het voorliggende compensatieplan bij onderhavig bestemmingsplan gaat uit van compensatie van een areaal nog niet gerealiseerde NNB ter grootte van 21.499 m². Van dit areaal is 1.770 m² benodigd voor het fietspad, zodat 19.729 m² resteert. Voor dit aangrenzende gebied gold aanvankelijk het natuurbeheertype ‘Dennen-, Eiken- en Beukenbos’ (N15.02). Vanwege de aanwezigheid van een hoogspanningsleiding en leidingen in de bodem is dit na te streven natuurbeheertype niet reëel en is de Natuurbeheerkaart voor dit deel inmiddels aangepast naar ‘Om te vormen landbouwgrond naar natuur’(N00.01).

Het bij dit plan toegevoegd natuurcompensatieplan gaat uit van de inrichting van dit gebied ten behoeve van het natuurbeheertype ‘Kruidenrijk- Fauna en grasland’ (N12.02). Met dit natuurcompensatie voorstel kan de provincie instemmen.

Daarbij heeft de provincie de volgende opmerkingen.

- Dit areaal voor de fysieke natuurcompensatie zal in het aan te passen bestemmingsplan opgenomen moeten worden met de bestemming ‘natuur’. De vigerende bestemming ‘bos’ zal hiervoor gewijzigd moeten worden. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan zal verruimd moeten worden.
- Er zal een voorwaardelijke bepaling opgenomen moeten worden binnen de bestemming ‘Verkeer’, waarin de fysieke natuurcompensatie wordt geborgd en de inrichting, het behoud en het onderhoud wordt geregeld conform artikel 3.23 lid 3 t/m 6 IOV.

- Deze natuurcompensatie kan tevens dienen voor de vereiste natuurcompensatie welke voortvloeit uit het nog in procedure te brengen bestemmingsplan voor de Snelfietsroute Deel West.

In overleg met de provincie is de zienswijze in dit proces meegewogen in die zin dat de verbeelding is aangepast; het areaal voor de fysieke natuurcompensatie is opgenomen in dit bestemmingsplan (plangebied is vergroot). De vigerende bestemming 'bos' is hiervoor gewijzigd in de bestemming 'Natuur' en er is een voorwaardelijke bepaling opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer', waarin de fysieke natuurcompensatie wordt geborgd en de inrichting, het behoud en het onderhoud wordt geregeld. Daarnaast is paragraaf 5.2.1 van de toelichting aangepast op de toegevoegde bestemming.