

Datum:	15 februari 2022	Nr.: 482066 - 482069
Van:	het college van burgemeester en wethouders, portefeuillehouder Cees Lok	
Aan:	de raad van de gemeente Roosendaal	
Kopie aan:	P.Hendriks en P. Aalderink	
Onderwerp:	Anterieure overeenkomsten locaties VenD en Dr. Brabersstraat 4-10	
Bijlage:	Overeenkomsten	

Kennisnemen van

De anterieure overeenkomsten voor de locaties VenD en Dr. Brabersstraat 4-10 (Van Oorscot).

Inleiding

Voor de Dr. Brabersstraat is op 25 februari 2021 een gebiedsvisie vastgesteld. In deze gebiedsvisie zijn plannen voor verschillende locaties in deze straat, waaronder voor de locaties VenD en het voormalige winkelpand Van Oorscot (Dr. Brabersstraat 4-10), verder geconcretiseerd. Syntrus Achmea Real Estate&Finance heeft namens Pensioenfonds PME, de eigenaar van het complex, een haalbaar herontwikkelingsplan voor de locatie VenD opgesteld. Eigenaar en ontwikkelaar Spijk Investments B.V. heeft een plan geconcretiseerd voor het voormalige winkelpand Van Oorscot (Dr. Brabersstraat 4-10). Het aangepaste en geconcretiseerde planinitiatief voor de locaties VenD en Van Oorscot zijn een uitwerking van deze bestaande beleidskaders, aangevuld met actuele opgaven en inzichten.

De herontwikkeling voor de locatie VenD betreft de gebouwen en gronden aan de oostzijde van de Dr. Brabersstraat en ten noorden van het Roselaarplein. Er wordt een complex gerealiseerd bestaande uit circa 175 appartementen en circa 1.020 m² BVO commerciële ruimte op de begane grond van het gebouwdeel aan het Roselaarplein. Het pand Dr. Brabersstraat 4-10 wordt herontwikkeld naar een appartementengebouw met 25 appartementen. Daarbij wordt op het bestaande pand een bouwlaag toegevoegd. Partijen hebben de onderlinge afspraken en de benodigde planologische wijzigingen van het bestemmingsplan vastgelegd in een anterieure overeenkomst (AOK). Een dergelijke overeenkomst kan ook uitsluitend worden gesloten vóórafgaand aan de vaststelling van het betreffende bestemmingsplan of omgevingsvergunning.

Informatie/kernboodschap

Syntrus Achmea (optredend namens Pensioenfonds Metaal en Elektro, afgekort PME), Spijk Investments B.V. en de gemeente Roosendaal hebben hun afspraken omtrent de (verdere) ontwikkeling en realisatie van het project planlocatie VenD en Dr. Brabersstraat 4-10 vastgelegd in twee separate anterieure overeenkomsten. Naast het vastleggen van afspraken omtrent het kostenverhaal hebben partijen overeenstemming bereikt over diverse andere onderwerpen. Zo zijn er op hoofdlijnen afspraken gemaakt omtrent de verdere uitwerking van het ontwerp, de ontsluiting van het gebied en opvang van bijbehorende parkeerbehoefte. Partijen zijn een voorlopige planning overeengekomen die zich voor de herontwikkeling van de planlocatie VenD nadrukkelijk richt op de sloop van het complex in het najaar van 2022 en start van de bouw in het 2^e kwartaal van 2023. Verder is er een commitment aangegaan om het bestemmingsplan ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. Voor het plan Van Oorscot is de uitgebreide omgevingsvergunning inmiddels aangevraagd. Zodra deze vergunning onherroepelijk wordt zal dit jaar gestart worden met herontwikkeling van het pand. Uitvoering van de projecten vindt in goede afstemming met elkaar plaats. De Dr. Brabersstraat blijft goed bereikbaar en kan o.a. voor bevoorrading van de binnenstad en calamiteiten gebruikt blijven.

Consequenties

De gemeente committeert zich aan de gemaakte afspraken, dit met dien verstande dat het aan de gemeenteraad is om met betrekking tot het plan VenD in 2022 de definitieve besluitvorming te nemen over met name het bestemmingsplan en de bijbehorende financiën.

Communicatie

Naast deze raadsmededeling is er voor beide overeenkomsten een ondertekeningmoment gepland.

Vervolg(procedure)

Er zal worden overgegaan tot de uitvoering van deze overeenkomsten. Het bestemmingsplan en de bijbehorende financiën voor de locatie VenD zullen ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Afsluiting en ondertekening

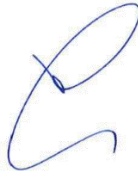
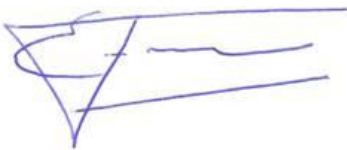
Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Rosendaal,

De secretaris,

De burgemeester,



ANTERIEURE OVEREENKOMST HERONTWIKKELING V&D PAND

Ondergetekenden:

1. de publiekrechtelijke rechtspersoon **Gemeente Roosendaal**, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester de heer J.M. van Midden MSc handelende ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 1 februari 2022 hierna te noemen: "de Gemeente";
2. de **Stichting PME pensioenfonds**, statutair gevestigd in Den Haag, ingeschreven in het Handelsregister onder nummer 41150484, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar voorzitter uitvoerend bestuur, de heer E.A.W.M. Uijen en haar uitvoerend bestuurder Balans- & Vermogensbeheer, de heer M.R. Andringa, hierna te noemen: "de Eigenaar".

Overwegende dat:

- a. dat de Eigenaar over wenst te gaan tot herontwikkeling van de V&D locatie door op die locatie het Project te realiseren, waarbij gebruik gemaakt zal worden van derde partijen, zoals een aannemer, die een deel van de werkzaamheden voor de Eigenaar zullen verrichten;
- b. de Gemeente onder de voorwaarden genoemd in deze Overeenkomst en onder voorbehoud van de besluitvorming van de gemeenteraad over de benodigde planologische wijziging van het bestemmingsplan medewerking wenst te verlenen aan het door de Eigenaar beoogde Project;
- c. de Gemeenteraad op 25 februari 2021 de Gebiedsvisie Dr. Brabersstraat heeft vastgesteld waarbinnen de beoogde herontwikkeling van de V&D locatie c.q. het Plangebied is gelegen;
- d. voor de Gemeente de voortgang van met name de inkrimping van het winkelareaal in de binnenstad, alsmede het realiseren van een deel van haar woningbouwprogrammering belangrijk is;
- e. partijen beogen een spoedige ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan, doch uiterlijk voor 1 juli 2022.
- f. Partijen in deze Overeenkomst hun onderlinge afspraken vast leggen.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1 Begripsbepaling en algemene bepalingen

- 1.1 In deze overeenkomst worden de volgende definities gebruikt:
 - a. BVO: Bruto Vloer Oppervlak conform NEN 2580;
 - b. College: het college van burgemeester en wethouders van Roosendaal;
 - c. Gemeenteraad: de gemeenteraad van Roosendaal;
 - d. GBO: gebruiksoppervlakte woonruimte te meten conform NEN 2580;
 - e. Overeenkomst: de onderhavige anterieure overeenkomst inclusief de bijlagen;
 - f. Partijen: de Gemeente en de Eigenaar gezamenlijk;
 - g. Plangebied: het plangebied als weergegeven op Bijlage 1;
 - h. Planning: de Planning bedoeld in artikel 14;
 - i. Planuitwerking: de Planuitwerking bedoeld in artikel 5;
 - j. Project: de (her)ontwikkeling van het V&D Pand tot een appartementencomplex bestaande uit circa 175 appartementen en circa 1.020 m² BVO commerciële ruimte met 30 parkeerplaatsen op 'eigen terrein', waarvan 5 parkeerplaatsen uitsluitend beschikbaar zijn voor een autodeelconcept, en aanvullend 4 opstelplaatsen ten behoeve van laden en lossen van bewoners, in het Plangebied en circa 121 parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage(s) Roselaar en/of de Nieuwe Markt,
 - k. Gebiedsvisie: de Gebiedsvisie zoals deze als Bijlage 3 is opgenomen bij deze Overeenkomst en waarin het plan voor de V&D locatie is opgenomen;
 - l. Woningbouwprogramma: het Woningbouwprogramma bedoeld in artikel 10.



- 1.2 Deze Overeenkomst bevat de gehele wilsovereenstemming tussen Partijen. Alle eerdere mondelinge en schriftelijke afspraken tussen Partijen worden geacht in deze Overeenkomst te zijn verdisconteerd en voor het overige te zijn vervallen bij ondertekening van de Overeenkomst.
- 1.3 Wijzigingen in en aanvullingen op de Overeenkomst binden Partijen uitsluitend indien en voor zover die wijzigingen en aanvullingen schriftelijk en uitdrukkelijk zijn overeengekomen.
- 1.4 Voor zover in deze Overeenkomst verbintenissen zijn overeengekomen die tevens een publiekrechtelijke afweging vergen, hebben deze het karakter van een inspanningsverplichting. Dit betekent dat de Gemeente zich inspant om de verbintenis na te komen voor zover haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid zich daartegen niet verzet. De Gemeente gaat géén resultaat- en termijnverplichtingen aan ter zake van welke publiekrechtelijke medewerking dan ook.
- 1.5 De Gemeente en met name de organen van de Gemeente zijn in het kader van de uitoefening van de krachtens deze Overeenkomst benodigde besluiten en plannen gebonden aan hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheid voortvloeiende uit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, wet en (Europese) regelgeving. Al het bepaalde in deze Overeenkomst kan aan deze verantwoordelijkheid niet afdoen en kan er nimmer toe leiden dat de bevoegde organen van de Gemeente niet meer de vrijheid hebben om bij het uitoefenen van de publiekrechtelijke bevoegdheden belangen van derden op een zorgvuldige wijze te wegen en daar consequenties aan te verbinden. Dit houdt in dat de Gemeente althans haar organen mogelijk publiekrechtelijke rechtshandelingen verricht(en), die niet in het voordeel zijn van de aard of de strekking van de Overeenkomst.
- 1.6 De Gemeente is niet aansprakelijk voor tekortschieten in de nakoming van deze Overeenkomst, indien dit tekortschieten voortvloeit uit een handelen of nalaten waartoe zij op grond van haar publiekrechtelijke taken en verantwoordelijkheden gehouden is. In het bijzonder kan zij niet aansprakelijk worden gehouden voor handelen of nalaten dat voortvloeit uit aanwijzingen e.d. van hogere overheden of uitspraken van rechtelijke instanties. Ook is er geen sprake van een tekortschieten in de situaties als bedoeld in het vijfde lid of indien de Gemeente uit hoofde van een redelijke uitoefening van de publieke taak tegemoet komt aan de bezwaren van derden.

Artikel 2 Bijlagen

- 2.1 De navolgende bijlagen maken integraal deel uit van deze Overeenkomst:
 - a. Bijlage 1: Plangebied d.d. 6 december 2021;
 - b. Bijlage 2: Nota Parkeernormen, inclusief de aanvulling op de Nota Parkeernormen voor het autoluwe gebied d.d. 7 februari 2022;
 - c. Bijlage 3: Gebiedsvisie Dr. Brabersstraat, met de daarin opgenomen plannen voor de V&D locatie;
 - d. Bijlage 4: Nieuwe stedenbouwkundige visie van 4 maart 2021;
 - e. Bijlage 5: Planning en fasering (concept) d.d. 27 oktober 2021;
 - f. Bijlage 6: Globale planbegrenzing tijdelijk bouwterrein d.d. 13 december 2021;
 - g. Bijlage 7: Hoofdprincipe afwikkeling verkeersstromen van en naar parkeren en toelevering;
- 2.2 Deze Overeenkomst en de daarbij behorende bijlagen worden geacht elkaar aan te vullen. Bij strijdigheid tussen de tekst van de overeenkomst en de bijlagen prevaleert de tekst van de overeenkomst. Bij strijdigheid tussen de bijlagen onderling prevaleert de eerst genoemde bijlage.

Artikel 3 Hoofduitgangspunten van deze Overeenkomst

- 3.1 Partijen beogen met deze Overeenkomst te komen tot de (her)ontwikkeling van het V&D Pand tot een appartementencomplex bestaande uit circa 175 appartementen en circa 1.020 m² BVO commerciële ruimte met 30 parkeerplaatsen op 'eigen terrein', waarvan 5 parkeerplaatsen uitsluitend beschikbaar zijn voor een autodeelconcept,



- en aanvullend 4 opstelplaatsen ten behoeve van laden en lossen van bewoners, in het Plangebied en circa 121 parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage(s) Roselaar en/of de Nieuwe Markt, met inachtneming van het bepaalde in deze Overeenkomst.
- 3.2 De gehele herontwikkeling en realisatie – waaronder tevens de Planuitwerking en de aansluiting van het Plangebied op zijn omgeving – geschiedt voor rekening en risico van de Eigenaar, tenzij er in deze Overeenkomst expliciet schriftelijk een uitzondering is opgenomen.
- 3.3 De rol van de Gemeente is, onverminderd het bepaalde in de artikelen 1.4 tot en met 1.6, beperkt tot het onder voorwaarden als beschreven in deze Overeenkomst publiekrechtelijke medewerking verlenen aan de herontwikkeling en realisatie door de Eigenaar.

Artikel 4 Kaders ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie

- 4.1 De Eigenaar dient de herontwikkeling voor zijn rekening en risico te realiseren met in achtneming van:
- het ten behoeve van het Project vast te stellen bestemmingsplan, de voor de bouw van het appartementencomplex te verlenen omgevingsvergunning en eventuele andere benodigde vergunningen en/of overheidstoestemmingen en de vigerende (Europese) wet- en regelgeving en de vigerende beleidstukken van de Gemeente en andere overheidsorganen (zoals Rijk, Provincie en Waterschap);
 - het bepaalde in deze Overeenkomst;
 - de Nota Parkeernormen inclusief de aanvulling op de Nota Parkeernormen voor het autoluwe gebied (Bijlage 2);

Artikel 5 Planuitwerking

- 5.1 Op basis van de Gebiedsvisie heeft de Eigenaar ten behoeve van het Project de Nieuwe Stedenbouwkundige Visie (Bijlage 4) opgesteld. Deze visie bevat de hoogte, massa, positionering van de beoogde bebouwing in relatie tot de omgeving en het aantal woningen. De Eigenaar werkt een voorlopig ontwerp gebouwen uit op basis van de Gebiedsvisie en draagt bij de planuitwerking er zorg voor dat hij :
- voldoet aan de kaders van artikel 4;
 - de benodigde aanpassingen aan het Openbaar gebied als bedoeld in artikel 8 in beeld heeft gebracht;
 - aantoont dat voldaan wordt aan het Bouwprogramma (artikel 10), Artikel 11 (Parkeren) en Artikel 12 (Verkeer);
 - een vertaling heeft gemaakt van het door hem op te stellen Programma van Waarde (artikel 13).
- 5.2 Eigenaar legt het voorlopig ontwerp gebouwen met in achtneming van de Planning en fasering ter toetsing aan het College voor. Het College toetst met in achtneming van de planning en fasering aan het bepaalde in deze Overeenkomst en het bestemmingsplan. Indien het College voornoemde stukken niet goedkeurt past Eigenaar ze met in achtneming van de planning en fasering aan totdat ze voldoen aan het bepaalde in deze Overeenkomst.

Artikel 6 Bestemmingsplan

- 6.1 Het College zal met in achtneming van de planning en fasering (Bijlage 5) ten behoeve van het Project zoals dat nader is uitgewerkt in en met in acht neming van de Nieuwe Stedenbouwkundige Visie (Bijlage 4) een ontwerpbestemmingsplan in procedure brengen, alsmede zich inspannen om de herontwikkeling planologisch mogelijk te maken, een en ander onverminderd het bepaalde in de artikelen 1.4 tot en met 1.6.
- 6.2 Partijen stellen in overleg een ontwerpbestemmingsplan op. De Gemeente draagt daarbij zorg voor de regels en de verbeelding. Eigenaar draagt zorg voor de toelichting, ruimtelijke onderbouwing en de benodigde onderzoeken.

- 6.3 Na vaststelling van het bestemmingsplan stelt de Eigenaar met inachtneming van het bestemmingsplan en het bepaalde in deze Overeenkomst het Definitieve Ontwerp Gebouwen op.

Artikel 7 Kostenverhaal en planschade

- 7.1 De Eigenaar is aan de Gemeente een exploitatiebijdrage verschuldigd voor de door de Gemeente te maken (plan)kosten van € 101.836,- (geen btw verschuldigd).
- 7.2 De Eigenaar verbindt zich om de gehele schade voor haar rekening te nemen die op grond van artikel 6.1 tot en met 6.7 Wet ruimtelijke ordening voor tegemoetkoming in aanmerking komt (Partijen onderkennen daarbij dat deze verzoeken tot en met 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan ontvankelijk ingediend kunnen worden). De Eigenaar zal door de Gemeente worden behandeld als belanghebbende in de zin van artikel 6.4a Wet Ruimtelijke ordening. Indien de Omgevingswet in werking treedt komt de schade die op basis van de Omgevingswet voor tegemoetkoming in aanmerking komt voor rekening van de Eigenaar (de termijn van 5 jaar vangt voor Partijen aan vanaf het moment dat het betreffende verzoek om schade kan worden verhaald).
- 7.3 Betaling van de in artikel 7.1 genoemde vergoeding geschiedt in de volgende drie termijnen:
1. 1/3 binnen 30 dagen na ondertekening van deze Overeenkomst;
 2. 1/3 binnen 30 dagen na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad;
 3. 1/3 binnen 30 dagen na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan;
- 7.4 Betaling van de in artikel 7.2 genoemde vergoedingen geschiedt door de Eigenaar binnen 30 dagen nadat het College de planschadevergoeding aan de betreffende verzoeker dient te betalen.
- 7.5 Indien door een wetwijziging kostenverhaal of planschade elders c.q. anders geregeld wordt is het bepaalde in dit artikel onverkort van toepassing voor zover dit geen strijdigheid met die wetwijziging oplevert. Voor zover die strijdigheid er wel is, maken Partijen alsnog die afspraken die materieel zoveel mogelijk recht doen aan hetgeen Partijen in dit artikel zijn overeengekomen.

Artikel 7 A Huur gemeente-eigendom

- 7A1 De Gemeente verhuurt en de Eigenaar huurt de gronden zoals deze gearceerd zijn weergegeven op Bijlage 6 voor een vaste huurprijs van € 50.000,- (excl. btw) gedurende de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de overeenkomen ontwikkeling, dit met een maximale looptijd van drie jaar. De huur vangt aan op het moment dat met de bouw wordt gestart en eindigt als de bouw gereed is.
- 7A2 De Eigenaar mag het huurobject gebruiken ten behoeve van het ordentelijk kunnen uitvoeren van zijn bouwwerkzaamheden, toegestaan in dat kader is:
- het gebruik als veiligheidszone om de bouwwerkzaamheden te scheiden van het publiek;
 - de aan- en afvoer van bouwmaterialen;
 - het opslaan van bouwmaterialen voor zover deze op korte termijn worden gebruikt voor de bouw;
 - het verzamelen van sloopmaterialen om deze daarna zo spoedig mogelijk af te voeren;
 - het plaatsen van een afscheidende schutting zoals indicatief geduid op de tekening;
 - overig gebruik direct dienstbaar aan de (bouw)werkzaamheden.
- 7A3 Onverminderd deze huurrelatie draagt de Eigenaar zelf zorg voor de benodigde vergunningen, vrijstellingen, meldingen of andere benodigde (publiekrechtelijke) toestemmingen voor het gebruik bedoeld in artikel 7A2, waarbij de gemeente de vergunningen niet op onredelijke gronden zal onthouden.

- 7A4 Partijen constateren dat er sprake is van een vrijstelling als bedoeld in artikel 4 sub a van de "Verordening precariobelasting Roosendaal 2020".
- 7A5 Partijen komen overeen dat de Eigenaar naast de privaatrechtelijke vergoeding bedoeld in artikel 7A1 van deze Overeenkomst géén precario hoeft te betalen, dit eveneens niet mocht er binnen de looptijd van de huurrelatie een verordening worden vastgesteld op basis waarvan er wel een heffingsgrondslag ontstaat.
- 7A6 Gebruiksbepalingen:
- uitsluitend het gebruik als bedoeld in 7A2 is toegestaan;
 - de Eigenaar dient de voorschriften en bepalingen van de toestemmingen bedoeld in artikel 7A3 na te leven;
 - de Eigenaar dient het huurobject als goed huisvader te onderhouden en te beheren en na einde van de huurrelatie in dezelfde staat terug te leveren. De staat van het huurobject wordt vermoed goed te zijn;
 - de Eigenaar spant zich – onverminderd haar gebruiksrecht om de gronden te gebruiken als overeengekomen – maximaal in om de overlast voor de omgeving te beperken en waar mogelijk de belangen van direct omwonenden en belanghebbenden te respecteren;
 - de Eigenaar draagt er zorg voor dat bestaande in- en toegangen tot panden / eigendommen van derden bereikbaar blijven voor die derden en de hulpdiensten.

Artikel 8 Openbaar gebied en aanpassingen als gevolg van het (uit te werken) plan voor de herontwikkeling

- 8.1 Het toekomstig openbaar gebied in het Plangebied is gearceerd weergegeven op Bijlage 1. Alle benodigde aanpassingen in het op de bijlage aangeduide openbaar gebied komen voor rekening van de Eigenaar.
- 8.2 Partijen hebben geconstateerd dat er een ontsluiting voor verkeer aangelegd dient te worden van de parkeerplaatsen op "eigen terrein" naar het openbare gebied, een en ander zoals schetsmatig weergegeven op Bijlage 7. De kosten van deze ontsluiting komen voor rekening van de Eigenaar en zijn door Partijen vastgesteld op een bedrag van € 30.000,-. Eventuele meer- of minderkosten komen voor rekening van Eigenaar op basis van nacalculatie.
- 8.3 Mochten er in de het kader van de planuitwerking door de Eigenaar extra aanpassingen benodigd zijn in het openbaar gebied buiten het Plangebied dan komen de kosten van deze extra aanpassingen voor rekening van de Eigenaar. Partijen voorzien thans niet dat aanpassingen noodzakelijk zijn.
- 8.4 Voor zover de Gemeente zelf wensen heeft in de aanpassing van het openbaar gebied die niet noodzakelijk zijn voor het Project, dan komen deze kosten voor rekening van de Gemeente.
- 8.5 De Eigenaar dient de kosten van de ontsluiting als bedoeld in artikel 8.1 aan de Gemeente te betalen binnen 30 dagen na facturering.

Artikel 9 Busstation

- 9.1 De Gemeente spant zich in – onverminderd het bepaalde in de artikelen 1.4 tot en met 1.6 – om in het bestemmingsplan (artikel 6) de verplaatsing van het busstation mogelijk te maken en voor haar rekening tot verplaatsing van het busstation over te gaan. De Eigenaar houdt in zijn plannen rekening met het terugvalscenario dat het busstation niet (tijdig) verplaatst kan worden.
- 9.2 De Gemeente spant zich maximaal in om in het kader van de (door haar te maken) afspraken met de eigenaar van het Roselaarplein te bewerkstellingen dat de gemeente of huidige eigenaar van het Roselaarplein het halve maantje verwijdert.

Artikel 10 Bouwprogramma en te vervallen winkelareaal

- 10.1 Partijen constateren dat er ca. 11.000 m² BVO met de bestemming detailhandel verdwijnt in het Plangebied en dat er op de begane grond ter plaatse van het huidige V&D Pand ca. 1.020 m² BVO met de bestemming detailhandel aanwezig blijft. De Eigenaar stemt er nadrukkelijk mee in dat de Gemeente in het door haar vast te stellen bestemmingsplan (artikel 6) derhalve 11.000 m² BVO detailhandel in het Plangebied weg bestemt.
- 10.2 De Eigenaar vrijwaart de Gemeente voor alle aanspraken van hemzelf, de eigenaren, huurders, gebruikers en/of derden om planschade en/of schadevergoeding hoe ook genaamd, als gevolg van de feitelijke en/of de planologische afname van het aantal vierkante meter BVO detailhandel.
- 10.3 Mits wordt voldaan aan het bepaalde in 10.1 mag Eigenaar het Project realiseren: circa 175 woningen zoals in de Gebiedsvisie opgenomen, met dien verstande dat:
- de minimale netto vloer oppervlakte van iedere woning minimaal 60 m² is. Een kleinere oppervlakte van de woning is mogelijk, mits aangetoond is dat het om een speciale woningen gaat zoals een woning voor zorg/levensloopbestendige woning of een studentenwoning.
 - Indien de minimale netto vloer oppervlakte kleiner is dan 60 m² dient aantoonbaar worden gemaakt dat er voorzieningen in het gebouw worden getroffen die ten dienste staan van deze specifieke woning (bijvoorbeeld een gezamenlijke woonkamer).
- Andere uitzonderingen behoeven de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van het College. De Eigenaar is niet verplicht het Project te realiseren. Er is dus geen sprake van een bouwplicht.
- 10.4 Indien het overeengekomen Woningbouwprogramma niet onverkort kan worden uitgevoerd als gevolg van onvoorziene omstandigheden, die van zodanige aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde nakoming van dat Woningbouwprogramma door de Eigenaar niet mag worden verwacht treden Partijen op verzoek van de Eigenaar in overleg teneinde te bezien of Partijen tot een voor hen beide aanvaardbaar Woningbouwprogramma kunnen komen. Indien Partijen niet binnen drie maanden overeenstemming bereiken, is sprake van een geschil in de zin van artikel 19.

Artikel 11 Parkeren

- 11.1 Eigenaar dient voor zijn rekening te voldoen aan de Nota Parkeernormen, opdat er op basis van het op te stellen bestemmingsplan (artikel 6) een omgevingsvergunning voor de bouw aan hem verleend kan worden.
Aan toekomstige bewoners van het Woningbouwprogramma kunnen geen vergunningen worden verleend voor het parkeren op de straat.
- 11.2 Onderdeel van het Project is dat er in de parkeergarage (s) Roselaar en/of de Nieuwe Markt duurzaam circa 121 parkeerplaatsen beschikbaar zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte van het Project. De Eigenaar heeft zich bereid verklaard daarover de als Bijlage 2 aangehechte afspraken met Parkeerbeheer Roosendaal B.V. te maken.
- 11.3 De vier laad- en losplekken die onderdeel uitmaken van het Project zijn binnen de huidige venstertijden beschikbaar of via dagontheffing aan te vragen bij Parkeerbeheer Roosendaal B.V.
- 11.4 De inrit voor het parkeren op het tot het Project behorende 'eigen terrein' dient te worden ontsloten over de locatie waar nu het busstation is gelegen. De uitrit voor het parkeren dient te lopen via de Dr. Braberstraat richting de Oude Markt en de HGD Straat.

Artikel 13 Duurzaamheid

- 13.1 Het bouwprogramma dient te voldoen aan de duurzaamheidseisen opgenomen in de kaders genoemd in artikel 5.1.d.
- 13.2 De Eigenaar maakt bij de Planuitwerking inzichtelijk hoe hij de duurzaamheidsmaatregelen genoemd in artikel 4 conform Gebiedsvisie in het bouwprogramma heeft vertaald en legt deze ter goedkeuring aan het College voor en realiseert deze goedgekeurde duurzaamheidsmaatregelen.

Artikel 14 Planning en fasering

- 14.1 Partijen hebben een Planning en fasering van de werkzaamheden vastgesteld, die als Bijlage 5 bij deze Overeenkomst is gevoegd.
- 14.2 Partijen nemen de Planning en de fasering bij de uitvoering van deze Overeenkomst in acht. Partijen zullen elkaar informeren over omstandigheden waarvan zij weten of behoren te weten dat deze tot een overschrijding van de in de Planning overeengekomen tijdstippen dreigen te leiden. Tot deze voornoemde omstandigheden behoren ook de wijzigingen die de gemeente of de bestuursorganen van de gemeente doorvoert in haar beleid.

Artikel 15 Aansprakelijkheid

- 15.1 De Eigenaar vrijwaart de Gemeente tegen alle aanspraken (waaronder die om verzoeken om nadeelcompensatie) van derden die stellen schade te hebben geleden of lijden door of in verband met de realisering van de herontwikkeling voor zover het werkzaamheden betreffen die door of in opdracht van de Eigenaar zijn verricht. De Eigenaar zal de Gemeente ter zake volledig schadeloos stellen. Dit artikel ziet niet op planschade.

Artikel 16 Openbaarheid

- 16.1 Partijen beschouwen deze Overeenkomst, met uitzondering van alle cijfers die zij als vertrouwelijk beschouwen, als openbaar, maar zullen deze Overeenkomst niet actief openbaar maken (behoudens het bekend maken van de zakelijke inhoud zoals de wet dit voorschrijft). Partijen informeren elkander vooraf indien er een verzoek tot openbaar maken is en zij delen of het geheel openbaar maken. Indien er een wettelijke verplichting is om de cijfers openbaar te maken zullen zij deze cijfers alsnog openbaar beschouwen.

Artikel 17 Verbod overdracht rechten en verplichtingen

- 17.1 De Eigenaar is niet gerechtigd zonder voorafgaande schriftelijke en uitdrukkelijke toestemming van de Gemeente rechten en/of verplichtingen uit deze Overeenkomst geheel of gedeeltelijk in welke vorm dan ook over te dragen, te vervreemden of te bezwaren aan derden. Daaronder mede begrepen de overdracht van de zeggenschap in de Eigenaar aan een derde door overdracht van aandelen of anderszins. Indien de Gemeente besluit haar toestemming te verlenen kan zij dat doen onder (financiële) voorwaarden. De Gemeente zal haar toestemming niet op onredelijke gronden weigeren.
- 17.2 De Eigenaar is een direct opeisbare boete verschuldigd van €250.000,- bij overtreding van het bepaalde in dit artikel, dit onverminderd alle vorderingen die de Gemeente rechtens toekomen bij niet nakoming van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Artikel 18 Totstandkomingsvoorwaarde en ontbinding

- 18.1 Aan deze Overeenkomst of de totstandkomingsgeschiedenis ervan kan jegens de Gemeente niet eerder enig recht worden ontleend dan nadat het College heeft besloten tot het aangaan van deze Overeenkomst en deze Overeenkomst door of namens de burgemeester is ondertekend.
- 18.2 Indien de Gemeenteraad niet uiterlijk 31-12-2023 besluit tot de vaststelling van het bestemmingsplan voor het Project zijn partijen gerechtigd deze Overeenkomst buitengerechtelijk te ontbinden.



- 18.3 Indien de Eigenaar niet binnen 18 maanden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een ontvankelijke omgevingsvergunning voor de bouw heeft aangevraagd die de beoogde ontwikkeling van het woningbouwprogramma c.a. mogelijk maakt of niet uiterlijk binnen 18 maanden na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning een aanvang maakt met de bouw kan de Gemeente deze Overeenkomst buitengerechtelijk ontbinden.
- 18.4 Voordat Partijen overgaan tot buitengerechtelijke ontbinding als genoemd in artikelen 18.2 of 18.3 treden zij in overleg.

Artikel 19 Slotbepalingen

- 19.1 Geschillen worden beslecht door de rechtbank Zeeland-West-Brabant, waarbij Partijen zich het recht voorbehouden om in spoedeisende gevallen een voorziening in kort geding te verkrijgen.
- 19.2 Indien nieuwe wetgeving, danwel het oordeel van de Europese Commissie, de NMA of van een (voorzieningen)rechter consequenties heeft voor de mogelijke uitvoering van (delen van) deze Overeenkomst, verplichten Partijen zich het bepaalde in deze Overeenkomst daarop aan te passen zodat de inhoudelijke afspraken zoveel als mogelijk worden nagekomen. Indien een of meer bepalingen van deze Overeenkomst of van een van de bijlagen buiten toepassing zouden moeten blijven, als zijnde onrechtmatig, blijven de overige bepalingen van deze Overeenkomst en de daarbij behorende bijlagen van kracht. In plaats van de onrechtmatig bevonden bepalingen geldt alsdan als tussen Partijen overeengekomen hetgeen op toelaatbare wijze het dichtst komt bij hetgeen Partijen overeengekomen zouden zijn, indien zij de onrechtmatig bevonden bepalingen tijdig als zodanig zouden hebben aangemerkt. Mocht dit niet mogelijk blijken te zijn, dan staat het ieder van Partijen vrij deze Overeenkomst door middel van een rechterlijke tussenkomst te ontbinden.
- 19.3 Deze Overeenkomst en de totstandkoming wordt beheerst door Nederlands recht.

Aldus overeengekomen in tweevoud te Roosendaal

Eigenaar,
Namens deze,
d.d. 16 februari 2022

De heer E.A.W.M. Uijen

De Gemeente,
Namens deze,
d.d. 16 februari 2022

De heer
Wethouder C. Lok

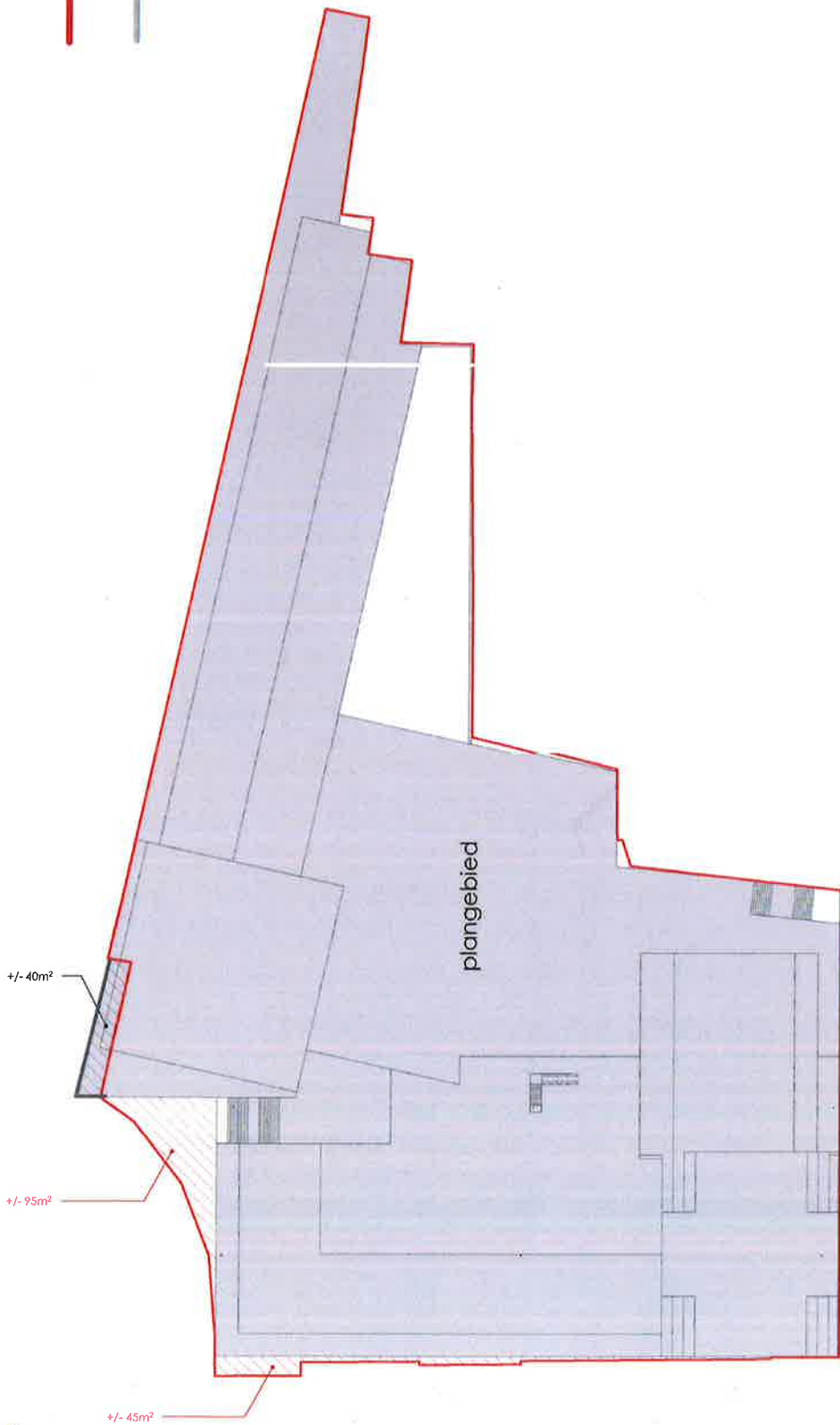
Eigenaar,
Namens deze,
d.d. 16 februari 2022

De heer M.R. Andringa

Bestaande perceelgrens
eigendom PME



Planbegrenzing
project



BIJLAGE

PLANGEBIED

gewijz. 06-12-2021



Datum Gecontroleerd
16-12-2020 TW

Projectnr. 18015
Fase

School Wijziging

Status
1:500

Tekeningnummer
110



KNSM-Haan 75
1019 LB AMSTERDAM
T (020) 7 19 23 55
* info@commonaffairs.nl
** www.commonaffairs.nl

Bronnen onderleggers:
Situatietekening aangeleverd door: Van Agtmaal
Perceelen en bijbehorende grenzen volgens tekening kadaster

Nota Parkeernormen

Geldend van 07-02-2022 t/m heden

Intitulé

Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen

Beleidsregel

Gemeente Roosendaal

Afdeling Ontwikkeling

December 2011

Inhoud

Aanleiding	4
Juridisch kader	4
Bouwverordening	4
Bestemmingsplan	4
Reikwijdte parkeernorm	5
Parkeernormen	6
Relatie met GVVP	6
Functionele indeling	6
Ontheffing van de parkeernormen	8
Stappen	8
Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds	8
Afkoopbedrag parkeerfonds	9
Toepassingsgebied parkeerfonds	9
Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Roosendaal	10
Beheer van het parkeerfonds	10

Aanleiding

De huidige parkeernormen dateren uit 2006. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers (richtlijnen) van het CROW. Indien deze CROW-cijfers wijzigen heeft dit ook gevolgen voor de Roosendaalse cijfers[1]. Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen.

Naast de parkeernormen gaat het in een Nota Parkeernormen over de wijze waarop wordt omgegaan met de toepassing van de parkeernormen. Wanneer kan worden afgeweken van de normen, wanneer niet. Hoe wordt omgegaan met eventuele afkoop van de parkeereis?

Bij het opstellen van de parkeernormen in 2006 zijn specifiek fietsparkeernormen benoemd. Deze keuze is gemaakt, omdat een berging als verplicht element uit het bouwbesluit werd geschrapt. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt in 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij een woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Fietsparkeernormen maken daarom geen onderdeel meer uit van de reguliere parkeernormen.

[1] Medio 2011 is het CROW gestart met de actualisatie van de parkeerkencijfers. De afronding van dit traject wordt medio 2012 verwacht.

Juridisch kader

Parkeernormen hebben een juridische basis. De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn.

Hoofddoel van het opstellen van parkeernormen is het voorkomen van extra parkeerdruk op de openbare weg als gevolg van het oprichten van een nieuw bouwwerk, c.q. het verbouwen van een bestaand bouwwerk. Uitgangspunt daarbij is dat een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein, waarbij intensivering van het ruimtegebruik dient te worden nagestreefd. Om dit hoofddoel te bereiken staat de gemeente een aantal juridische instrumenten ter beschikking die bij de toetsing van een bouwaanvraag worden gebruikt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze juridische instrumenten.

Bouwverordening

De juridische basis voor het eisen van parkeervoorzieningen wordt gevonden in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. Op grond van Wabo 2.10, lid 1 onder b wordt een omgevingsvergunningsaanvraag getoetst aan dit artikel van de bouwverordening waarin is bepaald dat indien de omvang of de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte van ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, in deze behoefte in voldoende mate moet zijn voorzien, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein. Dit artikel beoogt de belangen te beschermen, die worden bedreigd door het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid op een bouwperceel zelf.

Bestemmingsplan

Een ander instrument om parkeerbeleid vast te leggen is het bestemmingsplan. In de bouwverordening zijn weliswaar parkeereisen gesteld maar het betreft dan altijd concrete situaties gekoppeld aan omgevingsvergunningen. Mobiliteits- en parkeerproblemen kunnen het beste aangepakt worden door een goede toedeling van functies aan gronden en dat gebeurt in het kader van een bestemmingsplan. De mogelijkheden van de bouwverordening werken in een dergelijk geval aanvullend. Wanneer ter plaatse een bestemmingsplan geldt dat niet afdoende een regeling voor het parkeren treft, biedt de bouwverordening uitkomst. Treft een bestemmingsplan daarentegen expliciet een regeling, dan treedt de regeling van de bouwverordening terug.

Reikwijdte parkeernorm

Als uitgangspunt geldt dat de aspirant-bouwer door bouwactiviteiten waarvoor een omgevingsvergunning nodig is extra parkeerdruk veroorzaakt. De parkeereis is van toepassing op (ver)nieuwbouw. Als er sprake is van (gedeeltelijk) vernieuwen, veranderen of vergroten geldt de parkeereis slechts voor zover deze direct verband houdt met die (gedeeltelijke) vernieuwing, verandering en vergroting. Een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen mag dus niet meegenomen worden bij de beoordeling van de aanvraag. Indien er bijvoorbeeld een algehele renovatie is, waarbij geen functiewijziging of -uitbreiding plaats vindt noch splitsing in meerdere eenheden, is de parkeereis niet van toepassing. De eis is wel van toepassing op bijvoorbeeld:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of -vrijstelling;
- vergroting van een pand (voor zover het dus de vergroting betreft), waarbij de vergroting (van bijvoorbeeld verkoop- of bedrijfsvloeroppervlakte) zal leiden tot verhoogde parkeeractiviteiten.

Bij een nieuwbouw ter vervanging van een bestaande bouw is het niet toegestaan het eventueel bestaande tekort van de bouw te verrekenen met de nieuwbouw.

Parkeernormen

De parkeernormen van Roosendaal zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW. Indien deze landelijke normen worden gewijzigd heeft dit gevolgen voor de Roosendaalse cijfers. Tussen 2006 en 2011 zijn geen problemen geconstateerd met betrekking tot deze parkeernormen. Ook de functionele en

ruimtelijke indeling sluit aan bij de dagelijkse praktijk. Met andere woorden: er is geen directe aanleiding om de parkeernormen te wijzigen.

Relatie met GVVP

Roosendaal zal gedeeltelijk de landelijke beleidstrend volgen. Dit houdt in dat er een beperkt vraagvolgend beleid zal worden gevoerd. Beperkt houdt in dat het parkeren op piekmomenten wordt gefaciliteerd door eerst een betere benutting van de bestaande capaciteit te bewerkstelligen alvorens nieuwe parkeer capaciteit toe te voegen (bron GVVP).

Functionele indeling

De basis voor de gebiedsindeling is gevonden in de door het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) uitgegeven publicatie ASVV2004. Hierin is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van een alternatieve vervoerswijze en de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen er wordt onderscheid gemaakt naar verschillende functies die gegroepeerd zijn naar een viertal clusters:

1. wonen;
2. werkgelegenheid;
3. onderwijs en gezondheidszorg;
4. horeca, sport en vrije tijd.

Wonen [2]	Norm 2011	Eenheid
Binnen centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	1,40	Woning
Koop: middenklasse	1,30	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,20	Woning
Huur: vrije sector	1,30	Woning
Huur: sociale sector	1,20	Woning
Ontsluiting via autoluw gebied [3]		
Koop: hoge prijsklasse	max. 0,15	Woning
Koop: middenklasse	max. 0,15	Woning
Koop lagere prijsklasse	max. 0,15	Woning
Huur: vrije sector	max. 0,15	Woning
Huur: sociale sector	max. 0,15	Woning
Buiten centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	2,00	Woning
Koop: middenklasse	1,80	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,50	Woning
Huur: vrije sector	1,80	Woning
Huur: sociale sector	1,50	Woning
Stadsoevers [4]		
Koop: hoge prijsklasse	1,40	Woning
Koop: middenklasse	1,20	Woning
Koop lagere prijsklasse	0,90	Woning
Huur: vrije sector	1,20	Woning
Huur: sociale sector	0,90	Woning
Bijzondere woonvormen [5]		
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,60	Woning
Kamerverhuur / 1 persoonswoning	0,40	Woning

Werkgelegenheid	Norm 2011	Eenheid
Groothandel/ transport / industrie	2,60	100 m2 bvo
Opslag / magazijn	0,80	100 m2 bvo
Showroom/ bouwmarkt / meubelzaak	1,70	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,30	100 m2 bvo
Kantoor met baliefunctie	3,00	100 m2 bvo
Kantoor zonder baliefunctie	1,70	100 m2 bvo
Supermarkt/ streekverzorgende winkel	4,50	100 m2 bvo
Winkel: hoofdwinkelcentrum	3,00	100 m2 bvo
Winkel: wijk- en buurtcentrum	3,30	100 m2 bvo

Onderwijs en gezondheidszorg	Norm 2011	Eenheid
Basisschool	0,75	Leslokaal
Voortgezet onderwijs	0,75	Leslokaal
Beroeps onderwijs	6,00	Leslokaal
Arts / kruisgebouw/ therapeut	1,70	Behandelmkamer
Crèche / kinderdagverblijf	0,70	arbeidsplaats

Horeca, sport en vrije tijd	Norm 2011	Eenheid
Restaurant	13,00	100 m2 bvo
Café	6,00	100 m2 bvo
Snackbar	6,00	100 m2 bvo
Hotel	1,00	kamer
Sporthal [6]	2,70	100 m2 bvo
Sportschool	3,50	100 m2 bvo
Tennisbaan	2,50	Baan
Squashbaan	1,20	Baan
Bowling / Biliartzaal	2,00	Baan / tafel
Religieus gebouw	0,15	Zitplaats
Cultureel centrum / wijkgebouw	2,00	100 m2 bvo
Bibliotheek / museum	0,80	100 m2 bvo
Bioscoop / schouwburg	0,25	zitplaats

Indien een bouwplan / initiatief wordt ingediend waarvan de hoofdfunctie niet overeenkomt met bovenstaande functionele indeling wordt verwezen naar CROW-publicatie 182; 'parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiemenging (bijvoorbeeld combinatie van wonen en werken) moet rekening worden gehouden met de 'aanwezigheidspercentages', zoals opgesteld oor het CROW. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijke dubbelgebruik en wordt voorkomen dat te veel parkeercapaciteit wordt aangelegd.

[2] Een garage zonder oprit wordt als 0,4 parkeerplaats gerekend. Een garage met oprit (op eigen terrein) geldt als 1,0 parkeerplaats. Biedt de oprit voldoende plaats voor meerdere voertuigen dan geldt een oprit als 2,0 parkeerplaatsen.

[3] Bezoekers parkeren valt buiten deze norm. Bezoekers parkeren in de publieke parkeergarages. De parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners kan hoger zijn dan de parkeerplaatsen die maximaal gerealiseerd mogen worden in het autoluwe gebied. In het op te stellen mobiliteitsplan gaat de ontwikkelaar in op de op de theoretische parkeerbehoefte van de beoogde doelgroep, op deelmobiliteit en eventueel op de benodigde capaciteit in de openbare parkeergarages.

[4] Bezoekers parkeren valt buiten deze norm. Bezoekers parkeren wordt door de gemeente in het openbare gebied en/of publieke parkeergarage gerealiseerd.

[5] Zorgwoning (0,6 per woning) is verwijderd t.o.v. de parkeernormen uit 2006, omdat zorgwoning onderdeel is van een groter geheel /-complex. Via verpleeg-/verzorgingstehuis is deze vervallen norm ondervangen.

[6] Als de sporthal een wedstrijd functie heeft met stedelijke of regionale uitstraling, dient extra parkeercapaciteit te worden gecreëerd. Dit betreft 0,20 parkeerplaats per zitplaats.

Ontheffing van de parkeernormen

Stappen

Artikel 2.5.30, vierde lid van de Bouwverordening geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om ontheffing van de parkeernormen te verlenen. Voorgesteld wordt hiervoor het volgende stappenplan te doorlopen:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangevoerd moet worden, middels een harde koppeling, dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zullen worden aangewend.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau), waarbij tevens rekening wordt gehouden met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies). De kosten die hiermee samenhangen komen voor rekening van initiatiefnemer.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente op basis van het objectieve gegevens (stap 4). Per parkeerplaats die in het openbaar gebied wordt opgenomen wordt een vast bedrag betaald voor beheer en onderhoud. Dit bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds (uitwerking hieronder).
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds

Ingeval parkeerplaatsen conform parkeernorm niet te realiseren zijn op eigen terrein dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats in het parkeerfonds te storten. Ook als gebruik wordt gemaakt van het bestaande openbare gebied wordt hiervoor per parkeerplaats een bedrag betaald. Het doel van het parkeerfonds is:

Het verkrijgen van middelen door bijdragen van initiatiefnemers, waarmee parkeervoorzieningen of andere maatregelen op het gebied van parkeren kunnen worden gecreëerd, daar waar particulieren en bedrijven dat zelf niet kunnen en waarmee de gewenste kwaliteit van het stedelijke parkeerklimaat gegarandeerd blijft.

Afkoopbedrag parkeerfonds

Indien de aanvrager/ontwikkelaar de mogelijkheid krijgt om ontheffing te verkrijgen om aan de parkeernorm te voldoen, zal deze een storting moeten doen in het parkeerfonds.

Een aanvrager/ontwikkelaar die tot storting overgaat dient met de volgende punten rekening te houden:

- Hij heeft geen exclusief parkeereigendom;

- Hij heeft geen exclusieve rechten met betrekking tot parkeren;
- Hij heeft geen exclusief parkeertarief of andere parkeergarantie;
- Hij heeft geen garantie op een parkeervoorziening in de directe omgeving.

Per parkeerplaats die wordt afgewenteld op het openbare gebied of wordt afgekocht, dient er een bedrag van € 5.000,- exclusief BTW te worden gestort. Dit bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd.

De redenen voor dit bedrag ten opzichte van de werkelijke kostprijs is zijn als volgt:

- Aangezien met de gelden uit het parkeerfonds de gemeente de mogelijkheid heeft om in de toekomst extra openbare parkeervoorzieningen te creëren, is het in principe zo dat meerdere doelgroepen van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken. Zowel kortparkeerders (bezoekers aan de binnenstad) als langparkeerders (werkenden, bewoners) maken derhalve theoretisch gebruik van dezelfde parkeerplaats.
- Een marktconform afkoopbedrag is wellicht voor een grote ontwikkelaar acceptabel, voor een kleine ondernemer die een restaurant wil uitbreiden en niet kan voldoen aan de parkeernorm, betekent een marktconform afkoopbedrag vrijwel zeker dat een ontwikkeling niet kan doorgaan. De kleinere ondernemers opereren met name in het centrum en de wegen naar het centrum; daar waar het voldoen aan de parkeernorm zowel op eigen terrein als in openbaar gebied op voorhand niet mogelijk is. Als een enorm hoog bedrag wordt gevraagd voor een parkeerplaats, zullen dergelijke ontwikkelingen in de stad in de toekomst vrijwel niet meer mogelijk zijn.
- De gemeente Roosendaal kan in de toekomst de gelden uit het parkeerfonds aanwenden voor parkeervoorzieningen. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor. Zo kan men geheel zelf een parkeergarage realiseren. Men kan echter ook meeliften met nieuwe ontwikkelingen in de stad. Hierbij worden, naast de parkeerplaatsen van de ontwikkeling, extra parkeerplaatsen gerealiseerd op dezelfde locatie. Aangezien meegelift wordt met een bestaande ontwikkeling is het aannemelijk dat niet de volledige kostprijs moet worden betaald.
- Tot slot betekent een lage afkoopsom per parkeerplaats absoluut niet dat het aantrekkelijker wordt voor een ontwikkelaar om de optie van het parkeerfonds te gebruiken. In eerste instantie dient aan de parkeernorm op eigen terrein te worden voldaan. Uit ervaring blijkt ook dat een ontwikkelaar bij voorkeur zelf parkeerplaatsen realiseert, omdat dit zowel de bereikbaarheid van de functie als de latere aantrekkelijkheid bij verkoop optimaliseert.

Toepassingsgebied parkeerfonds

De Bouwverordening is voor geheel Roosendaal van toepassing. Dat wil zeggen dat iedere initiatiefnemer bij initiatieven binnen het gehele grondgebied de verplichting heeft, bij bouwontwikkelingen te voorzien in parkeren op eigen terrein. In de praktijk doet het probleem van het niet kunnen realiseren van voldoende parkeerplaatsen zich echter vrijwel uitsluitend voor binnen de centrumring en enkele historische linten, zoals de Molenstraat, Burgerhoutsestraat, Kade en Wouwseweg. Hier zijn de grootste ruimtelijke beperkingen en is het vaak lastig om het parkeren binnen de gebouwde ontwikkeling of op het bijbehorend perceel op te lossen. Ook het toevoegen van parkeerplaatsen op openbaar gebied of het gebruik maken van de bestaande capaciteit wanneer er sprake is van een overschot, is hier niet mogelijk.

Buiten de centrumring en de historische linten is veelal voldoende ruimte om te voldoen aan de geldende parkeernorm op eigen terrein of men kan in de openbare ruimte extra parkeerruimte toevoegen of zelfs gebruik maken van de bestaande (over)capaciteit. Wanneer een initiatiefnemer dit niet kan, is het hoogst onwaarschijnlijk dat de gemeente dit op termijn wel kan. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in deze gebieden is markttechnisch niet haalbaar. Het realiseren van gebouwde voorzieningen verder van de binnenstad is enerzijds ruimtelijk niet of nauwelijks mogelijk en anderzijds zal in een gebied waar het vrijwel overal gratis parkeren is, bijna niemand ook daadwerkelijk in die gebouwde (en betaalde) parkeervoorziening gaan staan.

Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Roosendaal

De storting van een bijdrage in een parkeerfonds door de initiatiefnemer betekent dat hieraan juridische beperkingen zijn verbonden. Een bestuursorgaan moet namelijk, wanneer het de mogelijkheid schept voor initiatiefnemers om door middel van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing van de parkeernorm, een compensatie koppelen. In dit geval in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen in de gemeente om zodoende het parkeerklimaat in de gehele stad te waarborgen. Er wordt namelijk een rechtstreeks bijdrage geleverd door initiatiefnemers aan de doelstelling van de wettelijk bepaling waarop de

onthefing berust. Dit betekent overigens niet dat de gemeente de verplichting aangaat om specifiek voor de betreffende initiatiefnemer parkeerplaatsen te realiseren. Immers, het is enerzijds ook voor de gemeente ter plekke niet mogelijk om ze voor de ontwikkeling te realiseren, anderzijds dienen de parkeerfondsgelden ingezet te worden voor het behouden van een gunstige parkeersituatie in de gehele gemeente. De gelden uit het parkeerfonds worden daarom voor openbare parkeervoorzieningen gebruikt die op het schaalniveau van de gehele gemeente zo effectief mogelijk worden ingezet met als doel een zo goed mogelijk parkeerklimaat te creëren. De locaties waar gemeenten parkeerplaatsen realiseren moet echter wel op een logische wijze zijn gekoppeld aan de ontwikkelingen die van de afkoopmogelijkheid gebruik hebben gemaakt. Een redelijke afstand hiervoor is 500 meter. Niet valide bestedingen zijn bijvoorbeeld openbaar vervoer, wegonderhoud en fietspaden. Deze hebben geen duidelijke relatie met de wettelijke bepaling van de onthefing, namelijk parkeerplaatsen.

Er is wel een termijn aan deze compensatie verbonden, namelijk 10 jaar. Indien geen enkele resultaatsverplichting (realiseren fysieke parkeerplaatsen uit parkeerfonds in logische relatie tot afgekochte parkeerplaatsen) binnen deze termijn is gerealiseerd dient per niet gerealiseerde parkeerplaats het oorspronkelijke bedrag renteloos te worden terugbetaald. Terugbetaling van bedoelde bijdragen geschiedt uitsluitend op verzoek van de vergunninghouder/ontwikkelaar. De initiatiefnemer dient in eerste instantie aan te tonen dat de gemeente niet heeft voldaan aan haar resultaatverplichting. De gemeente heeft hierin geen actieve rol.

Beheer van het parkeerfonds

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een parkeervereenkomst met de initiatiefnemer

afgesloten. Deze privaatrechtelijke overeenkomst is gericht op het scheppen van voorwaarden,

waaronder de gemeente onthefing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. In de parkeervereenkomst worden onder meer de hoogte van het te storten bedrag, de gemeentelijke verplichting en de vrijstelling vastgelegd. De regie bij het opstellen van de parkeervereenkomst ligt bij de afdeling Ontwikkeling (ORG en ORU). De afkoopregeling en het bijbehorende parkeerfonds vallen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met parkeren. De gelden worden gelabeld en 'geparkeerd' in de Bestemmingsreserve Parkeren.

Bijlage Definitie centrumring en prijsklasse

1. Inleiding

In de Nota parkeernormen, vastgesteld op 1 maart 2012, wordt verwezen naar de centrumring en prijsklasse. In deze nota wordt niet direct aangegeven wat hieronder wordt verstaan. Dit kan onduidelijkheden geven. De centrumring was gelijk aan de verkeerskundige centrumring. In 2017/2018 is een nieuwe kleinere verkeerskundige centrumring gerealiseerd. De centrumring als bedoeld in de Nota parkeernormen wijzigt echter niet. Daarom wordt in deze bijlage bij de Nota parkeernormen toegelicht wat onder centrumring en prijsklasse wordt verstaan. Deze bijlage en de overzichtskaart hoort bij en maakt deel uit van de Nota parkeernormen.

2. Centrumring

In de bijlage is een overzichtskaart opgenomen van de centrumring. De centrumring zoals genoemd in de Nota parkeernormen zijn de volgende straten: de Stationsstraat, Brugstraat, Boulevard, Laan van België, Laan van Limburg, Laan van Brabant en Hendrik Gerard Dirckstraat. Binnen de centrumring gelegen zijn alle straten die binnen de centrumring vallen. De grens ligt op het midden van de weg.

3. Prijsklasse

In de nota parkeernormen zijn voor koopwoningen drie prijsklassen opgenomen, namelijk hoge prijsklasse, middenklasse en lagere prijsklasse. De bandbreedte van deze prijsklassen is als volgt:

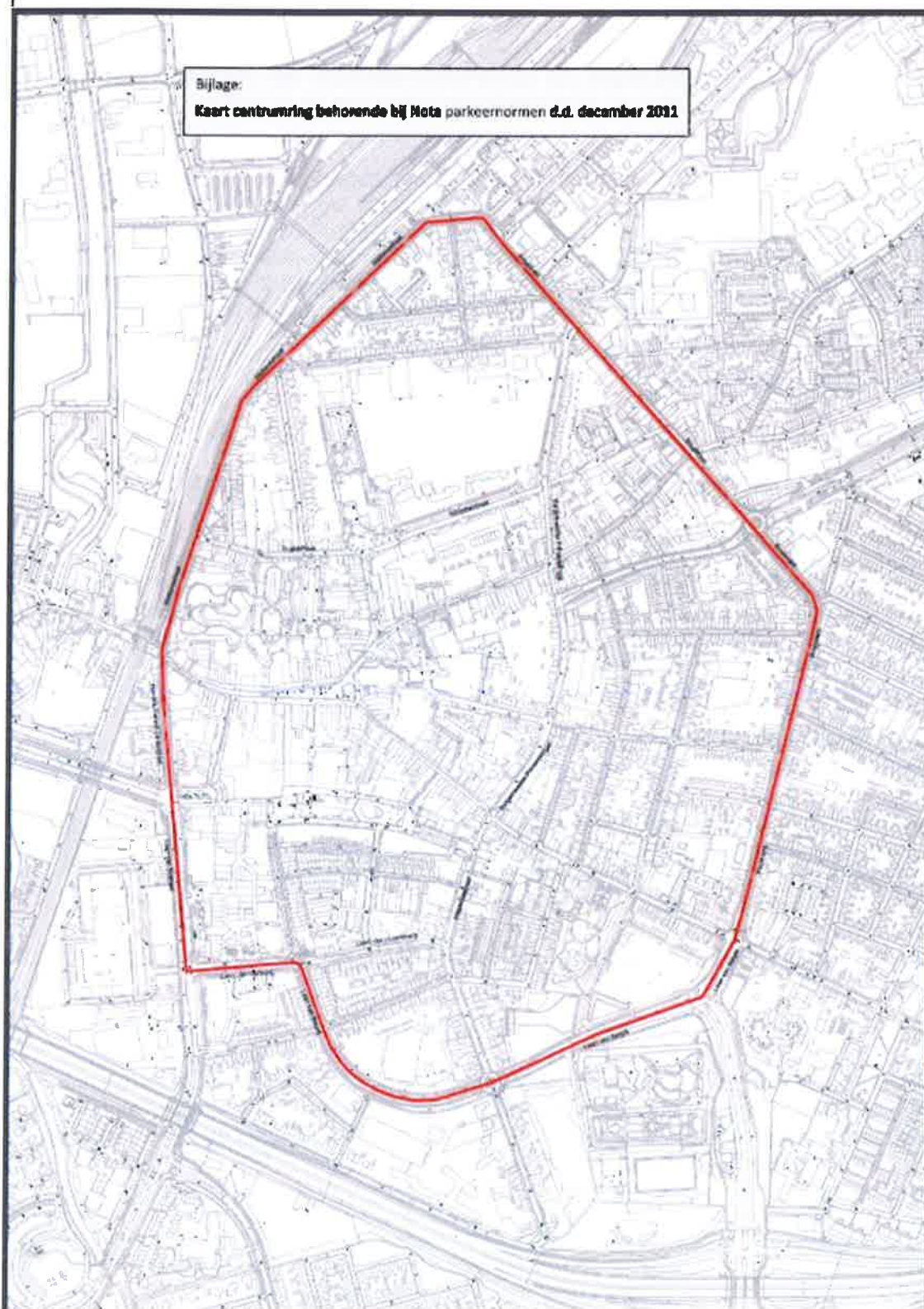
- Lagere prijsklasse: onder € 185.000,-
- Middenklasse: tussen € 185.000,- en € 275.000,-
- Hoge prijsklasse: boven € 275.000,-

4. Slot

De bovenstaande definities wat onder centrumring en prijsklasse moet worden verstaan, zijn niet nieuw en ook niet gewijzigd ten opzichte van de bestendige bestuurspraktijk vanaf 1 maart 2012 en verder. Het enige

verschil is dat de definities nu in deze bijlage bij de Nota parkeernormen zijn opgenomen.

Bijlage kaart centrumring



Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: almanak.overheid.nl

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl



Visie Dr. Brabersstraat

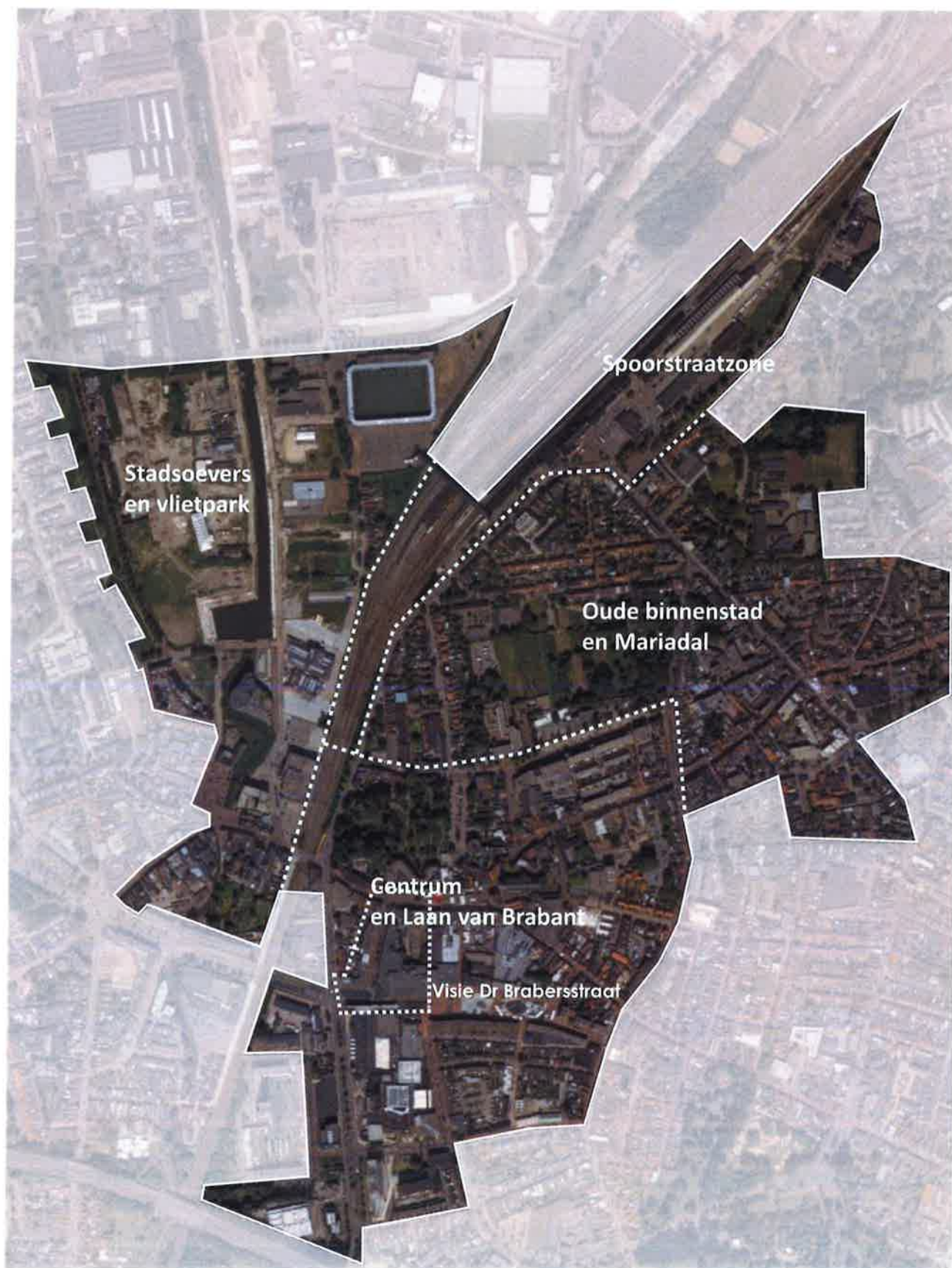
Transformatie opgave omgeving Centrum West

Definitief

Visiedocument Gemeente Roosendaal
2021.01.19

Handwritten signature in blue ink.

Handwritten signature in blue ink.



Inhoud

1.	Aanleiding en Opgave	05
2.	Beleidskader	07
2.1	<i>Roosendaal gezonde stad voorkeursscenario</i>	07
2.2	<i>Woningmarkt onderzoek</i>	09
2.3	<i>Breder perspectief: Rondje Roosendaal en gebiedsuitwerkingen</i>	11
3.	Omgevingsanalyse	13
3.1	<i>Historische ontwikkeling plangebied</i>	13
3.2	<i>economie</i>	15
3.3	<i>Mobiliteit</i>	17
3.4	<i>Klimaat en duurzaamheid</i>	19
4.	Initiatieven uit de markt	21
4.1	<i>Locatie VenD</i>	21
4.2	<i>Halteplaats busvervoer</i>	23
4.3	<i>Roselaarplein</i>	23
4.4	<i>Van Oorschoot</i>	23
4.5	<i>Conclusie</i>	25
5.	Visie Dr. Brabersstraat en Roselaarplein	27
5.1	<i>Toekomstbeeld</i>	27
5.2	<i>Ontwerpsluitgangspunten</i>	31
5.3	<i>Vertaling eerste planinitiatieven</i>	35
6.	Participatie visie	40
6.1	<i>participatie</i>	40



1. Aanleiding en opgave

Verschillende initiatieven vanuit de markt vragen op korte termijn een ruimtelijk stedenbouwkundige begeleiding op basis van de vastgestelde koers 'Roosendaal Gezonde Stad'.

'Roosendaal Gezonde stad' uit 2014 blijft het beleidskader voor ontwikkelingen in de binnenstad. Sinds het vaststellen van deze visie, waarin ruimte wordt geboden aan marktpartijen om initiatief te nemen, is met name de behoefte aan ruimte voor detailhandel afgenomen. Onderhavige gebiedsvisie geeft dan ook een actueel perspectief voor de ontwikkelingsrichting in de Dr. Brabersstraat, op het Roselaarplein en het deel van het Roselaarplein wat grenst aan het busstation en het vierkantje, op basis van de koers 'Roosendaal Gezonde Stad' en rekening houdende met de ambities van de marktpartijen.

De initiatieven

Op dit moment spelen er volgende initiatieven:

- Ontwikkeling VenD-complex;
- Ontwikkeling Roselaarplein Ontwikkeling Roselaarplein (nieuwbouw op locatie huidig busstation i.c.m. gebouw op hoek Roselaarplein/Laan van Brabant)
- Ontwikkeling pand Van Oorschot.

De ontwikkelingen bevinden zich ieder in een andere fase van een planproces. In hoofdstuk 4 zijn de ontwikkelingen op hoofdlijnen beschreven.

Voorkeurscenario
Roosendaal Gezonde Stad



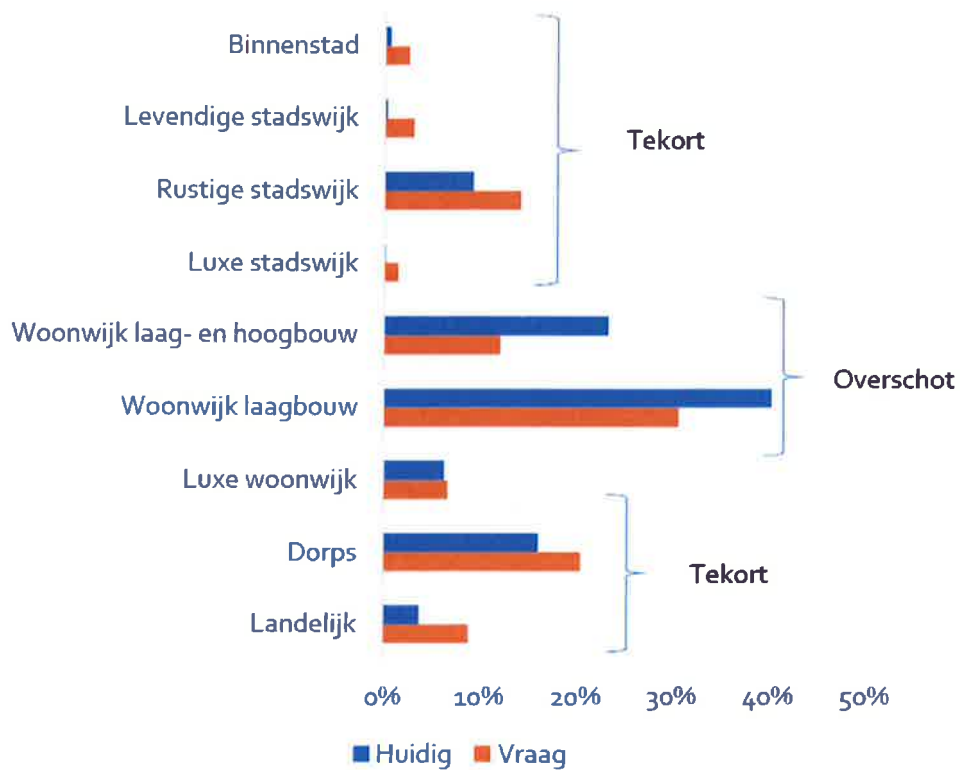
2. Beleidskader

2.1 Roosendaal Gezonde Stad Voorkeursscenario

Riek Bakker heeft in 2013/2014 op onconventionele wijze de gangbare manier van werken tussen overheid en markt doorbroken. Zij heeft de ruimte gekregen om een proces te volgen vanuit de filosofie 'de markt moet het doen'. De start bestond uit het opstellen van een voorkeursscenario door gebruik te maken van de kennis van externen op het vlak van verkeer en vervoer, parkeren, routing, soorten en maten winkels, branchering etc. Veel aandacht is uitgegaan naar het nieuwe winkelen, waardoor Roosendaal de status van "Smart Retail City" heeft gekregen. Ook is veel bedacht op het gebied van herkenning en consumentenbeleving.

Het rapport 'Roosendaal Gezonde Stad' bevat een voorkeursscenario met daarin de ideeën over de plekken binnenstad. Deze ideeën zijn samengebracht in zogenaamde 'mandjes'. Ondernemers, investeerders, pandeigenaren etc., 'de Markt' hebben deze 'mandjes' opgepakt om verder tot ontwikkeling en uitvoering te brengen. Ook de Dr. Brabersstraat is een 'mandje' in het rapport 'Roosendaal Gezonde Stad'. De concrete projecten van ontwikkelende partijen voor deze straat zijn in dit rapport gebundeld.

Mismatch vraag en aanbod woonmilieus

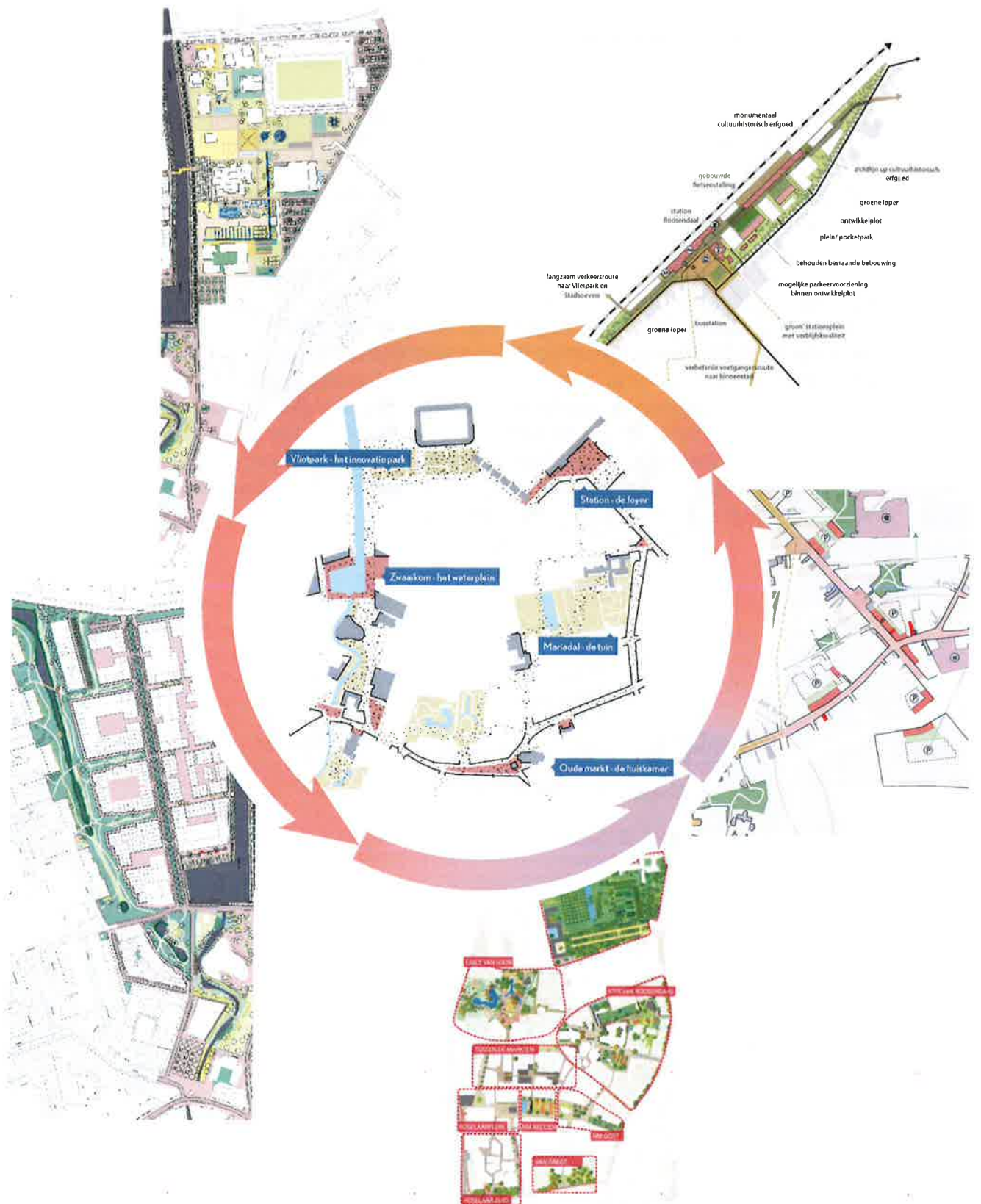


2.2 Woningmarktonderzoek

Springco heeft in februari 2020 het woningmarktonderzoek Roosendaal opgeleverd. Deze studie heeft de volgende conclusie :

" Roosendaal heeft een mooie opbouw van woonmilieus. Een kern met stedelijke woonmilieus en daaromheen suburbane woonwijken met de woonmilieus 'Woonwijk Laag- en hoogbouw' en 'Woonwijk Laagbouw'. Aan de randen plekken met het woonmilieu 'Luxe woonwijk' en in de dorpen duidelijk het woonmilieu 'Dorps'.

Wat opvalt is dat in het centrum van Roosendaal maar een klein gedeelte getypeerd kan worden als woonmilieu 'Binnenstad' of 'Levendige Stadswijk'. Toevoegen van woningen gericht op 1 en 2 persoons huishoudens met meer stedelijke leefstijlen kan de aantrekkelijkheid van het centrum verhogen. Transformatie van bijzondere gebouwen of moderne nieuwbouw trekt deze groepen aan. Er is in de toekomst vooral een tekort aan koopappartementen in het centrum. Aanbevolen wordt daar waar mogelijk appartementen in het hogere prijssegment toe te voegen en daarmee de kwaliteit van woningen in het centrum te verhogen."



Figuur: Rondje Roosendaal en de grote gebiedsopgaven

2.3 Breder perspectief: Rondje Roosendaal en gebiedsuitwerkingen

Visie Dr. Brabersstraat is het eerste product dat door de gemeente wordt opgesteld om de hoofdoelen van "Roosendaal gezonde stad" te verwezenlijken. Er volgen er méér.

Op dit moment heeft het college een visie op de Spoorstraatzone en het Oude Centrum in voorbereiding. De visie wordt opgesteld naar aanleiding van een marktinitiatief van NS Stations en de zorgen die het college heeft voor het Oude Centrum.

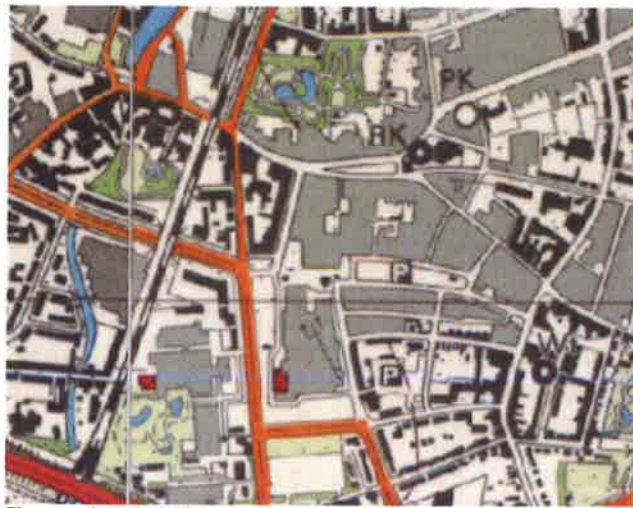
Het Binnenstadsbestuur zet in op een doorontwikkeling van de binnenstad met een uitgebreid actieprogramma met onder andere een uitwerkingsvisie op het compacte commerciële centrum. De provincie heeft aangegeven te willen participeren in de binnenstad van Roosendaal. De provincie denkt daarbij een verbrede visie die alle facetten van de binnenstad aanraakt.

Daarnaast zijn er rondom de binnenstad, op het Vlietpark en Stadsoevers en het Kadegebied ook diverse activiteiten ontplooit.

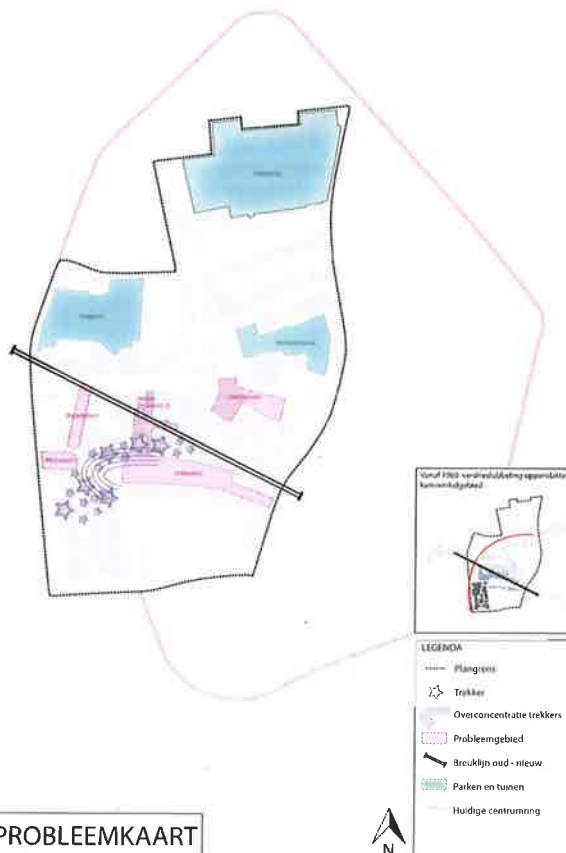
Deze ontwikkelingen, én deze uitwerking aan de westzijde van de binnenstad, zijn voor het college reden geweest om te starten met een Visie Rondje Roosendaal. In deze visie wordt één samenhangend toekomstbeeld opgetekend.



Figuur: kaart 1950



Figuur: kaart 1990



3. Omgevingsanalyse

3.1 Historische ontwikkeling plangebied

Het gebied rondom de Dr. Brabersstraat is vanaf de jaren '50 in de vorige eeuw in ontwikkeling gekomen in een periode van de groei van de bevolking en de welvaart. Het is opgespannen tussen de Markt, het spoor en het voormalige Mill Hill klooster.

Maar met het groeien van de commerciële binnenstad werd de Dr. Brabersstraat het meest westelijke onderdeel van het kernwinkelgebied. Om de Dr. Brabersstraat heen ontwikkelde zich de Hendrik Gerard Dirckxstraat (HGD-straat) en Laan van Brabant zicht tot centrumrin, voor afwikkeling van verkeer. De VenD en de Roselaar werden op enig moment de grote trekkers in de commerciële binnenstad. Op het winkelcentrum komt een grote parkeergarage. Daarmee krijgt het gebied een groot bronpunt voor de instroom van bezoekers. Het gebied rondom de Dr. Brabersstraat wordt op dat moment volledig ingericht en monofunctioneel gebruikt als winkelgebied, in een omgeving met grote stevige massa's. Alle panden zijn als winkelpand gebouwd, qua geveluitstraling en qua opvulling van het perceel (weinig ruimte en geen tuinen).

De Dr. Brabersstraat zelf heeft een opmerkelijk breed profiel, dat terugvoert naar de tijd dat het als verbindingsweg tussen de Markt en de Nieuwe Markt in gebruik was. Aan de oostkant staat het huidige VenD-gebouw dat het grootste deel van de bebouwingwand vormt, aan de westzijde van de straat staan winkels in 2 tot 3 bouwlagen. Op de kop van de Dr. Brabersstraat en Nieuwe Markt, het Roselaarplein, is een accent met 4 bouwlagen.

Het gebied rondom de Dr. Brabersstraat heeft ook te maken met de breuklijn die "Roosendaal gezonde stad" beschrijft. Het is een gebied waar de oude en nieuwe stad zich los van elkaar ontwikkeld hebben.



Figuur: Foto huidig straatbeeld. Oostwand van de Dr. Brabersstraat (VenD) staat volledig leeg. Weinig voetgangers en fietsers maken gebruik van de straat. Het straatprofiel is stenig ingericht.

3.2 Economie

Zoals hierboven beschreven waren de Dr. Brabersstraat en Roselaarplein voornamelijk gericht op commerciële functies in het kernwinkelgebied en de bijbehorende verkeerskundige oplossingen (zie paragraaf mobiliteit). Sinds het verdwijnen van de VenD heeft de verhuurder van het pand geen nieuwe contracten voor winkelfuncties aangeboden.

De leegstand pré-corona (2019) bedraagt in Roosendaal 14% van de totale retail-voorraad (170 van de 1244 panden). Gemiddeld in Brabant is dit in dezelfde periode 8%. Sinds 2005 is sprake van een stijgende trend; waarbij Roosendaal landelijk op de 10e plaats staat wat betreft hoogste winkelleegstand centrumgebied (gemeenten met tenminste 10.000 inwoners en tenminste 200 winkelpanden). De verwachting in Nederland is dat er nog meer winkelmeters gesaneerd worden.

Dit brengt ons tot de conclusie dat in lijn met het reeds ingezette beleid in het rapport 'Roosendaal Gezonde Stad (2014)' we heden ook in deze compacte binnenstad winkelpanden dienen te transformeren. Daarbij blijft uitgangspunt dat het (kern)winkelgebied geclusterd blijft, wat betekent dat solitaire winkelpanden aan de rand van dit (kern)winkelgebied bij voorkeur verplaatsen naar leegstaande panden binnen dit (kern)winkelgebied. De afbakening van een (kern)winkelgebied gebeurt op natuurlijke wijze door marktwerking. Er werden geen nieuwe contracten voor winkelfuncties aangeboden na het verdwijnen van VenD, met als gevolg een toenemende leegstand in de Dr. Brabersstraat en daaraan gekoppeld een lagere intensiteit van passanten. Dit blijkt ook uit de passantentellingen van Locatus (maart 2019), waarbij de intensiteit van de passanten in de Dr. Brabersstraat laag is in vergelijking met winkelcentrum Roselaar en de Nieuwe Markt. Deze passantentelling door Locatus laat zien dat de passanten goed hun weg vinden in het kernwinkelgebied en er bijgevolg minder passanten in de Dr. Brabersstraat zijn als gevolg van een lager aantal winkels.



Figuur: Foto huidig straatbeeld. Aan de westzijde van de straat zijn nog enkele winkels aanwezig. Paaltjes en stoplicht (pollers) markeren het autoluwe centrumgebied.

3.3 Mobiliteit

Het gebied van de Dr. Brabersstraat en Roselaarplein is qua mobiliteit er vooral op gericht om een vriendelijk voetgangersklimaat aan te bieden en het drukke verkeer om het gebied heen te leiden.

De Dr. Brabersstraat behoort tot het autoluwe gebied en is afgesloten met pollers. Het autoluwe gebied omvat ook het Roselaarplein en de Markt. Verder kenmerkt de Dr. Brabersstraat zich als een brede verharde omgeving, met een duidelijke rijloper voor het gemotoriseerd verkeer. Aan de oostzijde is er ruimte voor het stallen van fietsen en is er een looper voor voetgangers. Er is ruimte voor bevoorrading en voor hulpdiensten.

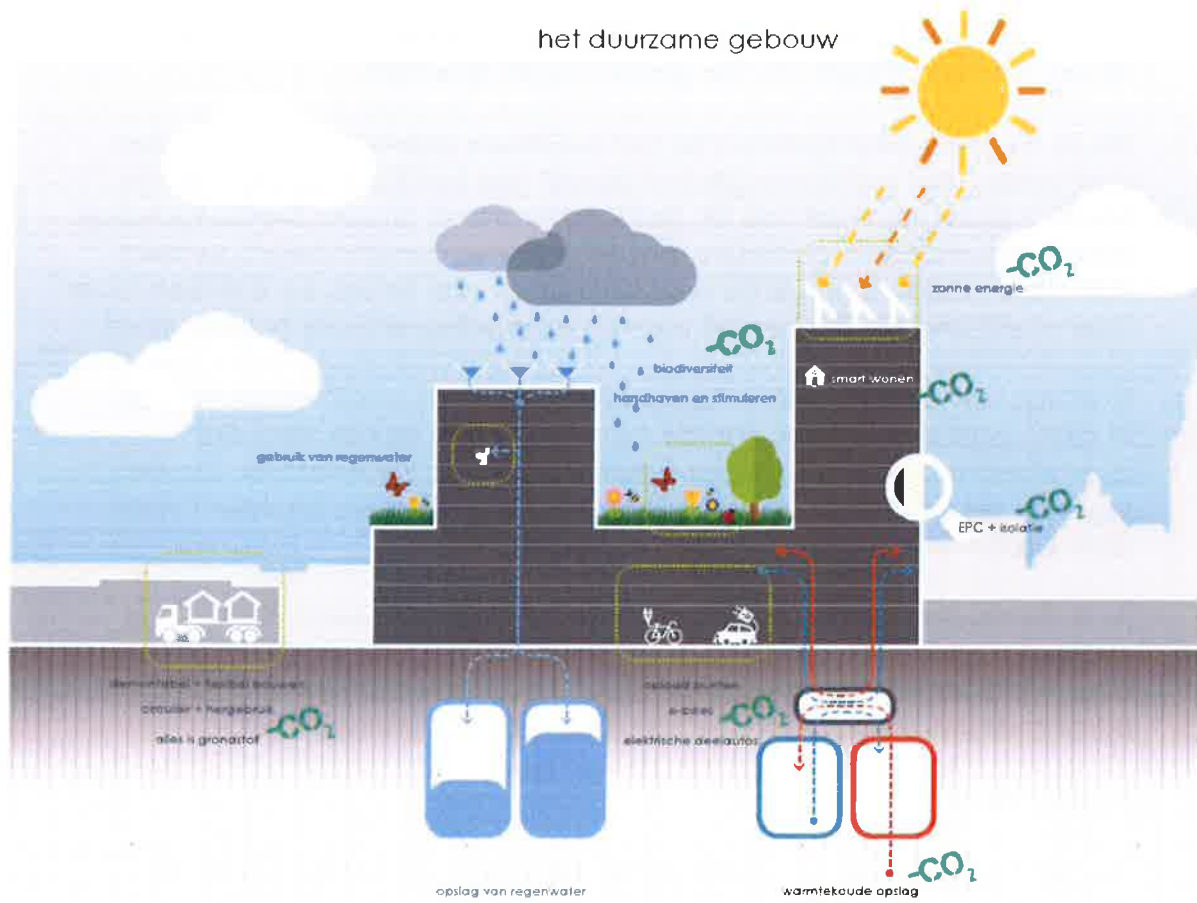
Er wordt niet geparkeerd in het gebied. Parkeren wordt opgevangen in grote parkeergarages aan de randen van de binnenstad. De dichtstbijzijnde parkeergarage is parkeergarage De Roselaar. Op de kop van de Dr. Brabersstraat ligt een busstation dat als bronpunt voor bezoekers van de binnenstad dienst doet.

Aan de randen van het gebied ligt met de Laan Brabant, het Markttunnelviaduct/Burgemeester Freijterslaan en de HGD-straat er een zware verkeersinfrastructuur. De kruispunten Laan van Brabant/Burgemeester Freijterslaan en "De Schuiven" zijn zwaarbelast.

Fietsstructuur

De centrumring heeft een vrijliggend fietspad. Vanuit verschillende invalswegen wordt aangehaakt op het fietsrondje rond het centrum. Om het fietsgebruik in het centrum te stimuleren zijn naast de fietsnietjes op verschillende plekken, overdekte fietsenstallingen aanwezig op de Markt en in de parkeergarage De Roselaar (zijde Laan van Brabant). Fietsers vanuit de noordzijde van het centrum die het winkelcentrum De Roselaar als bestemming hebben of richting de zuid-westelijke woonwijken, gebruiken in de huidige situatie de Dr. Brabersstraat als route.

het duurzame gebouw



Figuur: Illustratie van 'het duurzame gebouw' komend uit de geleverde documentatie van de herontwikkeling VenD Locatie.

3.4. Klimaat en Duurzaamheid

Duurzaamheid is te verdelen in milieutechnische eisen zoals energie, materialen en isolatie en kwalitatieve waardes. Het gebied is op dit moment erg versteend, zowel op blok- als op straatniveau. Dit betekent dat situatie voor wat betreft klimaatadaptatie en hittestress slecht is. Gebouwen in het gebied zijn in veel gevallen gedateerd en/of staan leeg. De bebouwing kenmerkt zich door het toepassen van veel glas, beton en staal. Dit versterkt het stenig karakter van het gebied.

De initiatieven zorgen voor een functionele wijziging van het gebied. Winkels verdwijnen en woningen worden in het gebied toegevoegd. Dit geeft de kans om van de Dr. Brabersstraat en Roselaarplein een nieuwe stadsstraat te maken waar bewoners en bezoekers met veel plezier wonen, werken en verblijven. Het gaat dan om kwalitatieve waardes zoals verblijfskwaliteit en identiteit van zowel openbare ruimte als privéruimte en gebouw. Er ontstaat de mogelijkheid om de straat te laten vergroenen en verkoelen en ruimte te geven aan biodiversiteit.



Figuur: Foto (archief West Brabant) Roselaarplein voor de hoofdingang VenD



Figuur: Foto (archief West Brabant) Dr. Brabersstraat als winkelstraat

4. Initiatieven uit de markt

In dit hoofdstuk worden de voorlopige plannen en ideeën voor de locaties in de Dr. Brabersstraat beschreven. De initiatieven worden verder geconcretiseerd en uitgewerkt tot concrete plannen.

4.1 Locatie VenD

De locatie VenD omvat het complex aan gebouwen aan de westzijde van de Dr. Brabersstraat en noordzijde van het Rooselaarplein (oude VenD). De ontwikkelaar gaat slopen en nieuw bouwen. De nieuwe bebouwing heeft vrijwel zelfde footprint als het oude complex. Op de hoek van de Dr. Brabersstraat/Roselaarplein krijgt de nieuwe bebouwing een rechte hoek en vervalt de huidige ronde vorm waar tot enkele jaren geleden De Kijkshop was gevestigd. De openbare ruimte wordt op dat punt vergroot.

De nieuwbouw bestaat uit verschillende massadelen die met elkaar verbonden zijn. In het nieuwe complex wordt een mix van huur- en koopwoningen gerealiseerd voor verschillende doelgroepen (starters, ouderen, gezinnen etc.). Een deel van de woningen is levensloopbestendig. In de plint van de nieuwe massadelen is er ruimte voor commerciële functies en niet-woonfuncties.

De hoogte van de massadelen in het complex wisselt. Op verschillende plekken, zoals op de hoek Dr. Brabersstraat/Roselaarplein en aan de zijde van de Nieuwe Markt worden hogere massa's gerealiseerd (tot maximaal 16 bouwlagen). In totaal worden circa 240 wooneenheden in het nieuwe complex gerealiseerd. In de nieuwe situatie bedraagt de commerciële ruimte circa 2.200 m². Met de herontwikkeling verdwijnt er circa 11.000 m² aan winkelruimte in dit deel van de binnenstad van Roosendaal.

Parkeren vindt in een beperkte vorm op eigen terrein plaats (maximaal 50 parkeerplaatsen). Boven het parkeren op maaiveld is een daktuin voorzien. Deze daktuin is overdag openbaar en wordt verbonden met de bestaande binnenruimte tussen de panden Markt 31 en 35. Hierdoor ontstaat er een dwaalmilieu voor voetgangers. De initiatiefnemer werkt alternatieven voor het autogebruik (zoals deelauto's) verder uit. De overige parkeerbehoefte wordt opgevangen in de bestaande parkeergarages. Hiervoor worden met de gemeente nadere afspraken gemaakt.



Figuur: Foto links (archief West Brabant) Het Busstation en op de achtergrond VenD
Figuur: Foto rechts (archief West Brabant) Het Roselaarplein voor de hoofdentree VenD



Figuur: Foto (Studio 412) impressie beelden transformatie pand van Oorschot

4.2 Halteplaats busvervoer

Ter vervanging van het busstation worden aan de rand van de binnenstad nieuwe halteplaatsen gerealiseerd. De binnenstad blijft straks met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Verschillende locaties voor bushaltes zijn onderzocht. Ter plaatse van spoorwegovergang 'De Schuiven', aan de rand van het Emile van Loonpark is ruimte om bushaltes in te passen. Voor studenten van de Avans en bezoekers van het winkelcentrum De Roselaar blijft op loopafstand ook een halteplaats beschikbaar. Aan de Laan van Brabant, ten zuiden van de kruising Laan van Limburg, worden halteplaatsen ingericht.

De uitwerking van de nieuwe bushalteplaatsen wordt op dit moment afgestemd met de busvervoerders en de provincie Noord-Brabant.

4.3 Roselaarplein

De ontwikkeling van het Roselaarplein omvat naast de sloop van het busstation de sloop van het zogenaamde Halve Maantje (halfronde gebouw ter hoogte van het busstation) en het gebouw op de hoek Roselaarplein/Laan van Brabant (grenzend aan de zuidzijde van het huidige busstation). Tegen de bestaande parkeergarage De Roselaar wordt een nieuw woongebouw gerealiseerd van 12 bouwlagen met circa 40 wooneenheden. In het gebouw komt een mix van appartementen en woningen met werkruimte. Er is een toenemende vraag aan woningen met een aparte werkruimte. Deze werkruimte krijgt een eigen ingang en kan worden gebruikt voor een dienstverlenende functie of een beroep aan huis. Deze specifieke woningen worden in de plint van het nieuwe woongebouw voorzien. De entree wordt gesitueerd aan de nieuwe pleinruimte. Met de initiatiefnemers van het nieuwe woongebouw worden de plannen de komende tijd verder uitgewerkt. Ook voor deze ontwikkeling geldt dat er winkel- en kantoorruimte wordt ingeruild voor woningbouw (afname circa 450 m² winkelvloeroppervlakte).

4.4 Van Oorschoot

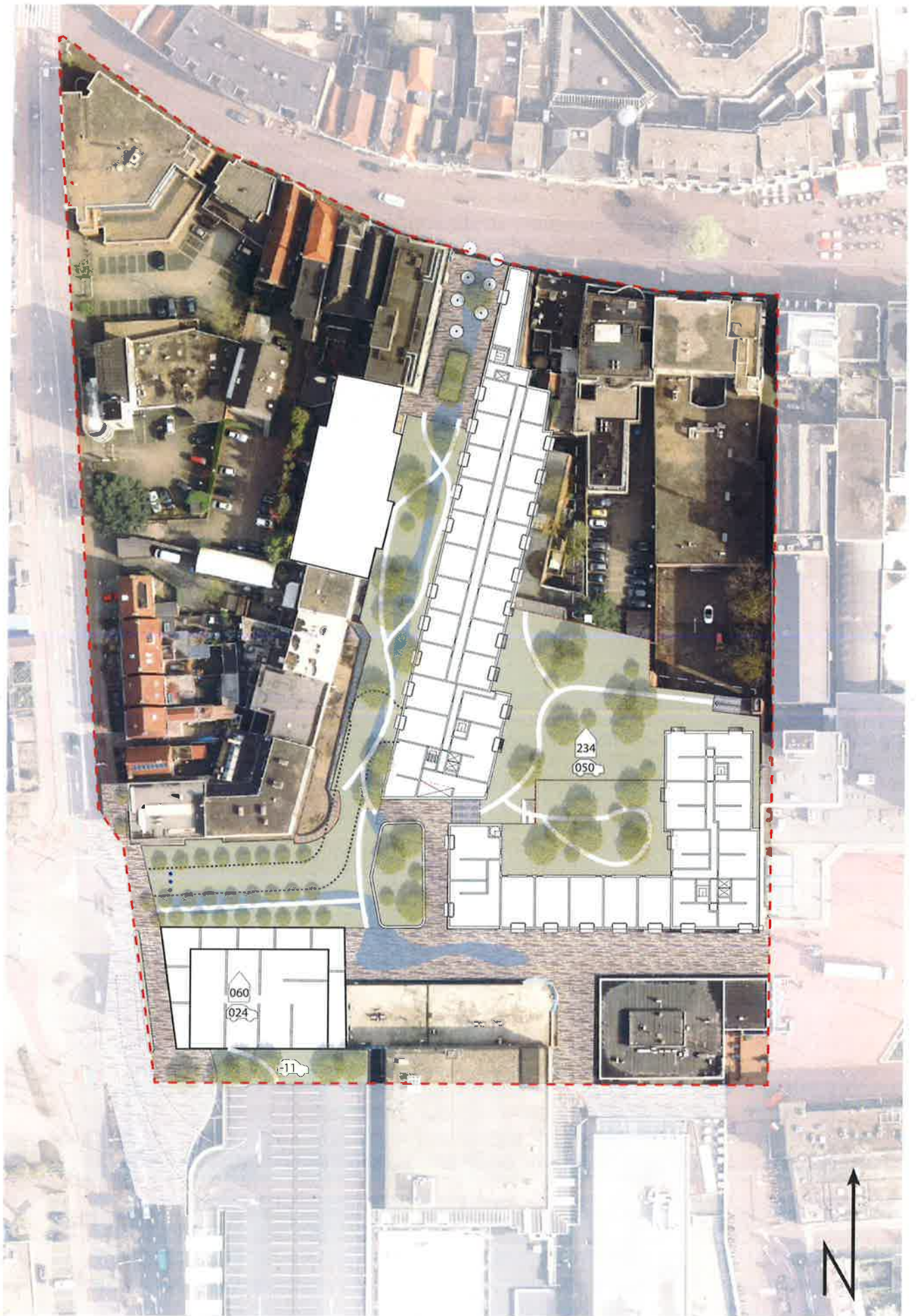
De nieuwe eigenaar van het pand Van Oorschoot (Walther vastgoed) heeft aangegeven dit winkel- en kantoorpand te gaan herbestemmen naar woningbouw. Uitgangspunt is dat het karakteristieke pand zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat blijft. Er wordt een bouwlaag aan het bestaande pand toegevoegd. In het voormalige winkelpand worden huurwoningen voor starters gerealiseerd. Ook hier is het de bedoeling om woningen in het pand te realiseren.



Figuur: Beeldimpressies Herontwikkeling VenD locatie
(Document Syntus Achmea)

4.5 Conclusie

Vanuit de markt zijn er concrete initiatieven om tot herontwikkeling van bestaand vastgoed te komen. Woningbouw wordt gezien als goede alternatieve functie voor de op dit moment veelal leegstaande panden. De initiatieven bestaan voor het overgrote deel aan toevoegen van huur- en koopappartementen op de verdiepingen. Op de begane grond is naast wooneenheden een mix met andere functies als detailhandel, horeca en dienstverlening. De ontwikkelingen laten zien dat de markt kansen ziet om de Dr. Brabersstraat tot binnenstedelijke woonstraat te transformeren. Het Roselaarplein blijft een belangrijke entree naar de binnenstad maar is tevens een overgangszone van de woonstraat naar het kernwinkelgebied. Een ontwikkelingsrichting die het kernwinkelgebied verkleint, maar de binnenstad verder transformeert naar moderne woon- en werkstad. Met de ontwikkelingen in de Dr. Brabersstraat verdwijnt er circa 12.500 m² aan winkeloppervlak in dit deel van de binnenstad van Roosendaal.



5. Visie Dr. Brabersstraat en Roselaarplein

5.1 Toekomstbeeld

De Dr. Brabersstraat is een groene woonstraat waaraan woningen liggen. Het groen domineert in de straat en is naast verblijfsgebied een aantrekkelijke voetgangersverbinding tussen Oude en Nieuwe Markt. Er zijn beperkte voertuigbewegingen in de straat. Auto's rijden vanuit de Laan van Brabant over het Roselaarplein richting de parkeerplaatsen van het VenD-complex. De overige woningen aan de Dr. Brabersstraat hebben geen parkeerplaatsen op eigen terrein of deze zijn verbonden met de HGD-straat. De nieuwe bewoners maken gebruik van fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. De parkeerbehoefte is opgevangen in de bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad.

Aan de Dr. Brabersstraat is nieuwbouw gerealiseerd of zijn panden gerenoveerd. De architectuur van de panden hebben de Dr. Brabersstraat een eigen gezicht gegeven en de breuklijn tussen de oude en nieuwe stad hersteld. De nieuwe bebouwing is duurzaam en ondersteunt het groene karakter van de woonstraat. Het groen in de openbare ruimte loopt over naar de gevels richting de daken. Dit nieuwe stukje binnenstad heeft een flinke bijdrage geleverd in de klimaatdoelstellingen en de biodiversiteit vergroot. In de openbare ruimte zijn voorzieningen aangebracht om regenwater op te vangen en de binnenstad te verkoelen. Tijdens warme dagen is het aangenaam vertoeven in de Dr. Brabersstraat.

Bewoners ontmoeten elkaar voor de voordeur of in het openbare gebied. Ook bezoekers aan de binnenstad gebruiken de straat om even te pauzeren. Het woningtype van de bebouwing aan de westzijde van de Dr. Brabersstraat is gemengd. Naast bovenwoningen en appartementen zijn er onder andere stadswoningen en split-levelwoningen voorzien. Op verschillende plekken zijn er werkruimten voor zakelijke dienstverlening en persoonlijke verzorging of wordt een beroep aan huis uitgevoerd. Dit zorgt voor de nodige levendigheid in de straat, aanvullend op de detailhandel in het kernwinkelgebied.



01



02



03



04

Het Roselaarplein is net als de Dr. Brabersstraat vergroend en aantrekkelijke entree van de binnenstad. Voor voetgangers en fietsers liggen er goede routes vanuit de Laan van Brabant-Burg, Freijterslaan richting de Nieuwe Markt en Dr. Brabersstraat. Net als in de Dr. Brabersstraat is er veel groen. Ook hier loopt het groen in de openbare ruimte over naar de gevels richting de daken van de bebouwing VenD en Roselaarplein.

Het Roselaarplein is het scharnierpunt tussen de woonstraat Dr. Brabersstraat en het kernwinkelgebied. Op de verdiepingen zijn er woningen, op de begane grond in de plint zijn er verschillende functies die zorgen voor een levendig plein en goede overgang naar het kernwinkelgebied. In het nieuwe woongebouw aan Roselaarplein is in de plint en bovenliggende verdieping het wonen en werken gecombineerd.

Figuren:

Figuur 01: Mobiliteit

De Dr. Brabersstraat gaat in transformatie. Van winkelstraat naar een straat met wonen, werken en een leefomgeving. De straat ligt in het autoluwe gebied. We zorgen ervoor dat de locatie VenD als overige bebouwing bij uitzondering bereikbaar zijn.

Figuur 02: Scharnierpunt woonstraat Dr. Brabersstraat en het kernwinkelgebied

Figuur 03: Vergroening

De Dr. Brabersstraat kent nog geen kwalitatieve leefomgeving en is bovendien grotendeels verhard. Het straatprofiel zal getransformeerd worden naar een parkzone. De nieuwe woningen alsook de bestaande bebouwing grenzen aan een collectief groen gebied. Daarnaast sluit de grote groene binnentuinen aan het pocketpark zodat er een grote groene collectieve ruimte ontstaat waar bewoners, bezoekers en werkenden elkaar kunnen ontmoeten.

Figuur 04:

De verharding gecombineerd met de lage ligging en de bestaande gebouwde omgeving zorgt ervoor dat water een opgave is voor dit gebied. Door te vergroenen, waterretentiezones in te richten en wellicht bestaande niet gebruikte kelders in te zetten voor de waterretentievraag kan een oplossing worden geboden voor dit nieuwe stukje binnenstad.



Figuur: Referentie. Vergroening van een straatprofiel. Door de infrastructuur minimaal en ondergeschikt in te passen (bijvoorbeeld door een karrenspoor) ontstaat een fraai parkje in de straat waaraan gewoond en gerecreerd kan worden, maar ook dat de bestaande verbindingen ingepast worden.



Figuur: Referentie. Vergroening van een straatprofiel. Prive en openbaar moeten zorgvuldig worden ontworpen en aangelegd.

5.2 Ontwerpuitgangspunten

- a. Herstellen breuklijn tussen de oude en de nieuwe stad. Daarbij is de historische lijn Markt – Kade dominant. Werken aan een onderliggend stelsel van kleiner en groene ruimtes in de binnenterreinen. De individuele ontwikkelingen vormen gezamenlijk een logisch en vloeiend stelsel van straatwanden en stedenbouwkundige massa's.
- b. De gebouwen zijn georiënteerd op de openbare ruimte (Dr. Brabersstraat en Roselaarplein) om levendigheid en sociale veiligheid te bevorderen.
- c. De individuele ontwikkelingen houden rekening met elkaar en de bestaande woningen. Er is maar een minimale impact van schaduwwerking bij nieuwe ontwikkelingen op de openbare ruimte en woningen.
- d. Voorkomen van een monotoon bebouwingsbeeld. Aantrekkelijkheid door afwisseling in bouwhoogten en architectuur. Bebouwing heeft zijn eigen uitstraling maar vormt een eenheid met elkaar.
- e. Ontwikkelen van een groene en duurzame binnenstad. Ontstenigen en verkoelen van de openbare ruimte door toevoegen van groen en opvang regenwater. Groen op en aan de bebouwing ondersteunt het vergroening van de binnenstad met vergroten van de biodiversiteit.
- f. Ontwikkelingen dragen bij aan de ontwikkeling van een compacte binnenstad. De Dr. Brabersstraat transformeert naar een binnenstedelijke woonstraat en verkleint daardoor de compacte commerciële binnenstad. Het Roselaarplein wordt qua ruimtelijke opzet, inrichting en functionaliteit integraal onderdeel en de afronding van het westelijk kernwinkelgebied.
- g. Transformeer incurant commercieel vastgoed naar woningen. Creëer echter geen monofunctioneel woongebied maar een gemengd binnenstedelijk gebied.
- h. Transformeer het incurante monofunctioneel winkelgebied naar een leefbaar woon-werkgebied met woongerelateerde voorzieningen en een veilige woonomgeving.



Figuur: Referentie. Extremer voorbeeld van het vergroenen van gevels, onderdeel van de ambitie Dr. Brabersstraat en omgeving.



Figuur: Referentie. Gebruiken van dakvlakken kan meer zijn. Zonnepanelen en groene daken kunnen gecombineerd worden met collectieve ruimtes. (bijvoorbeeld urban farming en daktuinen).

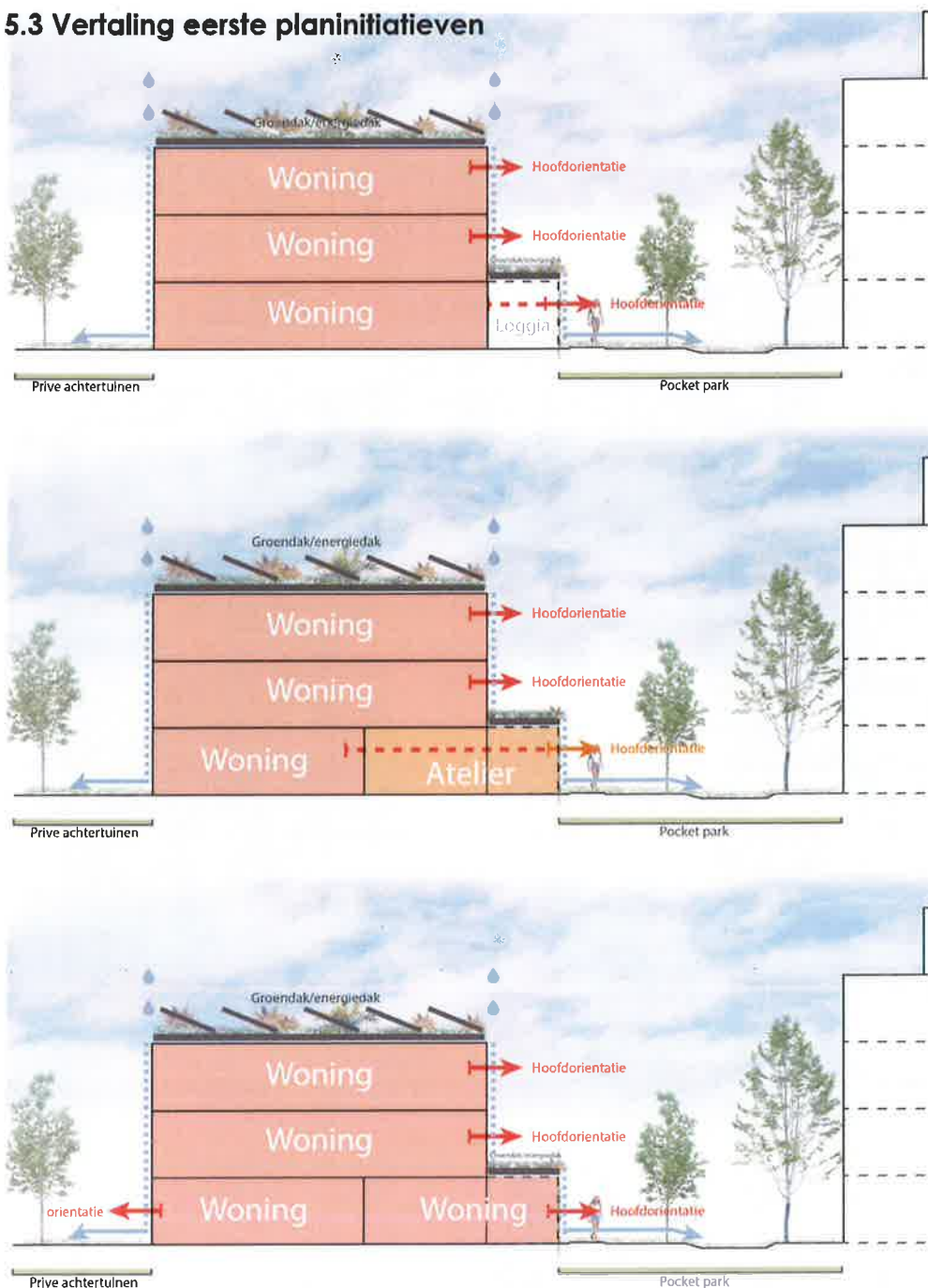


Figuur: Referentie. Voorbeeld van een waterretentie zone. Water kan hier zichtbaar naar toe stromen en worden opgevangen, waarna het rustig kan infiltreren in de grond.

- i. Het totaal aan ontwikkelingen de straat is een goede mix aan huur- en koopwoningen in zowel het goedkope als het duurdere segment.
- j. De Dr. Brabersstraat is in hoofdzaak een woonstraat. Het Roselaarplein een gemengd woon-werkmilieu. Uitgangspunt is levendigheid in de plint van de nieuwe en bestaande gebouwen. De ondersteunende functies mengen zich met de woonfunctie. Voor levendigheid in de plinten denken wij vooral aan zakelijke dienstverlening, persoonlijke verzorging, zorg of zorggerelateerde functies. Kleinschalige ambachten zijn ook wenselijk, en kunnen door hun vaak zeer specifieke aantrekkingskracht het aanbod van het (kern) winkelgebied versterken. Wonen mag absoluut ook op begane grond.
- k. Er is vanuit oogpunt van sociale veiligheid een helder verschil tussen openbare en private ruimtes. Wel sluiten openbaar en privaat naadloos op elkaar aan. De richting van de openbare ruimte is overzichtelijk en met voldoende verlichting.
- l. De Dr. Brabersstraat en Roselaarplein zijn onderdeel van het autoluwe gebied. Dat betekent een beperkt aantal autoverkeersbewegingen op straat.
- m. Parkeren op eigen terrein sluit niet goed aan bij het autoluw houden van de binnenstad. Stimuleren van gebruik fiets, openbaar vervoer en gedeeld autogebruik. Parkeerbehoefte opvangen in de parkeervoorzieningen in de binnenstad of op alternatieve locaties.
- n. Beschikbaar houden van voldoende stallingsmogelijkheden voor fiets in openbare ruimte of in de overdekte stallingsruimten.



5.3 Vertaling eerste planinitiatieven

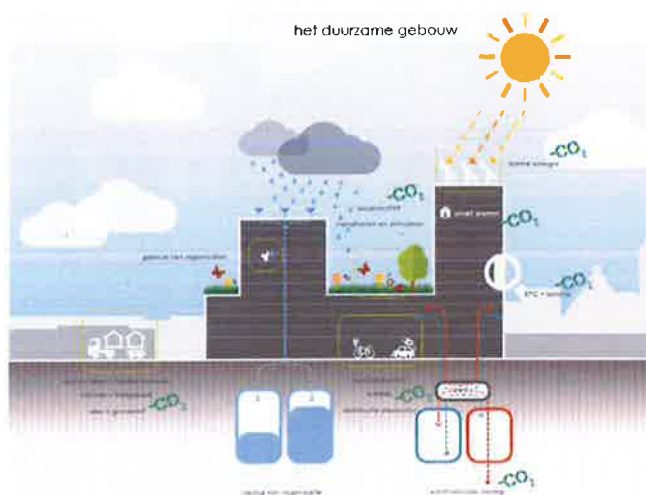
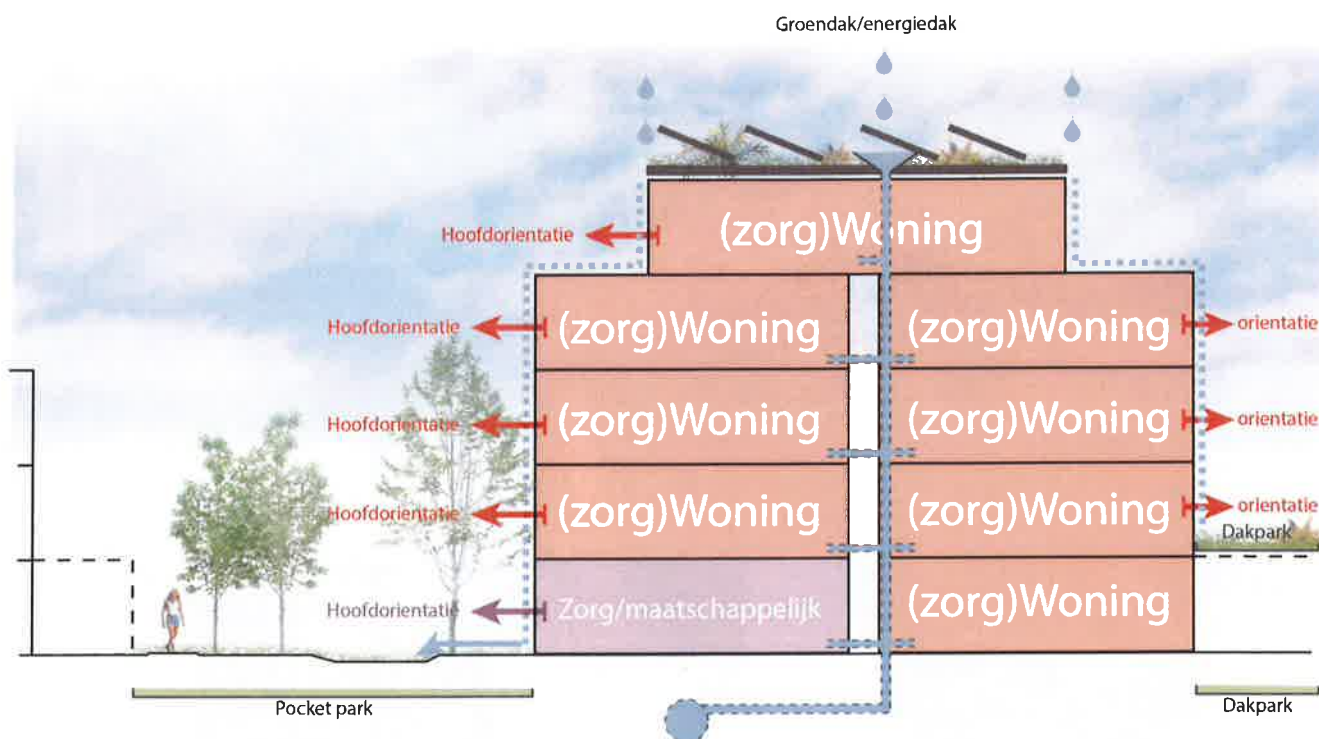


Westgevel Dr. Brabersstraat

De westzijde van de Dr. Brabersstraat wordt getransformeerd naar een gevel waar wonen en af en toe werken een plekje zal krijgen. Winkelpanden mogen getransformeerd worden. Belangrijk onderdeel hierin is de relatie van de bouwlaag op de begane grond en het openbaar gebied. Deze relatie moet zorgvuldig worden vormgegeven. Alle woningen/ werkruimtes/ateliers hebben de hoofdoriëntatie aan de straatzijde. Hier zijn ook de hoofdonthutningen georganiseerd. Door zorgvuldig ontworpen plattegronden en gevelindelingen wordt interactie tussen buiten en binnen georganiseerd. Alleen in specifieke situaties is woningbouw aan de achterzijde mogelijk op de begane grond laag als hier volgende woon-/ leeklimaat wordt georganiseerd.

Dakvlakken worden optimaal gebruikt voor waterretentie, groene daken, energiedaken en/of collectieve buitenruimtes.





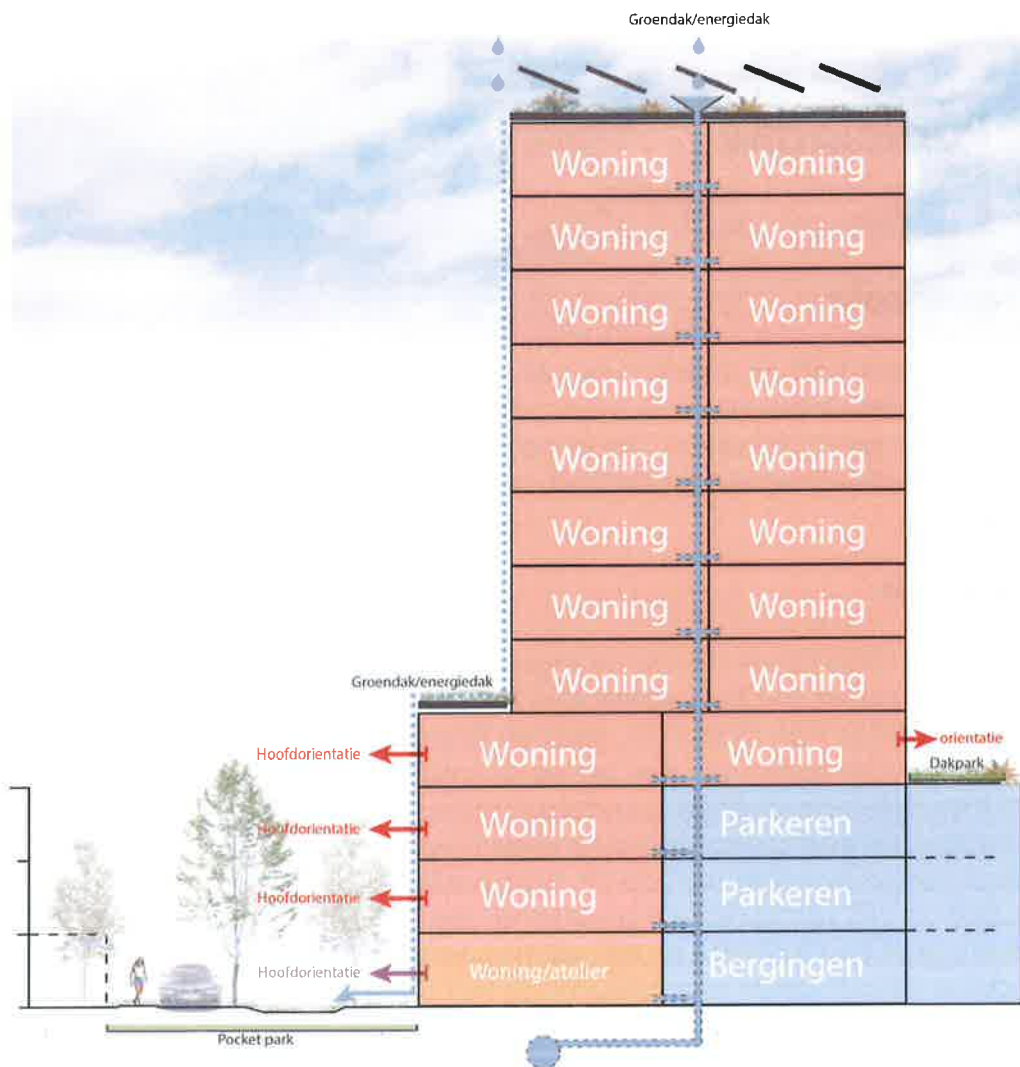
Oostgevel Dr. Brabersstraat

De Oostzijde van de Dr. Brabersstraat wordt getransformeerd naar een gevel met wonen, naar een gevel met verschillende woningtypen voor verschillende doelgroepen en enkele winkelpanden. Belangrijk onderdeel hierin is de relatie van de bouwlaag op de begane grond en het openbaar gebied. Deze relatie moet zorgvuldig worden vormgegeven.

Alle woningen/werkruimtes/ateliers hebben de hoofdoriëntatie aan de straatzijde. Hier zijn ook de hoofdonthutsluitingen georganiseerd. Door zorgvuldig ontworpen plattegronden en gevelindelingen wordt interactie tussen buiten en binnen georganiseerd.

Dakvlakken worden optimaal gebruikt voor waterretentie, groene daken, energie daken en/of collectieve buitenruimtes.





Zuidgevel Dr. Brabersstraat

De zuidzijde van de Dr. Brabersstraat wordt getransformeerd naar een gevel met wonen, werkruimtes en ateliers. Belangrijk onderdeel hierin is de relatie van de bouwlaag op de begane grond en het openbaar gebied. Deze relatie moet zorgvuldig worden vormgegeven.

Alle woningen/werkruimtes/ateliers hebben de hoofdorientatie aan de straatzijde. Hier zijn ook de hoofdonthalingen georganiseerd. Door zorgvuldig ontworpen plattegronden en gevelindelingen wordt interactie tussen buiten en binnen georganiseerd.

Dakvlakken worden optimaal gebruikt voor waterretentie, groene daken, energie daken en/of collectieve buitenruimtes.

6. Participatie

6.1 participatie

Een concept van de visie is in het 4e kwartaal van 2020 met omwonenden besproken. Er is een digitale straatsessie en een buurtsessie georganiseerd. Daarnaast is er met de gemeenteraad in een themabijeenkomst gesproken over de inhoud van de visie en de projecten.

Straatsessie

Tijdens de straatsessie zijn de overige pandeigenaren in de Dr. Brabersstraat en het Rooselaarplein bijgepraat over de ontwikkelingen op de locaties Van Oorschoot, V&D en Rooselaarplein (voormalig busstation/OFI-gebouw). Net als de ontwikkelaars van de genoemde locaties delen de overige pandeigenaren de mening dat een woonfunctie een toekomstbestendige invulling is voor de nu veelal leegstaande panden aan de Dr. Brabersstraat. Er wordt in de huidige situatie op de verdiepingen gewoond, die functie kan wat de pandeigenaren betreft verder geïntensiveerd worden. Wonen op de begane grond wordt aantrekkelijk als het voorgestelde vergroende straatprofiel van de Dr. Brabersstraat wordt uitgevoerd. Op enkele plekken in de straat (o.a. op de hoek met het Rooselaarplein) moet het mogelijk blijven om op de begane grond een winkel, een beroep aan huis o.i.d. te starten. De voorgestelde inrichting van de straat wordt positief ontvangen. Dit is een stimulans om er een onderscheidende en aantrekkelijke woonstraat van te maken. De overige pandeigenaren hebben aangegeven gezamenlijkheid te onderzoeken wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn van de westwand van de Dr. Brabersstraat. Ze kijken of het mogelijk is een gezamenlijk plan te ontwikkelen.

Buurtsessie

Voor de buurtsessie (een webinar) zijn bewoners, ondernemers en pandeigenaren in het gebied Hendrik Gerard Dirckxstraat (HGD-straat), Markt Tussen de Markten, Nieuwe Markt en Rooselaarplein uitgenodigd. Net als bij de straatsessie zijn de aanwezigen bijgepraat over de concrete plannen in de Dr. Brabersstraat en de visie op het gebied. De tijdens het webinar gestelde vragen zijn uiteenlopend. Afhankelijk van de plek waar men woont/onderneemt zijn er vragen over hoogte van gebouwen, invloed op daglichttoetreding en privacy.

In zijn algemeenheid gaan de vragen over het parkeren van de nieuwe woningen (waar gaat dat gebeuren?), de vervolprocedure en hoe gemaakte op- en aanmerkingen over de verschillende initiatieven worden verwerkt/meegenomen. De aanwezigen gaven aan de verkleuring van het gebied naar een 'stedelijke woonstraat' logisch te vinden. Ze zien het als een goede ontwikkeling dat met de voorgenomen ontwikkelingen de leegstaand van de huidige panden in de straat wordt opgelost. Ook het vergroenen van de straat en de panden zorgt voor enthousiasme bij omwonenden. Aangegeven is dat de gemaakte opmerkingen (tijdens de webinar of per mail gestuurd n.a.v. deze sessie) worden verzameld en betrokken bij de uitwerking van de verschillende projecten. Ook bewoners, ondernemers en pandeigenaren die hebben aangegeven in gesprek te willen over deze ontwikkelingen worden straks, na vaststelling van de visie, betrokken bij de planvorming van deze deelprojecten.

Conclusie

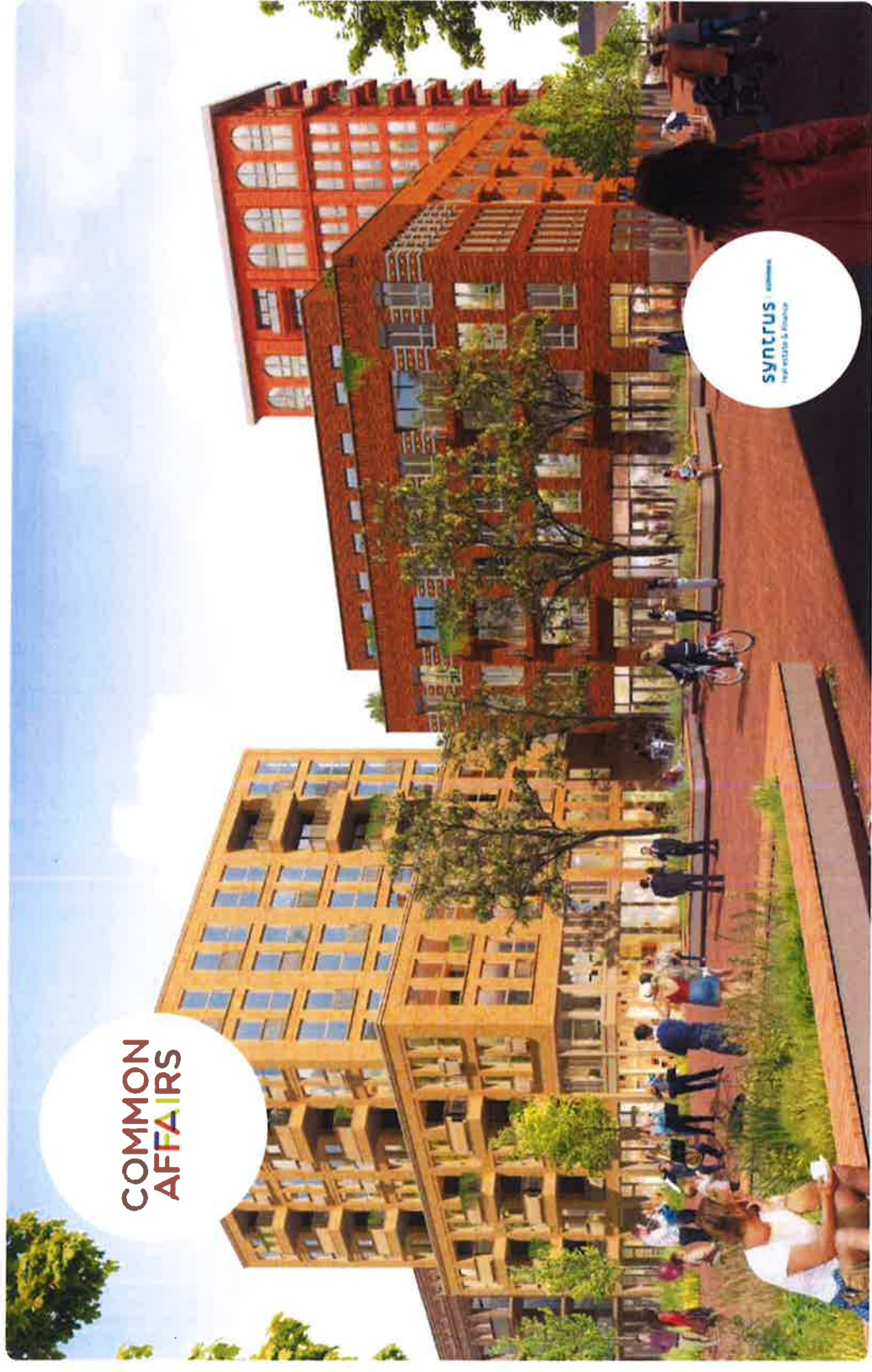
De visie Dr. Brabersstraat is met enthousiasme ontvangen. Het 'verkleuren' van de straat naar wonen wordt bewoners, ondernemers en pandeigenaren als een logische stap gezien. Ook de plannen voor de verschillende deellocaties zijn voor de meeste omwonenden een goede basis voor nadere concretiseren en gesprekken over invloed op daglichttoetreding en privacy, parkeren etc. Het daarbij vergroenen van de straat en de bebouwing wordt gezien als een positieve ontwikkeling om daarmee de woon- en verblijfskwaliteit in de binnenstad te verbeteren. Men spreekt dat de ontwikkelingen daar een positieve bijdrage aan leveren.



Visiedocument
Gemeente Roosendaal

DEFINITIEF
2021.01.19

[Handwritten mark]



Herontwikkeling locatie V&D Roosendaal

Onderwerp Structuurentwerp
Datum 04.03.2021

[Handwritten mark]

Colofon

Common Affairs
KNSM-laan 75
1019 LB Amsterdam
020-719 23 55
info@commonaffairs.nl
commonaffairs.nl

**COMMON
AFFAIRS**

Syntus Achmea Real Estate & Finance
MediArena 5-8
1114 BC Amsterdam-Duivendrecht

+31 (0)20 606 5600
info@achmeavasigoed.nl
syntus.nl

SYNTRUS | achmea
real estate & finance



Inleiding

Roosendaal kampt, net als veel andere binnensteden, met een teruglopend winkelbestand.

De winkelunits aan de Dr. Brabersstraat staan langdurig leeg. Deze straat is de afgelopen jaren veranderd van een winkelstraat in een aanloopstraat en de markthuren zijn sterk gedaald. Het voormalige V&D pand aan het Roselaarplein bestaat uit drie winkellagen en staat sinds het faillissement en vertrek van V&D (2016) ook grotendeels leeg. Hier gaat het om ca. 13.350 m² winkelvloeroppervlak. Ondanks verwoede pogingen om het complex te verhuren is de verwachting, dat de leegstand structureel is en blijft.

De leegstand heeft een sterk negatief effect op de kwaliteit van de binnenstad. Er ontstaan donkere plekken in het winkelcircuit wat een negatief effect heeft op de beleving van de consumenten. Daarnaast nemen de sociale onveiligheid en verloedering in dit deel van het centrum toe. Dit deel van het centrum dreigt in een negatieve spiraal terecht te komen.

Syntus Achmea Real Estate & Finance (SAREF) heeft namens Pensioenfonds PME, de eigenaar van het complex, een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijke herontwikkeling van het pand. Het object is zowel functioneel als technisch gedateerd en onvoldoende flexibel om te worden hergebruikt. Ze zijn door de grote dieptes met name geschikt als winkelruimte, maar daar is in het centrum van Roosendaal in deze omvang geen behoefte meer aan. Nieuwe grote ketens zijn niet geneigd zich hier te vestigen. En in het belang van het centrum is het verstandiger te

investeren en te concentreren in het hoofdcircuit van de binnenstad. De gebouwen zijn constructief en installatietechnisch niet geschikt om herontwikkeld te worden als woningen. Voor de gebouwen bestaat in hun huidige vorm geen rendabele alternatieve invulling.

SAREF heeft in samenwerking met Common Affairs een haalbaarheidsstudie ontwikkeld voor de totale sloop nieuwbouw van het object. Sinds eind 2018 zijn SAREF en Common Affairs in gesprek met de gemeente Roosendaal. Het initiatief tot herontwikkeling en verschillende planvarianten zijn bestuurlijk en ambtelijk in een aantal sessies besproken. De gemeente heeft ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld waarbinnen de herontwikkeling van de locatie mogelijk is.

In dit boekje presenteren we het schetsontwerp als resultaat van de haalbaarheidsstudie zoals die in goed overleg met de gemeente Roosendaal is opgesteld. In de studie wordt duidelijk dat het mogelijk is om de huidige V&D locatie te transformeren tot een aantrekkelijk gemengd centrumgebied, met ruimte voor wonen, zorg en in beperkte mate commerciële invulling in de plint.





Dr. Broberstraat



Dr. Broberstraat



Dr. Broberstraat



Roselcarplein



Roselaarplein

Opgave

Winkels/commerciële plint

Het is van belang voor het functioneren van het centrum van Roosendaal dat het winkeloppervlak fors wordt gereduceerd. Deze reductie maakt het mogelijk om een compact en goed functionerend winkelgebied te maken. Het Roselaarplein is een prominent onderdeel van het winkelcircuit van de binnenstad van Roosendaal. Juist in dit deel van het plan blijft een commerciële plint op de begane grond essentieel voor het functioneren van het centrum. Qua invulling van deze plint valt te denken aan een stadsupermarkt of winkelruimtes voor (grotere) winkelformules maar ook bijvoorbeeld ruimte voor fitness, co-working of bedrijfsruimte. Belangrijk aandachtspunt is dat hier een levendige plint gaat ontstaan die straks een belangrijke schakel tussen winkelcentrum de Roselaar en de rest van het centrum vormt.

Wonen

PME heeft als woningbelegger een duidelijke groei-doelstelling. Roosendaal valt binnen de regio waarin de groei gerealiseerd kan worden. Met name in het centrum van Roosendaal is er behoefte aan courante (geïberaliseerde) huurappartementen. Ook de marktanalyse van Stec Groep toont aan dat er vooral ruimte is in het (huur)segment boven de liberalisatie grens.

Door de toevoeging van woningen ontstaat niet alleen een aantrekkelijk gemengd binnenstadsmilieü; ook het draagvlak van bestaande voorzieningen wordt hierdoor versterkt.

Zorg

De binnenstad is ook bij uitstek een aantrekkelijke locatie voor het realiseren van een woonproduct met daaraan gekoppelde medische en ondersteunende thuiszorgvoorzieningen waarbij de bewoners individueel kunnen besluiten welke zorg zij wel/niet willen afnemen. Deze voorzieningen kunnen ook voor de rest van de woningen in de binnenstad een ondersteunende functie hebben. Uit ons marktonderzoek blijkt dat het tekort aan extramurale zorgwoningen in Roosendaal flink oploopt. De komende jaren ontstaat een opgave van extramurale zorgwoningen in Roosendaal (dit blijkt uit de ABF Fortuna 2018-cijfers). Ten opzichte van de huidige voorraad loopt het tekort voor alle typen tot 2025 significant op. In ons plan hebben wij circa 43 geclusterde ouderenwoningen voor de vrijesectorhuur opgenomen. In deze geclusterde woonvorm wonen ouderen zelfstandig maar kunnen elkaar wel volop ontmoeten en activiteiten ondernemen in de gemeenschappelijke woonkamers. Tevens is er in de plint van het gebouw ruimte gereserveerd voor de medische en ondersteunende thuiszorgvoorzieningen. Deze voorzieningen zijn niet séc voor het project maar dienen juist als versterking voor de leefbaarheid van de binnenstad.

Parkeren

De toevoeging van extra programma vraagt ook om de toevoeging van stallingsruimte voor auto's en fietsen. Het past niet in het beleid om in de autoluwe binnenstad juist op deze plek een grote garage te realiseren. De analyse van het onafhankelijke adviesbureau Goudappel Coffeng toont

aan dat de parkeervraag voor deze woonlocatie in de binnenstad en dicht bij het station al relatief beperkt is. De vraag kan daarnaast nog verder worden gereduceerd door het aanbieden van (elektrische) deelauto's. Goudappel Coffeng zal in het vervolg van het proces, als het programma verder is gespecificeerd, het parkeeronderzoek actualiseren en de exacte parkeerbehoefte opnieuw bepalen. In afstemming met de gemeente is bepaald dat een deel van de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gefaciliteerd. In het huidige stedenbouwkundig plan worden 30 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien. Hiervan zijn 5 parkeerplaatsen specifiek bestemd voor een deelauto-concept. Aanvullend zijn er 4 opstelplaatsen voorzien ten behoeve van laden en lossen van bewoners in het plan. Daarnaast zijn er 12 parkeerplaatsen gereserveerd in de openbare parkeergarage 'De Roselaar'. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn bereikbaar via de Dr. Brabersstraat.

Financieel

Het huidige winkelvastgoed heeft een grote boekwaarde. Ondanks dat de huidige eigenaar afgelopen jaren al fors heeft afgeboekt op deze boekwaarde is een sluitende business case van deze herontwikkeling alleen mogelijk als deze restwaarde van het perceel wordt gecompenseerd door de opbrengst van de te realiseren woningen. Om de herontwikkeling rendabel te maken dienen er tussen de 170 en 190 woningen te worden gerealiseerd. Een herontwikkeling op deze schaal is alleen mogelijk door de toepassing van hoogbouw op de locatie.



Fase 2: wordt nader onderzocht

Fase 1: Herontwikkeling

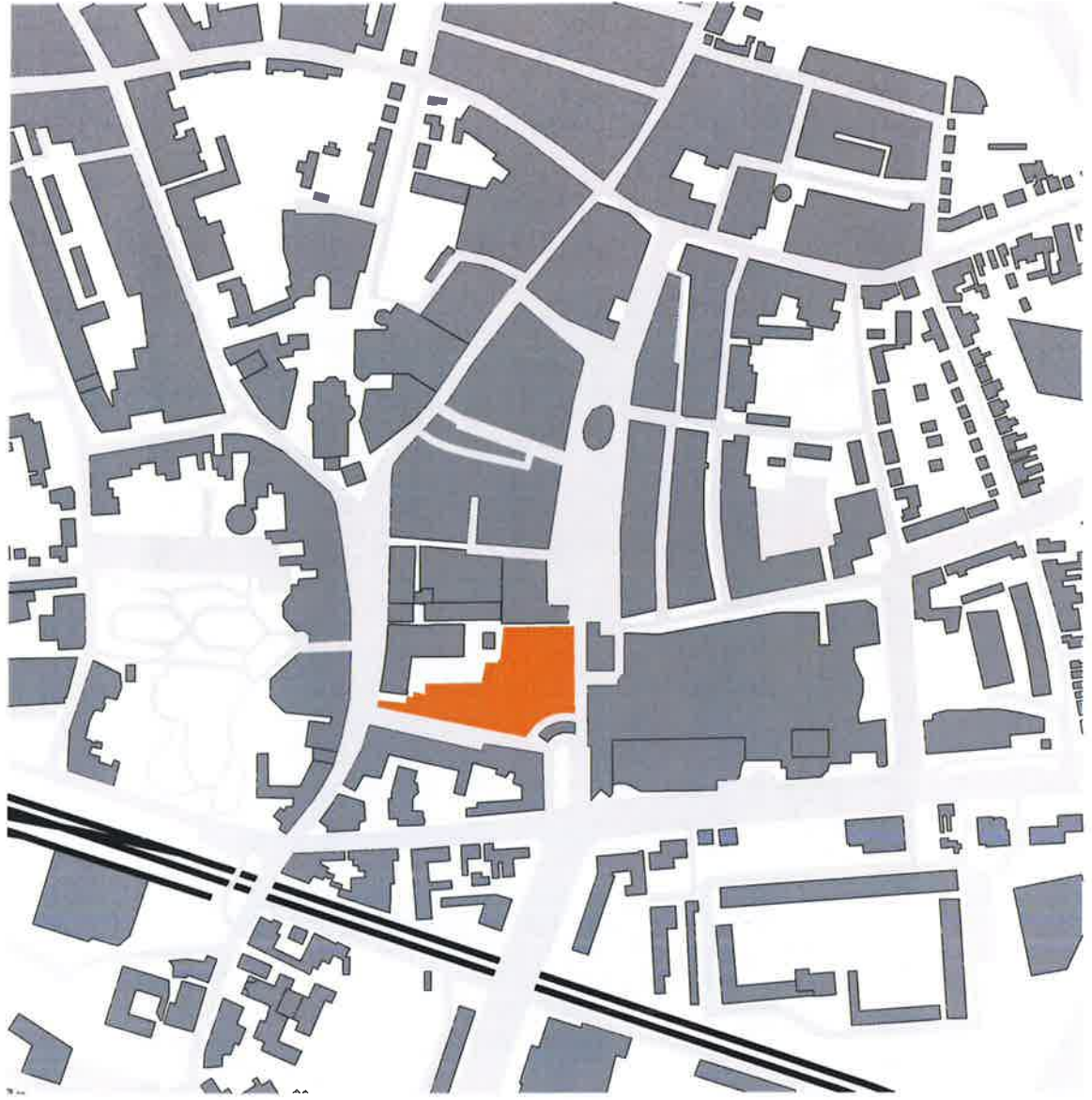
Situatie

Geschiedenis

De Nieuwe Markt, een plein van circa 10.000 m², ligt op loopafstand van de 'oude' Markt. De Markt, omringd door historische gebouwen, is nog steeds het historische centrum van Roosendaal. Vanuit de Markt liepen in de jaren '50 twee grote winkelstraten naar het oosten, de Molenstraat en de Raadhuisstraat. Op dat moment was de plek van de Nieuwe Markt nog ongebouwd en stond bekend als 'de wei van Dekkers'. In de jaren zestig is op die plek de Nieuwe Markt aangelegd met plaats voor de V&D, een Hema en een groot winkelcentrum. Het plein zelf kreeg een functie als parkeerterrein.

Legre ruimte

Rond 2000 heeft de gemeente besloten een grote ondergrondse parkeergarage te realiseren onder het plein. Wat een groot open plein had moeten worden met valop ruimte voor evenementen, bleek na de opening van de garage in 2009 een kaal en saai doorgangsplein. Riek Bakker heeft als stedenbouwkundige in 2014 in haar visie 'Roosendaal: Gezonde Stad' kaders aangegeven voor de transformatie van het gebied. Er is ingezet op de herinrichting van de Nieuwe Markt, de verplaatsing van het busstation, sloop van de halve maan, en het realiseren van hoogbouw aan de westkant van de Nieuwe Markt. Op dat moment was nog niet duidelijk dat herontwikkeling van de V&D aan de orde zou zijn.



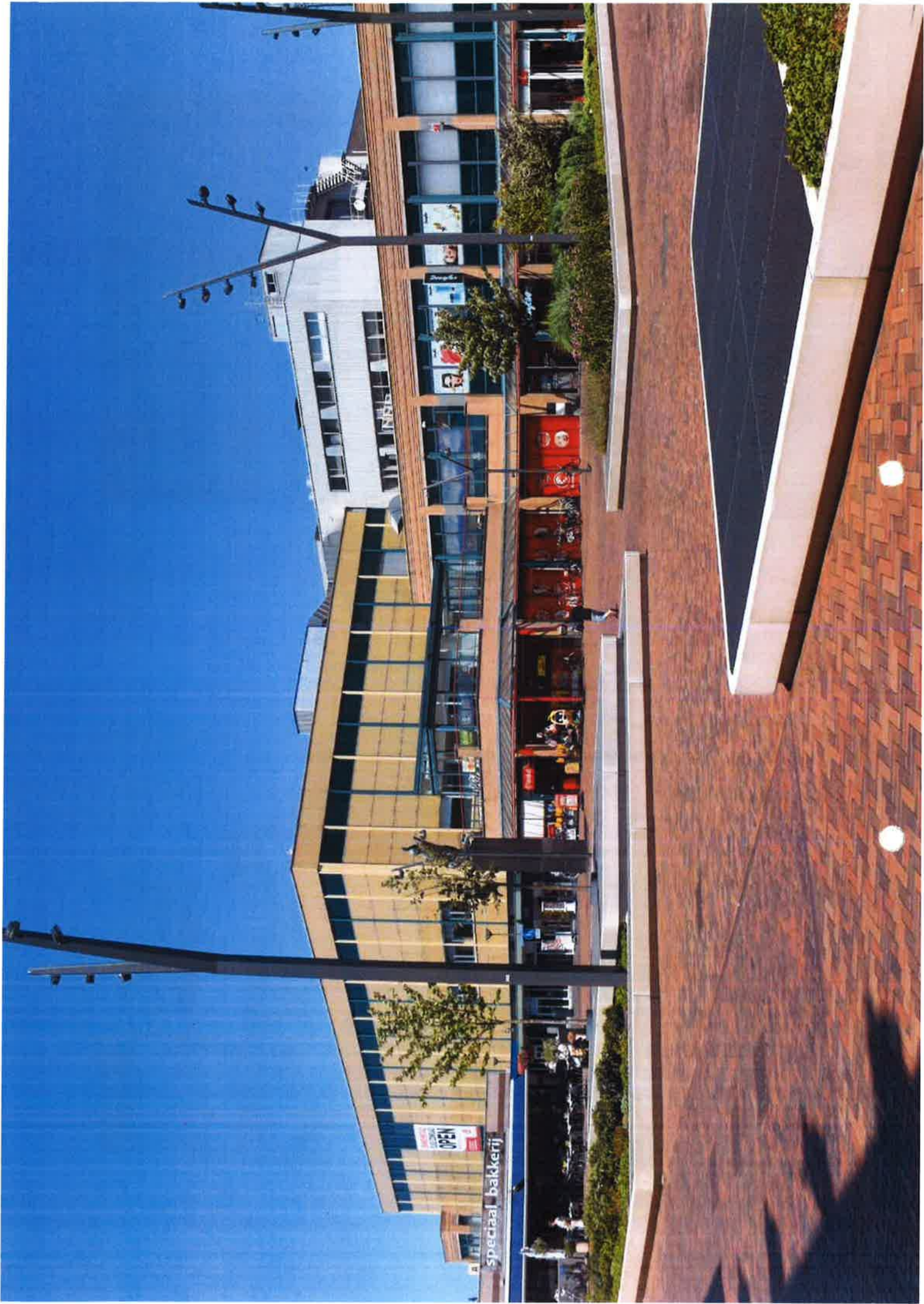


De 'Wei van Dekkers',
Foto uit 1925



De Nieuwe Markt in de
jaren '60. Het plein is een
doorgangsroute en een
parkeerterrein







Nieuwe markt

Woonvisie

Kansrijke huishoudentypen voor V&D-locatie Roosendaal

In deze paragraaf gaan we in op de kansrijke huishoudentypen voor de appartementen in dit project. Wij verwachten dat dit project een gevarieerde doelgroep aanspreekt. Om de meest kansrijke doelgroepen nader in beeld te brengen is gebruik gemaakt van het Stec-doelgroepenmodel. Deze doelgroepindeling is gebaseerd op clustering van woonvoorkeuren in WoON2018 en WoON2015 en maakt onderscheid naar huishoudentypen op basis van onder andere inkomen, de (voorkeur voor) een bepaald woonmilieu, de huishoudenssamenstelling en leefstijl.

Product leent zich niet optimaal voor gezinnen

Dit project leent zich minder voor gezinnen. Gezinnen hebben overwegend voorkeur voor een grondgebonden (koop)woning met eigen tuin in een rustige en kindvriendelijke omgeving. Een appartement in het centrum sluit minder goed aan bij hun situatie.

Op basis van onze analyse, het product en de ligging van het project schatten wij de doelgroepen 'JUMI', 'Yuppies', 'Midlife Midcity' en 'Stedelijk Genieten' het meest kansrijk voor dit project. Over het algemeen gaat het hierbij om doelgroepen met een midden en hoog inkomen zonder kinderen. Ook hebben deze doelgroepen gemeen dat ze stedelijk wonen prefereren boven sub-urbaan of landelijk. Hieronder lichten we de doelgroepen toe, telkens met een bijbehorende profielschets.

In mindere mate sluit dit project aan bij de stedelijk georiënteerde huishoudens met een laag inkomen. De focus ligt echter ook niet op deze lage inkomensgroepen omdat het marktruimtemodel van Stec aantoont dat er in het centrum van Roosendaal al ruim voldoende woningaanbod voor deze specifieke doelgroepen is.

In mindere mate sluit dit project aan bij de stedelijk georiënteerde huishoudens met een laag inkomen. De focus ligt echter ook niet op deze lage inkomensgroepen omdat het marktruimtemodel van Stec aantoont dat er in het centrum van Roosendaal al ruim voldoende woningaanbod voor deze specifieke doelgroepen is.

JUMI's

JUMI's zijn jonge huishoudens (alleenstaanden en stellen tot 35 jaar) met een middeninkomen. Vaak hoogopgeleid, met enkele jaren werkervaring en stedelijk georiënteerd. Zij wonen bij voorkeur op loop- of fietsafstand van hippe, hoogstedelijke voorzieningen zoals kledingboetiekjes en horeca (koffietentje, burgerbar, wijnbar). Zij verdienen te veel voor een sociale huurwoning, maar vaak weer te weinig voor een grondgebonden koopwoning. Bovendien hechten zij waarde aan flexibiliteit. Een modern appartement (koop dan wel vrije sector huur) in het centrum sluit daarom goed aan. Deze doelgroep is sterk georiënteerd op de stad en het centrum van Roosendaal. Ze maakt gebruik van de fiets en het OV, eventueel aangevuld met een deelauto. Goede OV-bereikbaarheid is daarom een must, autobereikbaarheid is minder doorslaggevend. Een deel van de JUMI-doel-

groep woont nu in een sociale huurwoning maar wil naar een koop- of vrijesectorhuurwoning verhuizen, passend bij hun groeiende inkomen. Juist de differentiatie in programmering in zowel huur- als koopappartementen maakt dit project aantrekkelijk voor deze doelgroep. Stellen, die wat meer ruimte willen, zoeken naar een groter appartement van circa 60 tot 100 m².

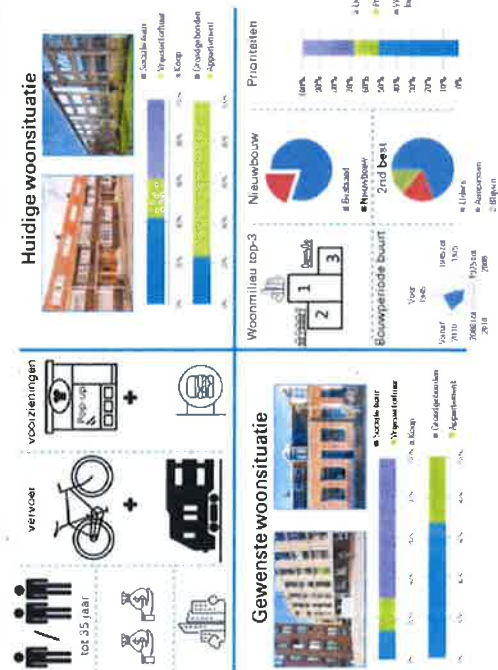
Yuppies

Yuppies zijn alleenstaanden en stellen tot 35 jaar met een hoog inkomen en een voorkeur voor een stedelijk woonmilieu. Ze zijn carrièregericht en hebben een sterke binding met de stad vanwege hun carrière of sociale leven. De eisen die zij stellen aan de omgeving lijken sterk op die van de JUMI's: hippe, hoogstedelijke voorzieningen op loop-

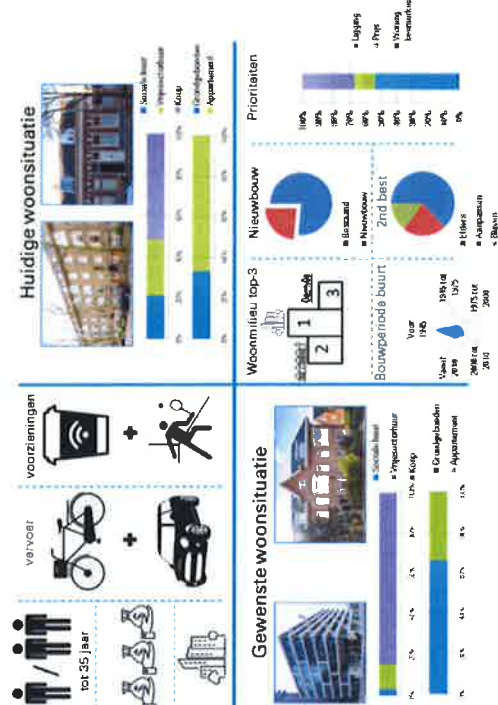
fietsafstand. Mede door de hoge bestedingskracht van deze doelgroep spelen woningkenmerken een relatief belangrijke(re) rol, maar wel in samenhang met een goede locatie. De prijs speelt een minder grote rol. Daarnaast zijn Yuppies minder OV-georiënteerd en maken zij vooral gebruik van de eigen auto. Voor korte afstanden pakken ze de fiets. Deze groep is gericht op luxe, comfort en services.

Ze verkiezen het comfort van nieuwbouw boven een minder comfortabel, ouder appartement elders in Roosendaal. Aansprekende architectuur, een hoog afwerkings- en voorzieningsniveau sluiten aan bij de eisen en levensstijl waaraan deze doelgroep haar identiteit ontleent. Het deel van de doelgroep dat kiest voor een appartement heeft relatief grote voorkeur voor een oppervlakte van tussen de 60 en 80 m². Een goede buitenruimte is essentieel. Een deel kiest voor een nog ruimer appartement van zo'n 80 tot 100 m².

JUMI (jong Urban, Middeninkomen)



YUPPIES



Midlife, Mid-City

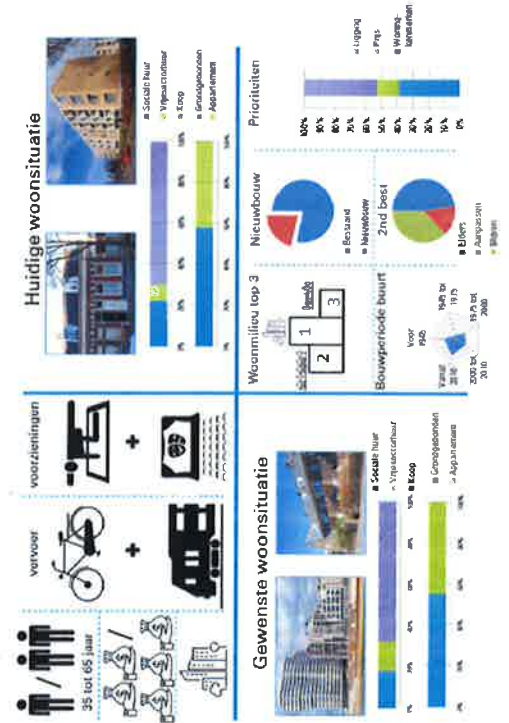
Deze groep bestaat uit stedelijk georiënteerde alleenstaanden en stellen van 35 tot 65 jaar met een midden- of hoog inkomen. Deze doelgroep kiest voor de levendigheid van de stad, in combinatie met een ruime, comfortabele woning. Meestal grondgebonden, maar hoogwaardige appartementen dicht bij stedelijke voorzieningen vormen een goed alternatief. Een goede ligging van de woning is voor deze groep minstens zo belangrijk als de kenmerken van de woning zelf. De 'Midlife, Mid-City' huishoudens reizen vaak per fiets of OV, een deel verkiest een eigen auto. Er zijn geen thuiswonende kinderen (meer) en de groep heeft daardoor veel bestedingsruimte en vrije tijd. Meer dan de jongere doelgroepen hecht deze groep waarde aan de nabijheid van culturele voorzieningen (theater en museum). De centrale ligging van dit project sluit hier goed op aan.

Stedelijk genieten

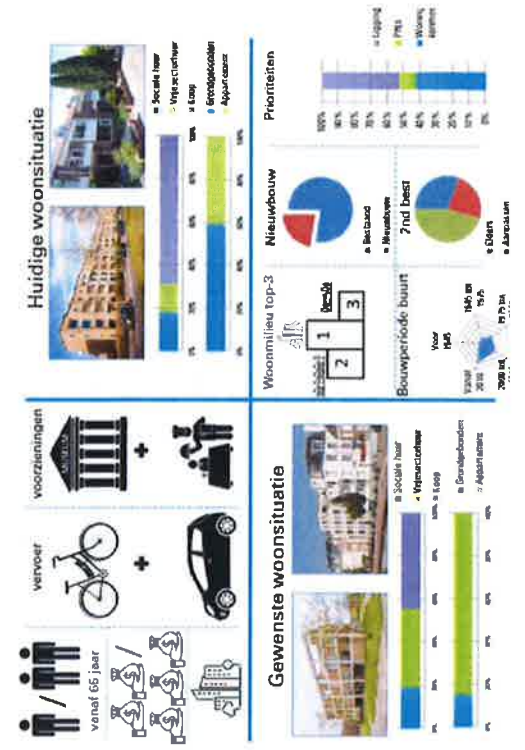
Het gaat om stedelijk georiënteerde, vitale 65-plushuishoudens met een midden- tot hoog inkomen. Zij geven de voorkeur aan een levendige woonomgeving op een goed bereikbare locatie. De groep hecht waarde aan een aantrekkelijke, niet te drukke ligging in combinatie met een hoogwaardige afwerking van de woning, voorzien van alle gemakken. Dagelijkse voorzieningen hebben zij het liefst op loopafstand van hun woning, culturele voorzieningen op fietsafstand. Dankzij hun eigen auto en (elektrische) fiets is hun mobiliteit nog groot, ondanks hun toenemende leeftijd. Naast een veilige omgeving en een hoogwaardig afgewerkt en ruim appartement hechten 'stedelijke genietters'

dan ook aan een goede autobereikbaarheid. Een koop- dan wel huurappartement op de oude V&D locatie sluit aan bij de wens van deze groep om te verhuizen naar een onderhoudsvrije, gelijkvloerse woning op loopafstand van voorzieningen. Een klein deel kiest nog voor een grondgebonden nultredenconcept (patiowoning), maar het merendeel kiest voor een appartement. De voorkeur gaat vooral uit naar ruime appartementen vanaf 80 m², oplopend tot 120 m² (of meer), afhankelijk van hun bestedingsruimte.

Midlife, Mid-City



Stedelijk genieten



75-plus huishoudens

In de marktrapportage van STEC wordt een interessante kans benoemd: 'Speel in op sterke vraag vanuit oudere doelgroep. De vraag naar appartementen vanuit 75-plus huishoudens is groot en deze groep groeit de komende jaren hard. Overweeg om afspraken te maken met een zorgpartij zodat u zorg op afroep kunt aanbieden. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van uw project voor ouderen.'

Na analyse van de totale marktbehoefte is gebleken dat op deze plek in Roosendaal behoefte bestaat aan woningen die geschikt zijn voor ouderen. Eenzaamheid onder ouderen is momenteel een belangrijk maatschappelijk probleem. Door een concept te ontwikkelen wat daarop anticipeert, waarin ontmoeting en samenleven met anderen een rol krijgt naast een solide zorgaanbod en overige services. We zijn momenteel in gesprek met Thuiszorg West Brabant (TWB) die een dergelijk concept al op diverse plekken in en rondom Roosendaal aanbiedt. TWB heeft een positieve grondhouding afgegeven ten aanzien van samenwerking. De woningen zullen in de vrije sector worden verhuurd (scheiden wonen en zorg). Voor de services en diensten zal een additioneel bedrag worden betaald door de huurders aan TWB. Er wordt gedacht aan volledig zelfstandig wonen met de mogelijkheid van ontmoeting en services in gemeenschappelijke woonkamers, grenzend aan de daktuin. In de woonkamers zullen gastvrouwen een faciliterende rol vervullen. Uiteraard is naast de services een volledig aanbod van thuiszorg op afroep beschikbaar in deze appartementen.

Bijkomend voordeel van dit concept is dat deze thuiszorg op afroep dus ook beschikbaar is voor huurders in de overige appartementen van het object mocht hier een zorgvraag spelen. Hierdoor kunnen oudere huurders langer zelfstandig blijven en in een appartement blijven wonen. Deze latente zorgvraag sluit goed aan bij een van de voornaamste doelgroepen voor de reguliere huurappartementen: de 'Midlife, Midcity

Indien op termijn de vraag naar dit specifieke zorgapparaat ment wegvalt, zouden deze units als reguliere VSH appartementen verhuurd worden, of in overleg met de gemeente Roosendaal omgebouwd kunnen worden naar grotere 3-kamer appartementen.

BELANGRIJKSTE IMPLICATIES VOOR DIT PROJECT:

- **Er is sprake van een gedifferentieerd woningbouwprogramma dat een relatief brede groep stedelijk georiënteerde alleenstaanden en stellen trekt. Het gaat primair om stedelijk georiënteerde alleenstaanden en stellen met een midden- of hoog inkomen: 'JUMI's', 'YUPPIES', 'MidLife, Mid-City' of 'Stedelijk genieten'.**
- **De oudere doelgroep groeit relatief sterk in Roosendaal. Wij bedlenen de vraag vanuit deze groeiende groep met de grotere appartementen in het project.**
- **Voor de kleinste huurappartementen verwachten we in beperkte mate ook interesse van huishoudens met een lager inkomen (al dan niet in het vooruitzicht op een stijgend inkomen).**
- **Eenzaamheid onder ouderen is momenteel een belangrijk maatschappelijk probleem; ook in de gemeente Roosendaal. Door het concept voor 75-plus huishoudens anticiperen wij in een woonproduct waarbij ontmoeting en samenleven met anderen een rol krijgt naast een solide zorgaanbod en overige services.**

Plantoelichting

SAREF en Common Affairs zijn vanaf medio 2018 in gesprek met de gemeente Roosendaal over het initiatief voor de V&D locatie. Het is duidelijk dat het planinitiatief niet binnen het huidige bestemmingsplan is te realiseren. In de aanloop naar een nieuw bestemmingsplan heeft de gemeente ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld die als kader kunnen dienen voor de herontwikkeling van de locatie. In de plantoelichting geven we aan hoe de randvoorwaarden zijn verwerkt in het plan.

Bij de herontwikkeling van de locatie is ingezet op het realiseren van een gemengd stedelijk programma om zo maximaal bij te dragen aan de ontwikkeling van een levendig centrum. Het project kent een mix aan detailhandel, horeca, dienstverlening, bedrijfsruimte, zorg en wonen, ondersteund met stallingruimte voor fietsen en auto's.

Stedenbouwkundige inpassing

Bij de herontwikkeling van de locatie is de bestaande stedenbouwkundige structuur van straten en pleinen grotendeels behouden.

De Dr. Brabersstraat krijgt in de nieuwe opzet meer het karakter van een aanloopstraat en woonstraat. De koppen van de straat zijn gereserveerd voor een tweelaagse woonwiel woningen. In de rest van de straat wordt er op de begane grond gewoond. In totaal zijn er 5 woonlagen, waarvan de bovenste laag een setback heeft.

Het plein met 'de halve maan' krijgt duidelijker vorm. Met de sloop van het paviljoen en (op termijn) verduwen van het busstation, kan de ruimte zich meer als verblijfsgebied ontwikkelen. De rooilijn wordt hier rechtgetrokken om de

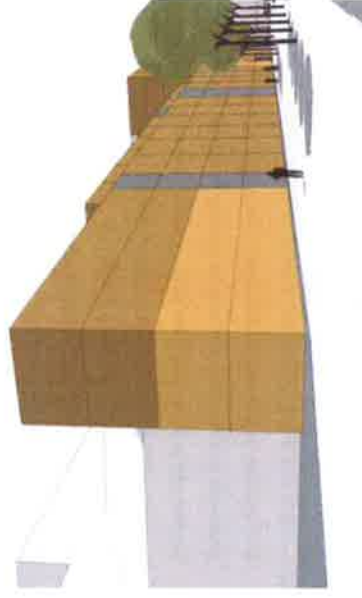
pleinvorm te benadrukken. De hoek van het plein wordt gemarkeerd door een markant hoekgebouw. Aan het plein wordt ook een trap opgenomen naar het woondek, achter de bebouwing. Er is hier, over het dek, een informele route te realiseren naar het achtergebied. In de plint van het hoekgebouw is de entree naar de parkeervoorziening opgenomen. De plint aan het plein krijgt de functie van ondersteunende dienstverlening voor de zorg.

Aan het Roselaarplein wordt op de begane grond een nieuwe commerciële plint gerealiseerd die geschikt is voor detailhandel, bedrijfsruimte en/of dienstverlening. De commerciële ruimten worden hier centraal vanaf de straat beschikbaar. Boven de plint zijn woningen gesitueerd, rond het opgetilde woondek.

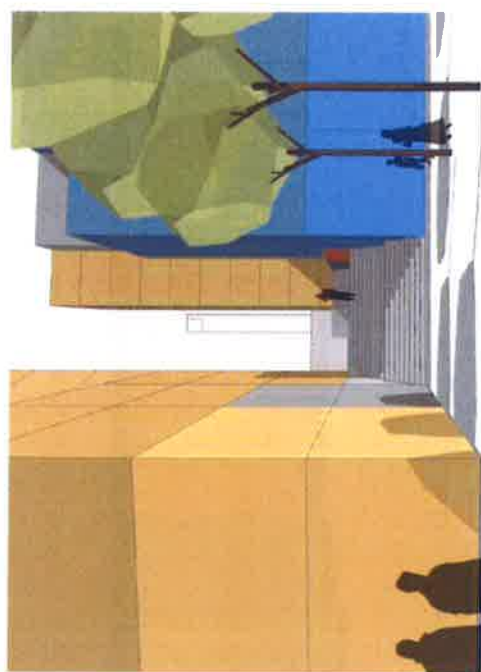
Op de hoek van de Nieuwe Markt komt het hoogteaccent. Het gebouw heeft het karakter van een gelede toren, om zo de verticaliteit te benadrukken. De toren neemt een prominente positie in op de kop van de Nieuwe Markt.



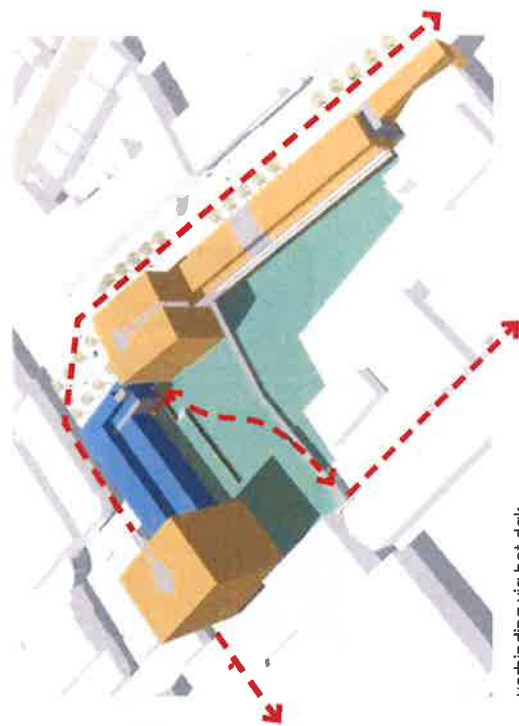
Dr. Braberstraat setback



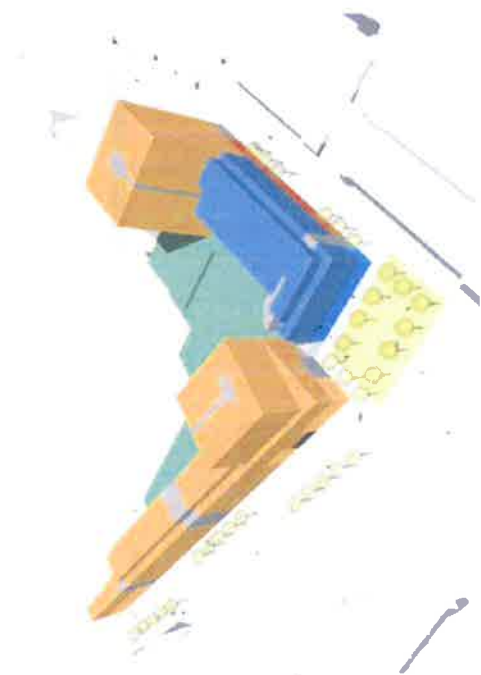
Dr. Braberstraat bijzonder horecapunt op de begane grond aansluiten op 'Oude Markt'



Entree trap Roselaarplein
De hoek Roselaarplein en Dr. Braberstraat wordt in beeld 2 lagen hoog.



verbinding via het dak



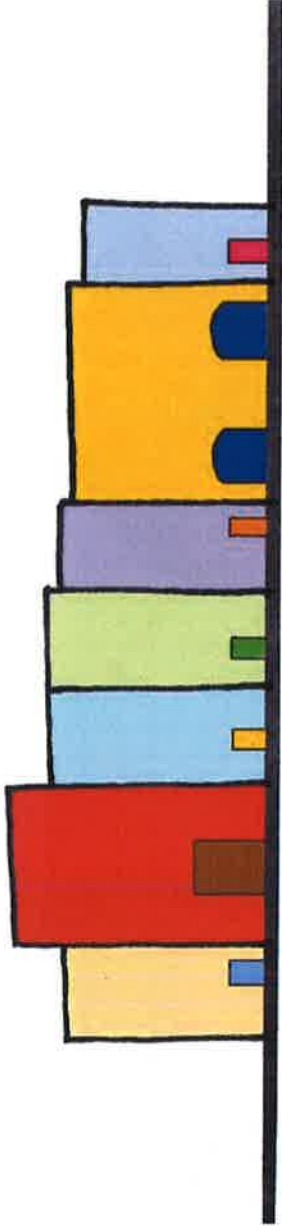
Roselaarplein
De plint aan het Roselaarplein is 4,5 meter hoog.



Hoge plint aan het Roselaarplein

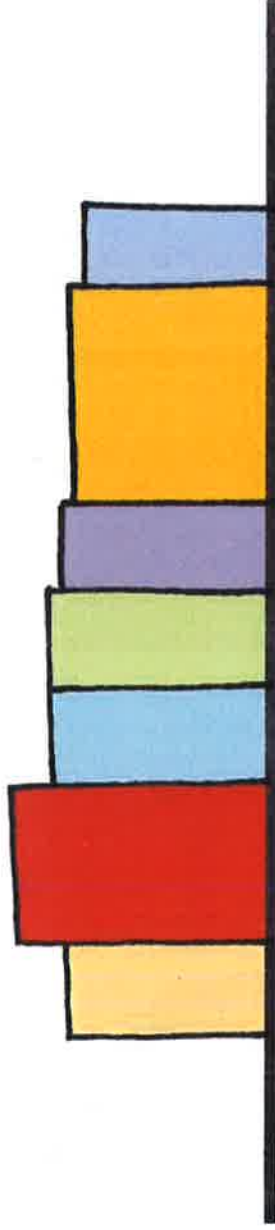
Voordeuren aan de straat

Bij de herontwikkeling van het gebied staan de sociale veiligheid en levendigheid voorop. We hebben ingezet om de plinten overal te vullen van levendig programma. Bergingen en parkeerplaatsen manifesteren zich niet aan het openbaar gebied en er zijn geen gesloten plinten aanwezig. Door zoveel mogelijk entrees (woningen, winkels, appartementen, horeca, zorg etc.) aan het openbaar gebied te positioneren wordt de sociale veiligheid bevorderd.



Afwisselend beeld






Bij de eerste architectonische uitwerking is in de randen ingezet op het realiseren van een afwisselend beeld dat past bij de maat en schaal van de binnenstad. Het hele plan lijkt opgebouwd uit lossen huizen, elk in een sterk eigen architectuur. In het plan krijgt de overgang vorm van de meer traditionele stad naar de meer eigenijdse stad.

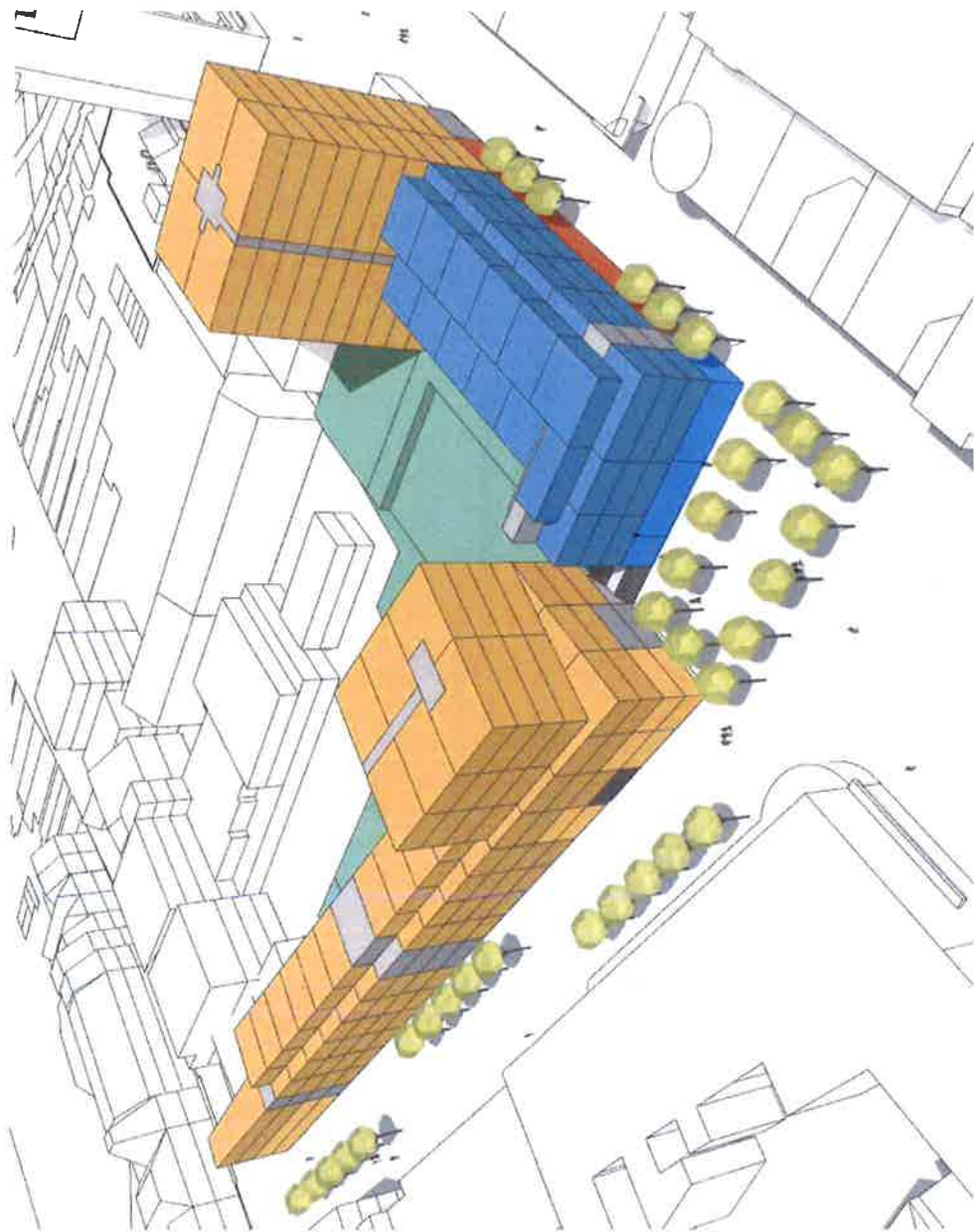


Mix aan programma

Het is in onze ogen van belang om bij de herontwikkeling een stedelijk milieu te creëren. Dat bereik je niet met een monofunctioneel winkelgebouw. Als dat 's avonds gesloten is, is het gebied uitgestorven en sociaal onveilig.

Om het stedelijk milieu te creëren is bewust ingezet op een mix van functies zodat er zowel overdag als 's avonds mensen in het gebied aanwezig zijn en vanuit hun woningen zicht hebben op het openbaar gebied. De mix van detailhandel, bedrijfsruimte, dienstverlening, horeca, wonen, zorg en dienstverlening maakt dat dit gemengde stedelijke milieu kan ontstaan.

-  Appartement
-  Woon-werk appartement
-  Zorg woning
-  Commerciële ruimte
-  Zorg/maatschappelijke bedrijfsruimte



Winkels

Het programma van de commerciële ruimten is ingezet om de levendigheid van de binnenstad te versterken en het winkelfunctie te verstevigen. De concentratie van winkels bevindt zich aan het Roselaarplein, tegenover de uitgang van het winkelcentrum.

Wonen en Zorg

In het project zijn diverse woningtypen gerealiseerd, waarvan 100% in het VSH-segment, met een groot deel in de betaalbare middenhuur. De woningen zijn verschillend in grootte en verschillend in prijs. Een brede doelgroep kan hier een woning vinden, goed bereikbaar met het openbaar vervoer en direct verbonden met de binnenstad. Een aantal woningen wordt als zorgwoningen uitgevoerd. Bij deze woningen is zorg op maat leverbaar.

Programma:	aantal	netto m2 GO/WVO	m2 BVO	gemiddelde afmeting
Woonprogramma	171	11565 GO	16540 BVO	68
- huurwoningen	125	8735 GO		70
- zorgwoningen	43	2340 GO		54
- woonwerkwoonings	3	490 GO		164
Commercieel programma in plint		960 GO	1020 BVO	
- commercieel type nfb	nfb	780 GO		
- dienstverlening / maatschappelijk	nfb	180 GO		
Parkeren		1752 GO	1880 BVO	
Parkeerplaatsen	30	886 GO		
laad- & losplekken	4	50 GO		
fietsenstalling	nfb	816 GO		
Totaal te realiseren programma*	circa	14277 m2	19440 m2	

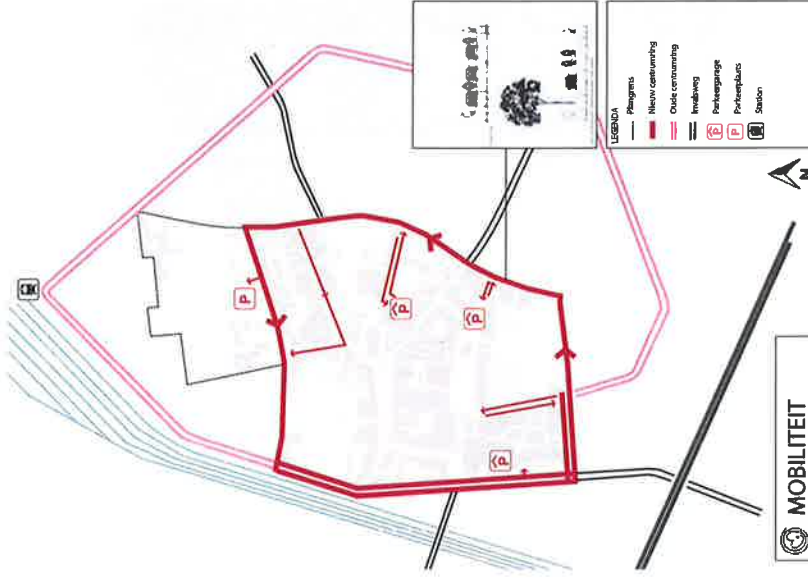
* hoewel wij met de grootste zorgvuldigheid bovengenoemde totaalstelling hebben opgesteld zijn bovengenoemde aantallen en metrages met een marge van 10%.

Verkeer en Parkeren

Het te realiseren programma heeft ook een specifieke parkeerbehoefte. Door de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de eventuele toepassing van (elektrische) deelauto's is de vraag enigszins te beperken. Tegelijkertijd is het de wens van de gemeente om de binnenstad in dit deel autoluw te maken. De aantrekkende werking van een grote parkeergarage op deze plek is daarbij niet wenselijk. Om toch over voldoende parkeervoorzieningen te beschikken kunnen bewoners gebruik maken van de beschikbare capaciteit van de twee nabij gelegen parkeergarages.

Het parkeeraanbod op locatie is in omvang beperkt. In overleg met de gemeente is de capaciteit op locatie bepaald op maximaal 50 plaatsen en 4 laad- en losplaatsen. De parkeerplaatsen zijn toegankelijk vanuit de Dr. Brabersstraat.

Ook de expedite van de winkels zal vanuit de Dr. Brabersstraat plaats vinden.

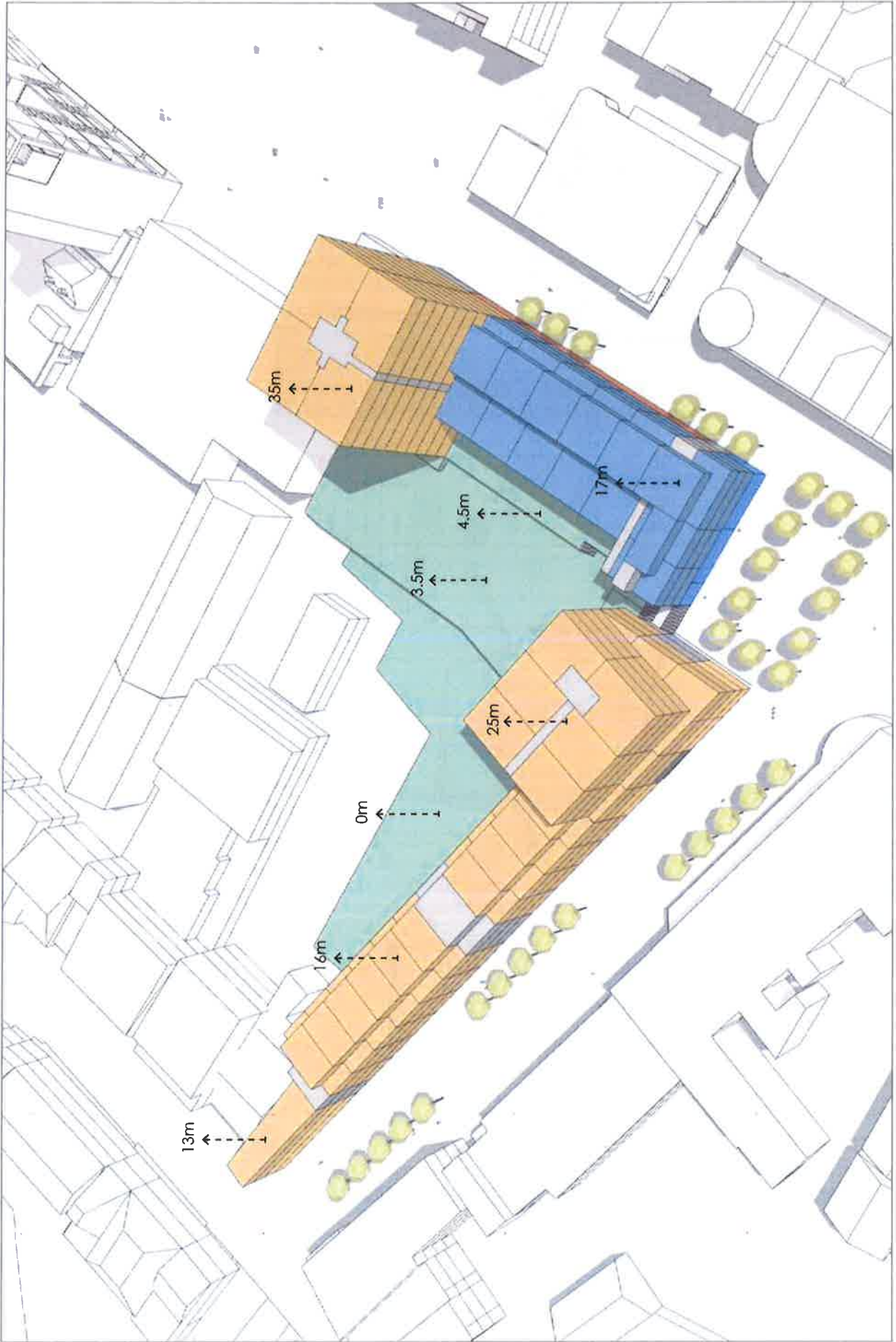


Mobiliteitskaart "Roosendaal: gezonde stad"

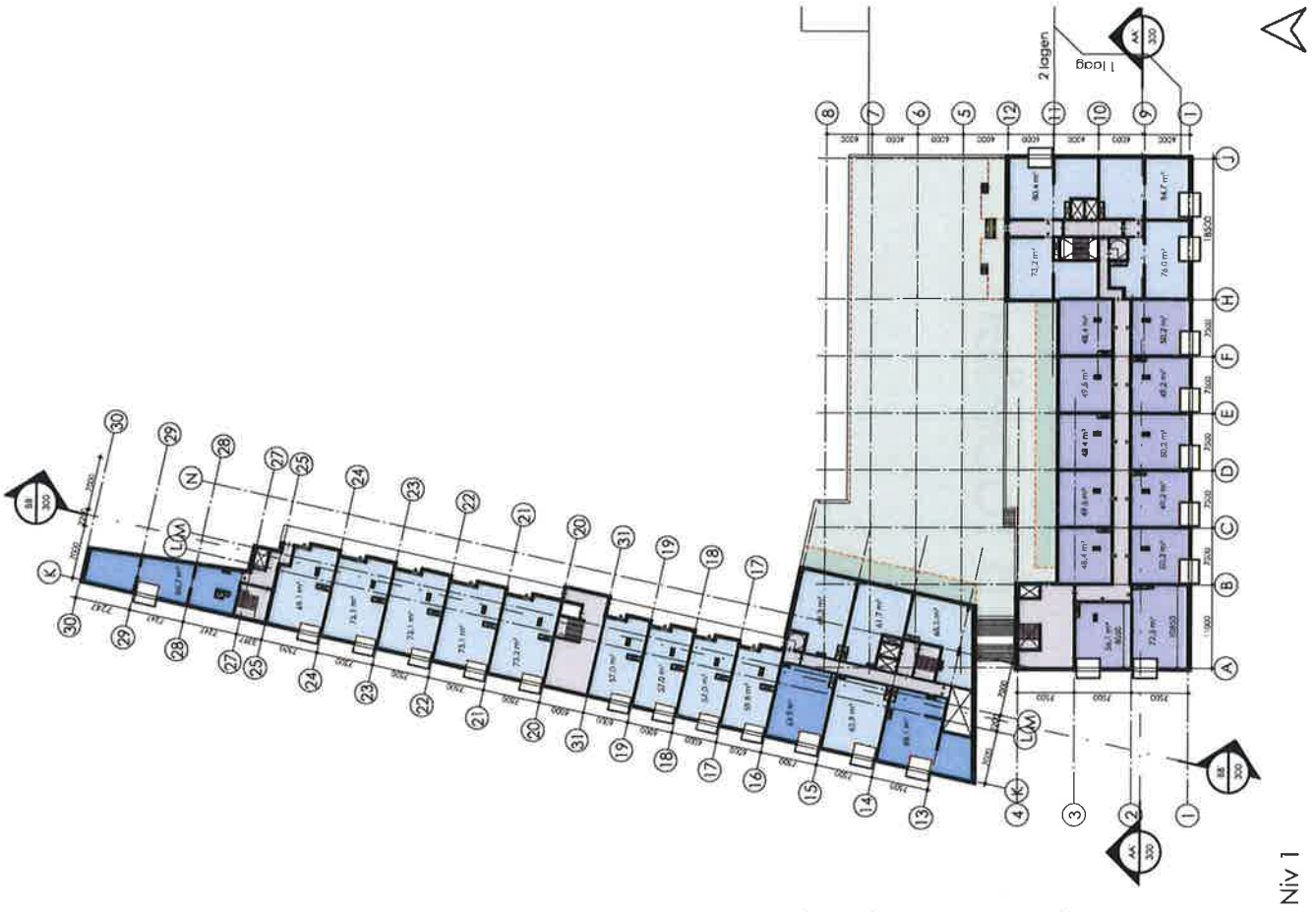


parkeren

De winkels worden bevoorrad aan de buitenzijde en binnen vensterfronten.



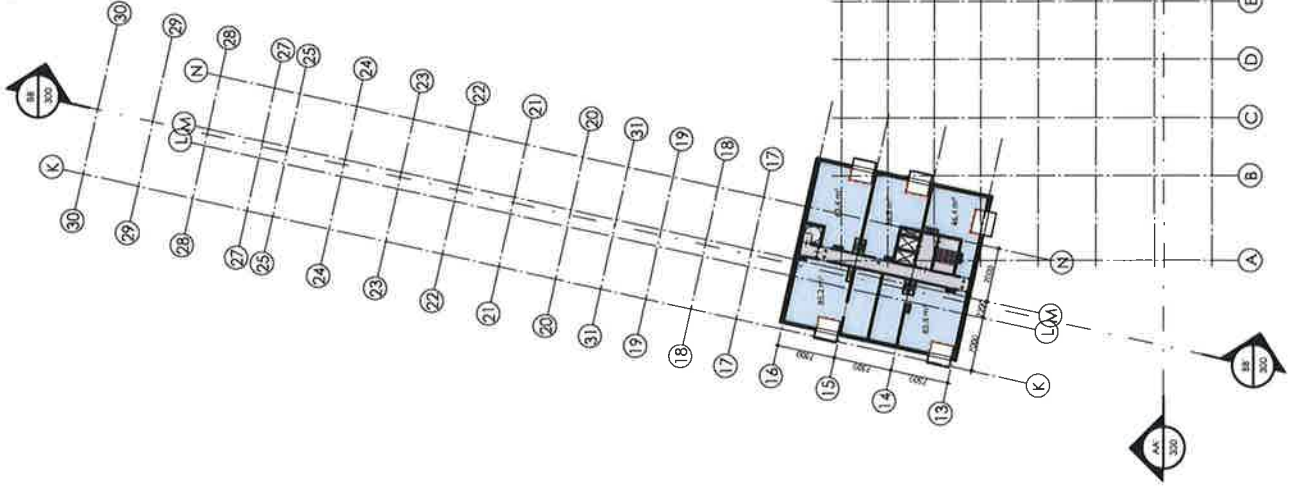
Indicatieve plattegronden en tabellen



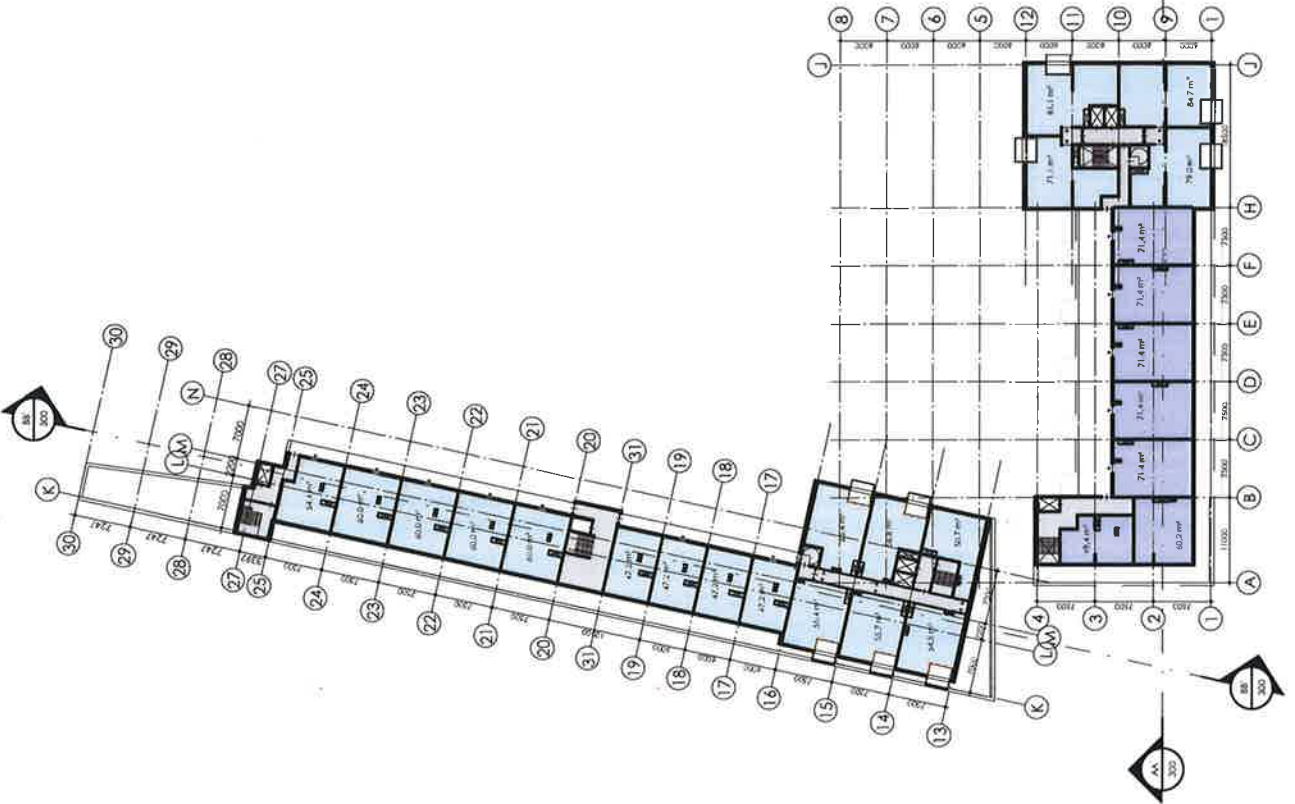
Niv 1



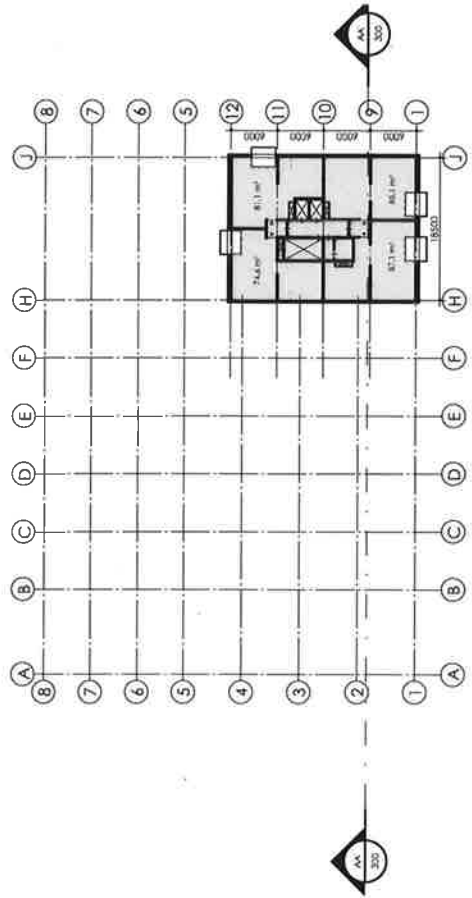
Begane grond



Niv 7



Niv 4



Niv 10 A

Duurzaam en groen

De eigenaar heeft de ambitie om een duurzaam en toekomstbestendig complex te realiseren in de binnenstad van Roosendaal. De precieze maatregelen zullen bij de verdere uitwerking van het project vorm krijgen. Indicatief wordt hier een indruk gegeven van de ambitie.

Flexibel en toekomstbestendig

De toekomstbestendigheid van het gebouw is te garanderen door te kiezen voor een flexibele indeling/inbouw binnen een constructieve structuur. Woningen kunnen binnen de structuur van het casco eenvoudig worden gesplitst of samengevoegd.

Het bestaande gebouw kan mogelijk als 'donorgebouw' dienen voor hergebruik van materialen tijdens de sloop. In plaats van regulier slopen zal het gebouw worden ontmanteld met als doel zoveel mogelijk materialen te oogsten voor hergebruik elders of op locatie. Het effect van de werkwijze is dat de CO-2 footprint van de bouw fors wordt verkleind.

Naast hergebruik van het casco is het maken van de constructie van het gebouw in hout een interessante overweging. Het maken van het casco in hout door bijvoorbeeld het gebruik van CLT maakt het gebouw in de toekomst eenvoudig aanpasbaar en heeft een lage milieu impact doordat het herbruikbaar en hernieuwbaar is. Ook draagt het bij aan het vergroten van het leefcomfort.

Beperken energievraag

Om de energievraag van het woongebouw te beperken zal ingezet worden op hoge isolatiewaarden. De energievraag is te beperken door de toepassing van energiezuinige ver-

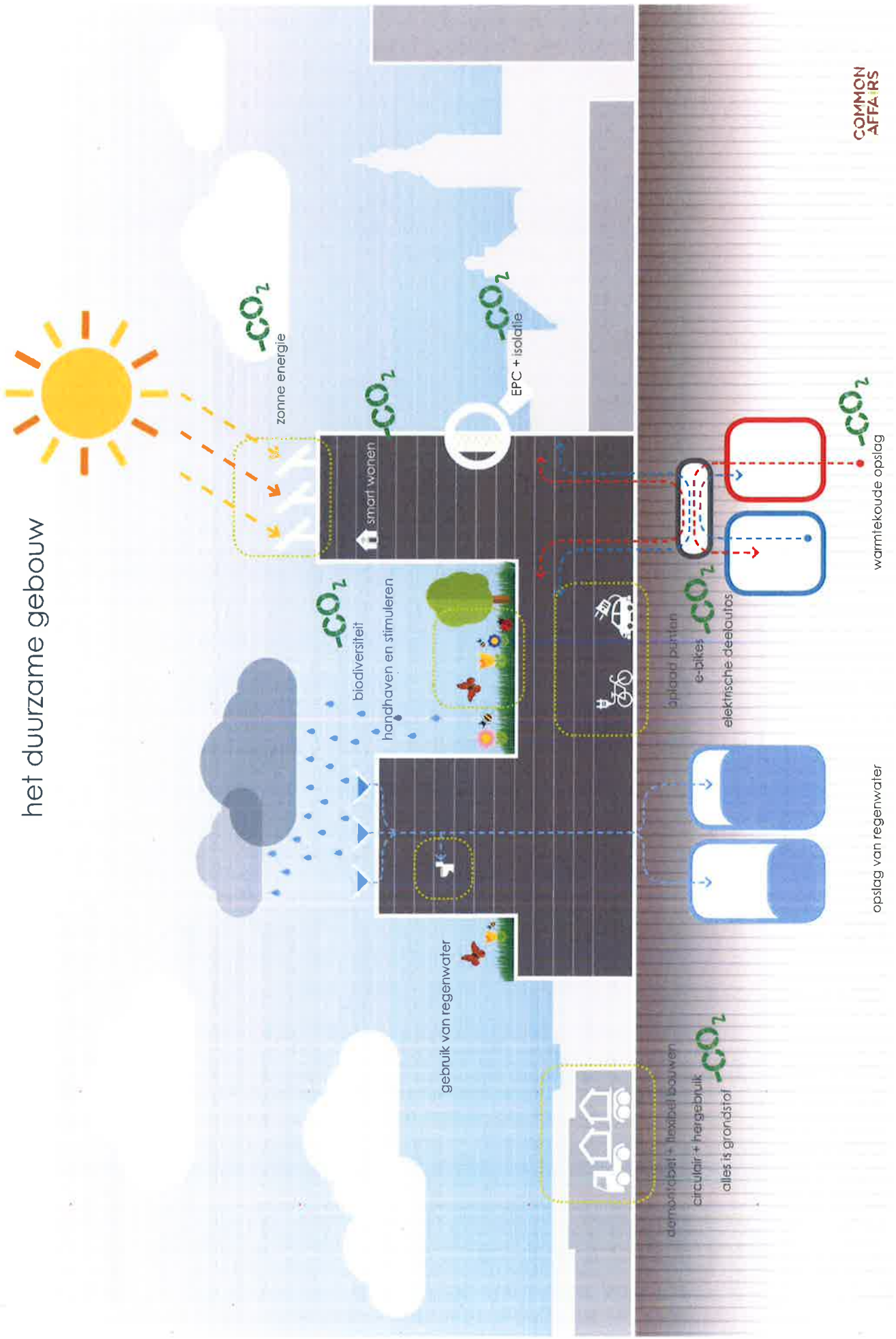
lichting en verwarming. Voor het gebouw is te kiezen voor een duurzame opwekking van energie. Er valt te denken aan de toepassing van PV panelen op de nieuwe vlakke daken. Daarnaast zullen ook systemen van warmteterugwinning en warmte-koude opslag in de bodem nader worden onderzocht.

Terugdingen autogebruik

Het ontwerp is zo ingericht dat het gebruik van auto's wordt teruggedrongen. In het ontwerp wordt sterk ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik. Op de begane grond is een goed bereikbare collectieve fietsenstalling voor de bewoners voorzien. Bij het project wordt onderzocht of een concept van elektrische deelauto's gerealiseerd kan worden om zo het autocdelen te stimuleren voor alle bewoners.

Omdat het project dicht bij goede haltes voor openbaar vervoer ligt (bus & trein), zal ook deze vervoerswijze erg in trek zijn bij de doelgroep. De stalling van auto's wordt voor een deel van de bewoners ook buiten het complex gerealiseerd. Ook dit zal het autogebruik ontmoedigen.

het duurzame gebouw



Duurzaam en groen

Versterken leefbaarheid en veiligheid

Met het project wordt ingezet op een verrijking van het stedelijk weefsel. Juist dan is het van belang om ook de leefbaarheid van het gebied te versterken. Het toevoegen van groen is een belangrijk middel om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken. Met het project wordt ingezet op een vergroening van het gebied. De woondekken worden groen ingericht

Tijdens de verdere planuitwerking zal hier nadere invulling aan worden gegeven.

Zo kunnen de woondekken bijvoorbeeld worden voorzien van een combinatie van isolerende en waterbufferende sedum daken. Andere delen kunnen veel sterker als verblijfsgebied worden ingericht. Een deel van het woondek kan worden ingericht voor de bewoners om individueel of collectief groenten en bloemen te verbouwen (urban farming & urban gardening).

Sociale cohesie

Sociale betrokkenheid is een speerpunt van de eigenaar. Samen met een lokale thuiszorg organisatie wordt er onderzoek of er ontmoetingsruimtes/woonkamers in het project kunnen worden gerealiseerd. De gemeenschappelijke voorzieningen in het complex, gekoppeld aan de zorgwoningen, worden plekken waar bewoners elkaar informeel kunnen ontmoeten en waar vriendschappen zullen ontstaan.



Impressie dak

de duurzame mens



Hoogbouw

De gemeente Roosendaal heeft op dit moment nog geen concrete visie op hoogbouw in de stad. Het centrum van Roosendaal is een aantrekkelijke stad om te wonen. De ruimte om te bouwen is beperkt.

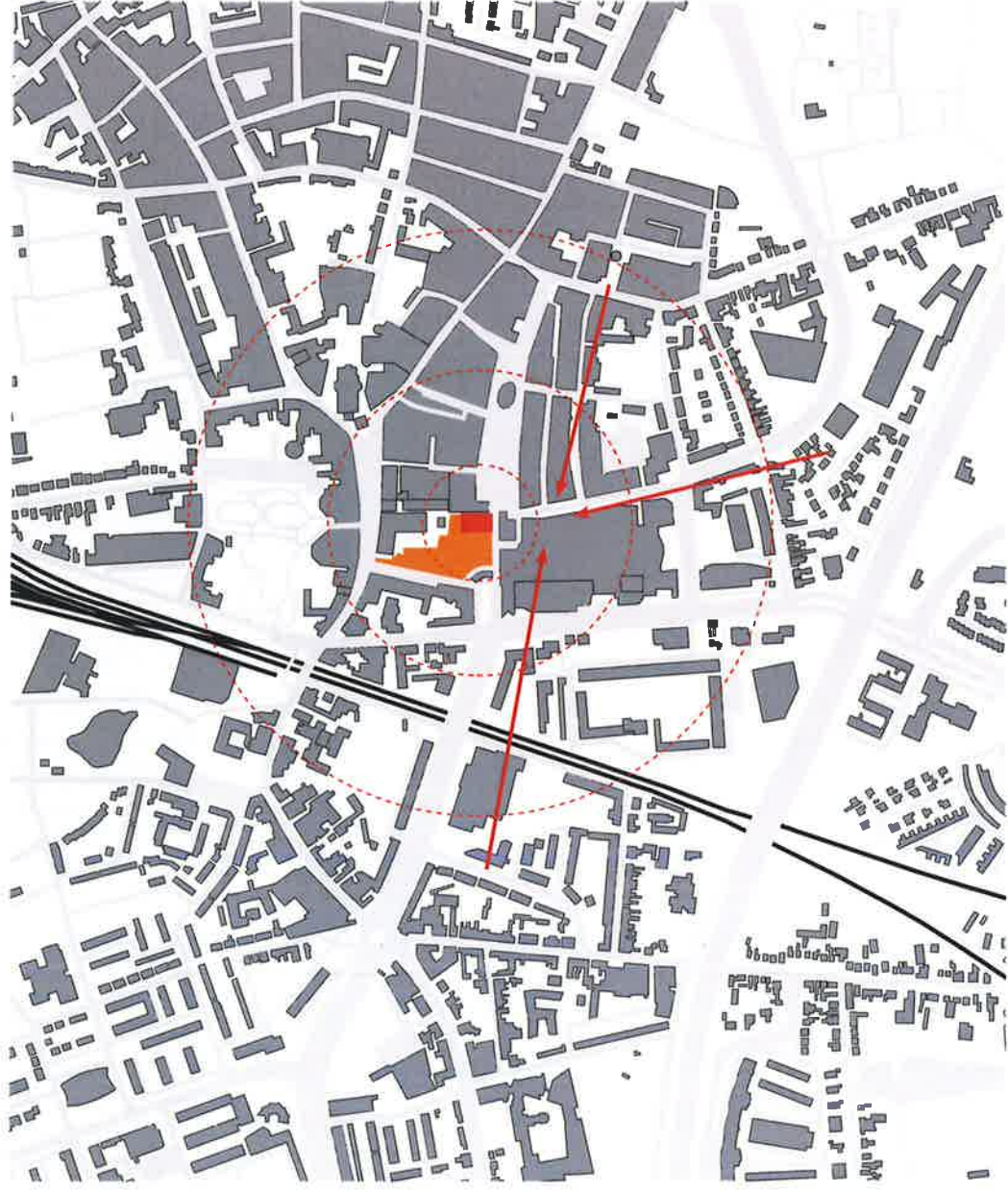
'Voor de beleving van de stad is het een kans om contrasten in de stad aan te brengen door stedelijke knooppunten vorm te geven als ruimtelijk herkenbare eenheden die zich onderscheiden van hun omgeving. In de stedelijke omgeving kunnen nieuwe herkenningspunten komen die, met respect voor bestaande stedelijke waarden, bijdragen aan het eigen (tijds) karakter van de stad. Hoogbouw kan een verrijking van de stad zijn. Uiteraard leveren de afwijkende hoogte en de bijzondere positie een vrij en boeiend uitzicht op voor de hoogbouwbewoners.'

(BRON: Structuurplan Haarlem 2020)

Lerend van andere steden is er wel een opsomming te maken van voorwaarden die de samenleving in de regel stelt bij het realiseren van hoogbouw:

- Niet in de historische binnenstad
- Verdichting van de stad
- Markeren van bijzondere plekken of entrees van de stad
- Versterking van het woonklimaat
- Hoogwaardige architectuur, aantrekkelijk silhouet
- Aantrekkelijke functies op de begane grond
- Geen negatief effect op de directe (woon)omgeving
- Duurzaam en groen

Deze uitgangspunten zijn gehanteerd bij de ontwikkeling van het planconcept.



Niet in de historische binnenstad

Het hoogteaccent wordt gerealiseerd op de kop van de Nieuwe Markt. Juist dit gebied heeft een sterk modern karakter en vormt samen met het historische deel van de binnenstad rond de Markt het centrum.

Verdichting van de stad

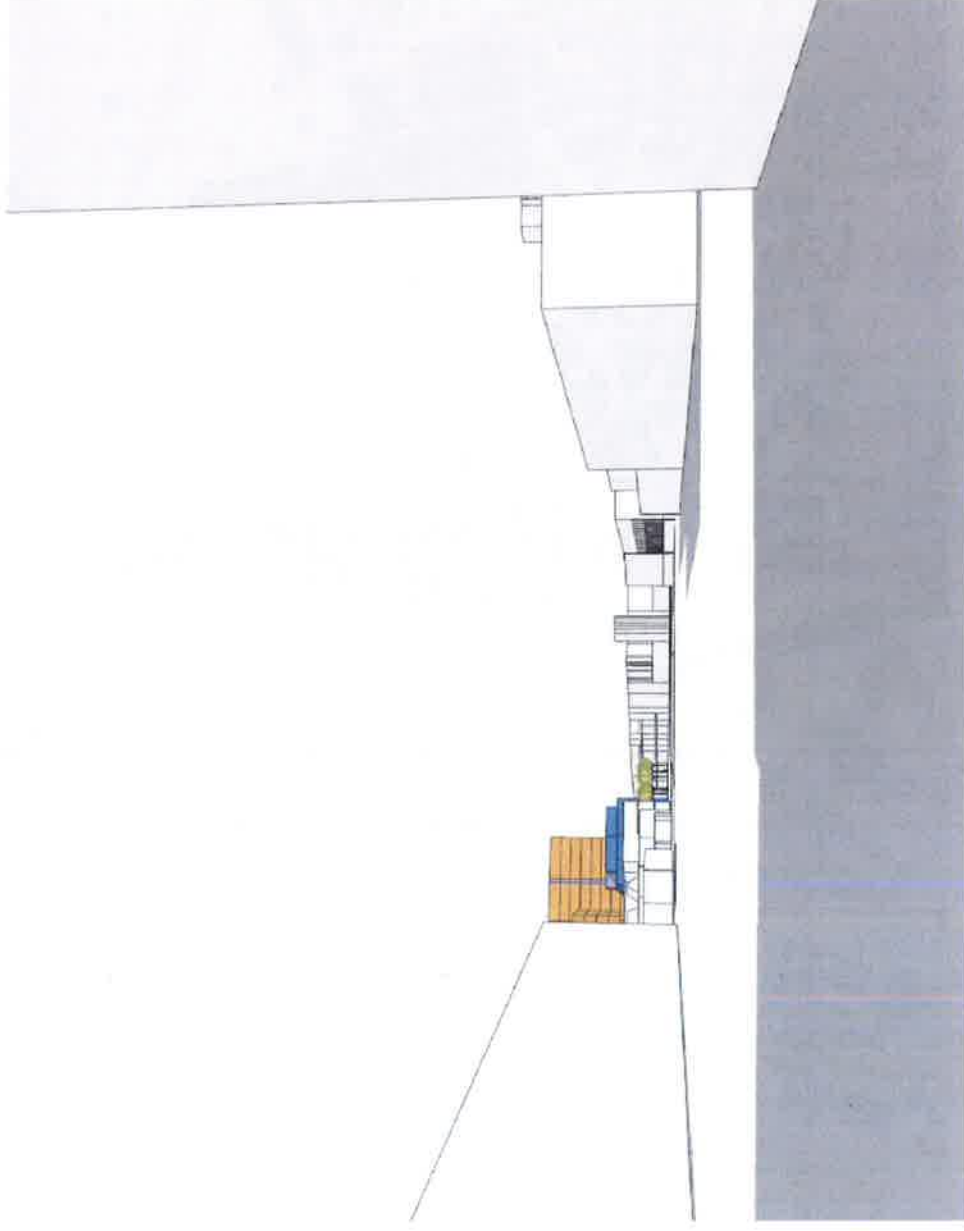
Het is geen uitbreidingslocatie. Het bestaande winkelcomplex wordt gesloopt. De stad zal hier verdichten door de toevoeging van extra woningen.

Markeren van bijzondere plekken of entrees van de stad

Het hoogteaccent krijgt een bijzondere functie in het centrum van Roosendaal. Door de bijzondere plek, op de kop van het lange Nieuwe Plein geeft het een extra impuls aan dit deel van het centrum. Tegelijkertijd staat het in de as van de lange zichtlijn via de Burgemeester Freijterslaan. Op grote afstand markeert het accent hier de binnenstad.

Versterking van het woonklimaat

Met het realiseren van het hoogteaccent wordt er een uniek woonproduct toegevoegd aan de binnenstad. De appartementen variërend in maat en kijken uit over de binnenstad en de groene buitengebieden aan de westkant van de stad.



Hoogwaardige architectuur, aantrekkelijk silhouet

Met de architectuur van het hoogteaccent wordt gerefereerd naar de taal van klassieke wolkenkrabbers. De slankheid van de toren wordt geaccentueerd door te kiezen voor sterke verticale lijnen en een geleiding van het volume (zie referenties Common Affairs).

Aantrekkelijke functies op de begane grond

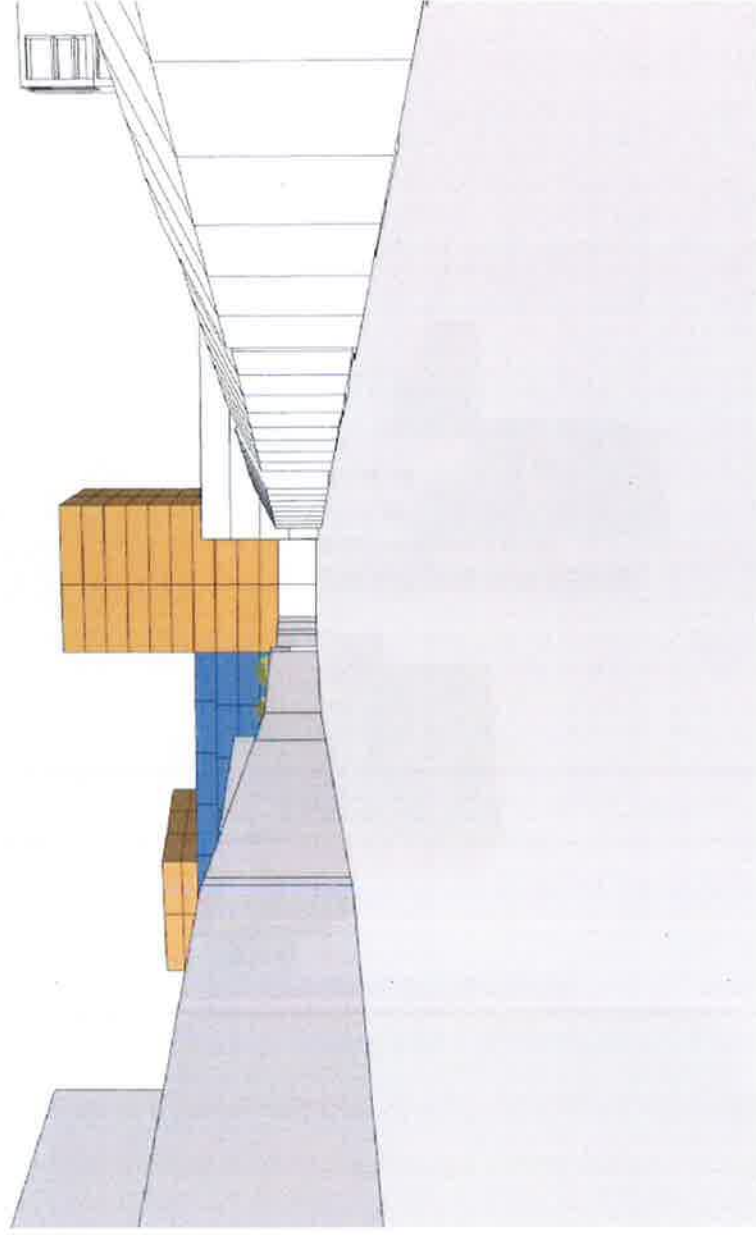
Het woongebouw is gerealiseerd op een plint van commerciële voorzieningen. Hierdoor wordt het levendig stadsbeeld versterkt. De transparante, extra hoge, entreehal naar de toren is prominent in de winkelstraat gepositioneerd.

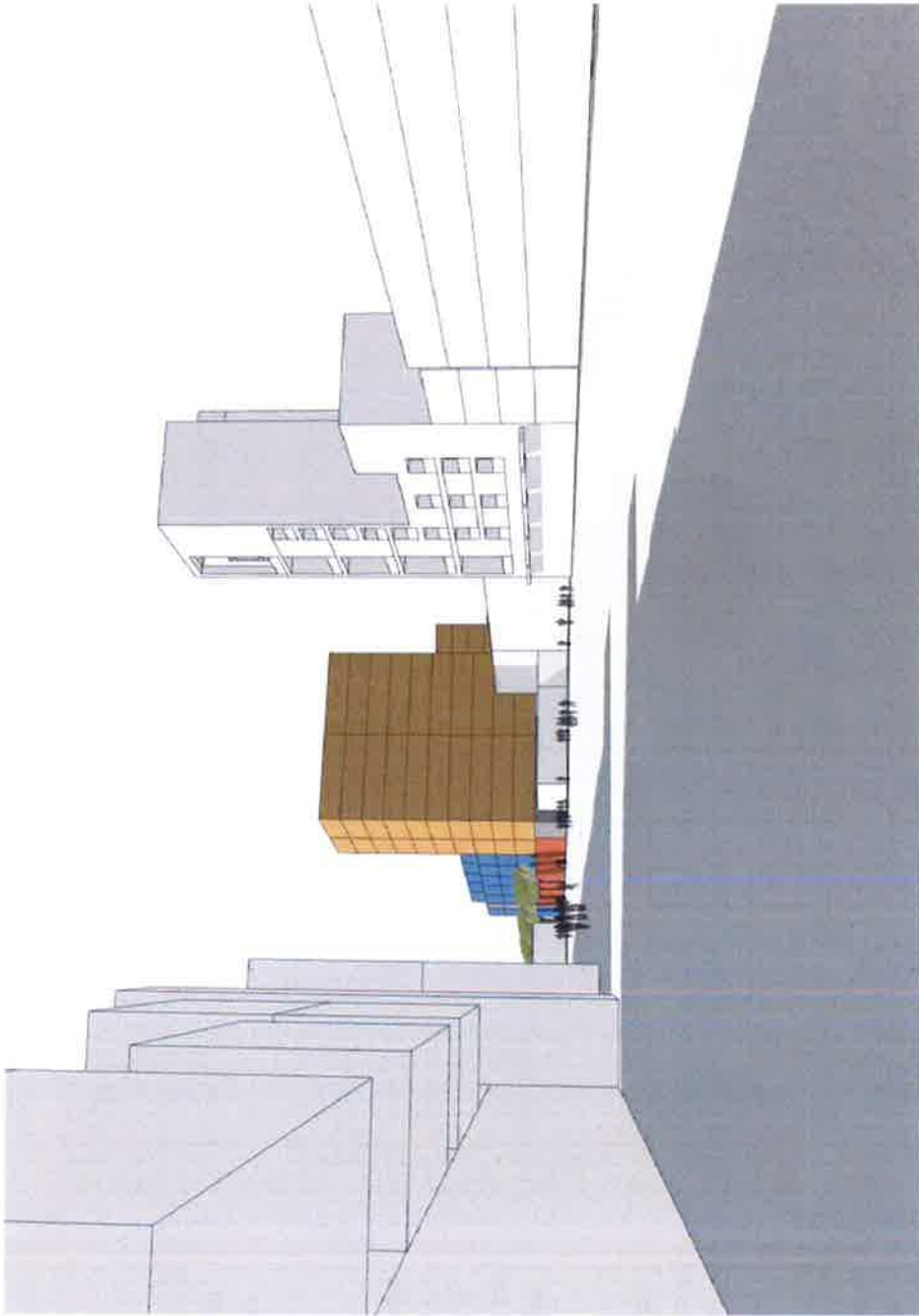
Geen negatief effect op de directe (woon)omgeving

Het hoogteaccent staat aan de rand van de Nieuwe Markt. Het aantal bestaande woningen in de directe omgeving is beperkt. Door de toren ook enigszins terug te plaatsen op de plintbebouwing zal ook de windhinder op maatveld beperkt zijn.

Duurzaam en groen

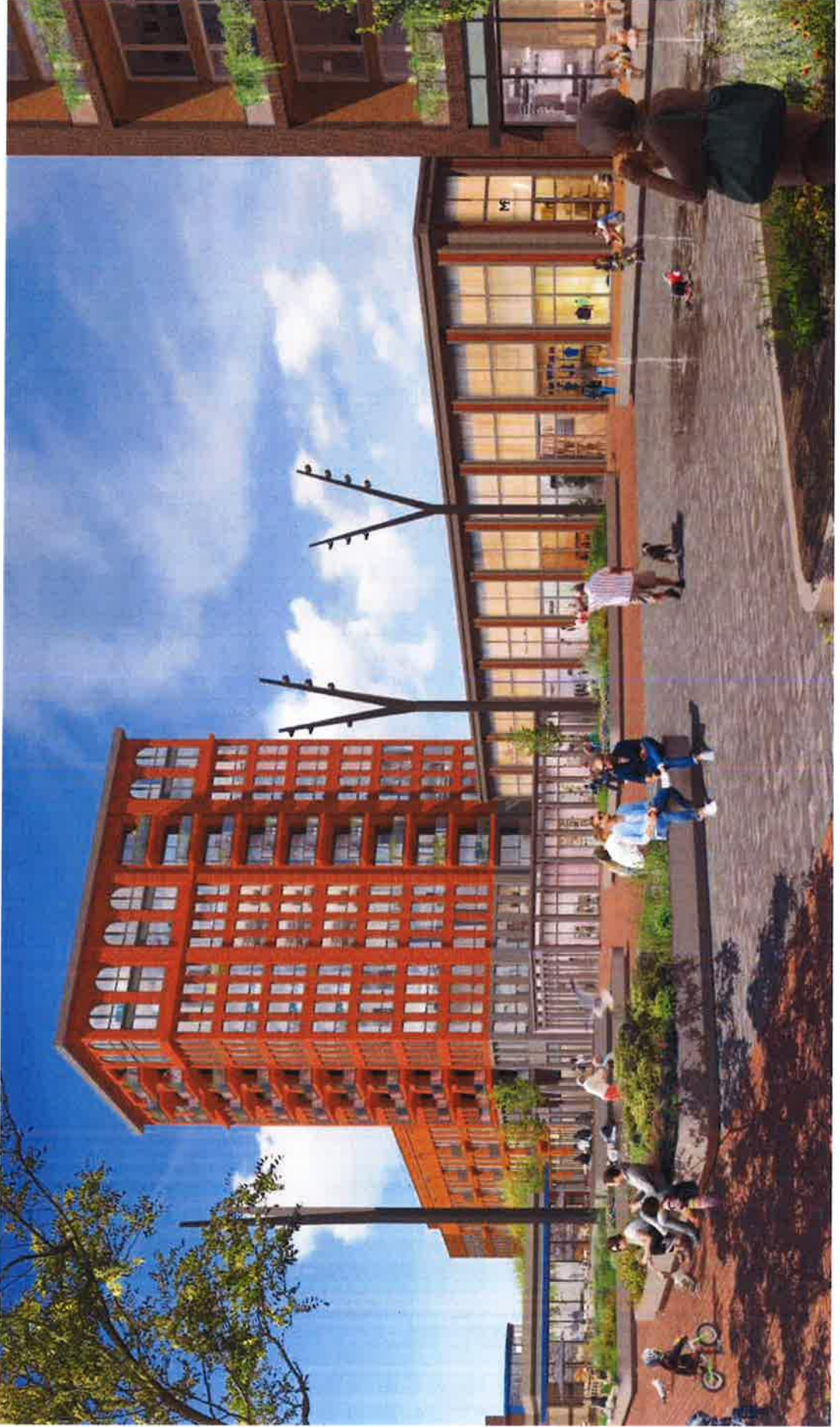
Met het realiseren van het hoogteaccent neemt de bebouwingsdichtheid op deze plek fors toe. Tegelijkertijd zal het gebied ook verder vergroenen. De nieuw gerealiseerde woondekken krijgen een groen karakter.





Perspectief Nieuwe markt





referenties architectuur



Plein 44, Nijmegen



Oosterheem, Zoetermeer



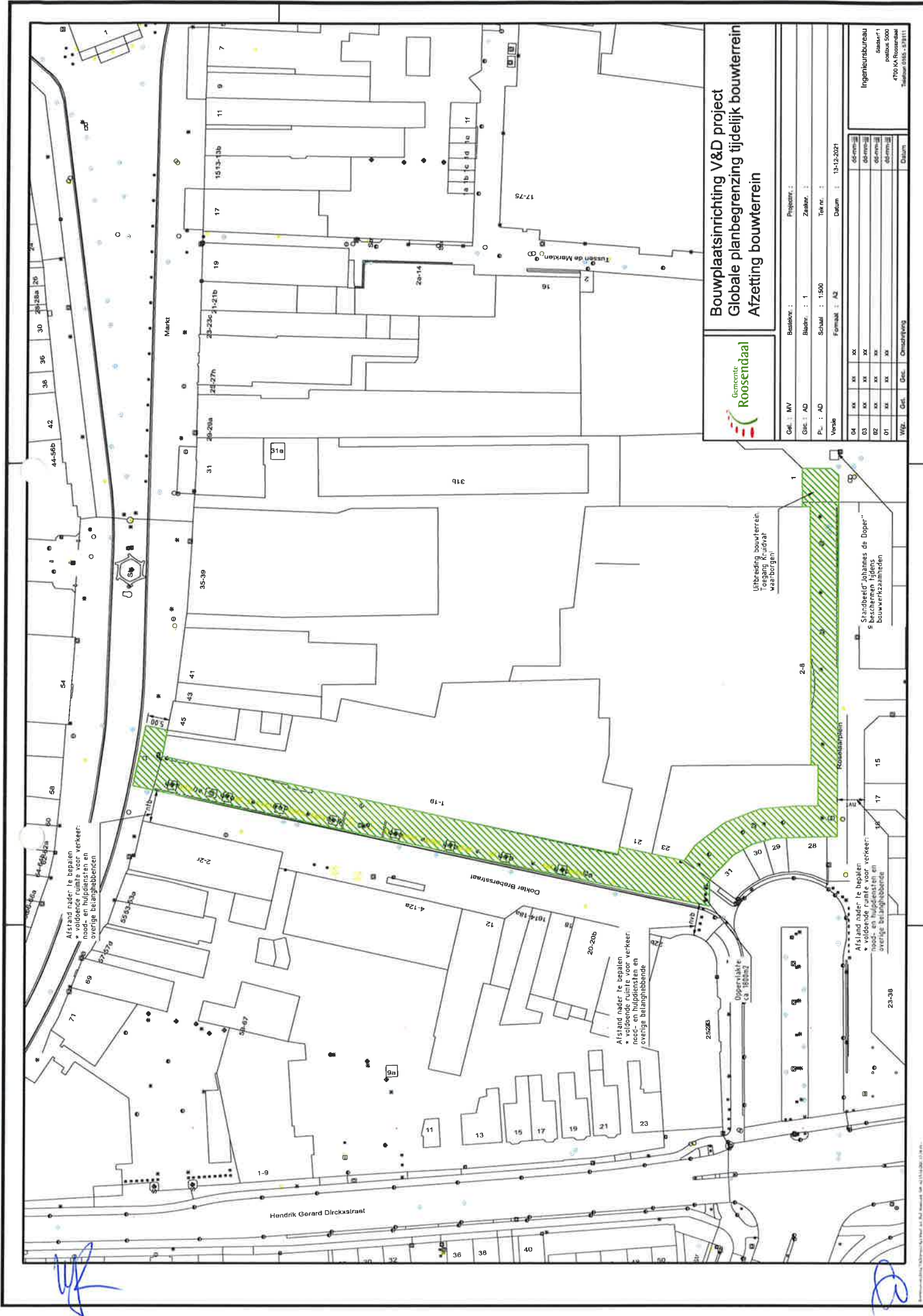




Herontwikkeling locatie V&D Roosendaal

Onderwerp Structuurontwerp
Datum 04.03.2021





**Bouwplaatsinrichting V&D project
Globale planbegrenzing tijdelijk bouwterrein
Afzetting bouwterrein**



Gepl. : MV	Bestelnr. :	Projectnr. :
Gepl. : AD	Bestnr. : 1	Zaaknr. :
Pl. : AD	Schaal : 1:500	Tek nr. :
Versie	Formaat : A2	Datum : 13-12-2021
D4	XX	XX
D3	XX	XX
D2	XX	XX
D1	XX	XX
Wpl.	Gepl.	Datum

Ingenieursbureau
Smeets
postbus 5000
4700 KA Roosendaal
Telefoon 0165 - 331111

Afstand nader te bepalen
* voldoende ruimte voor verkeer:
- nood- en hulpdiensten en
- overige belanghebbenden

Afstand nader te bepalen
* voldoende ruimte voor verkeer:
- nood- en hulpdiensten en
- overige belanghebbende

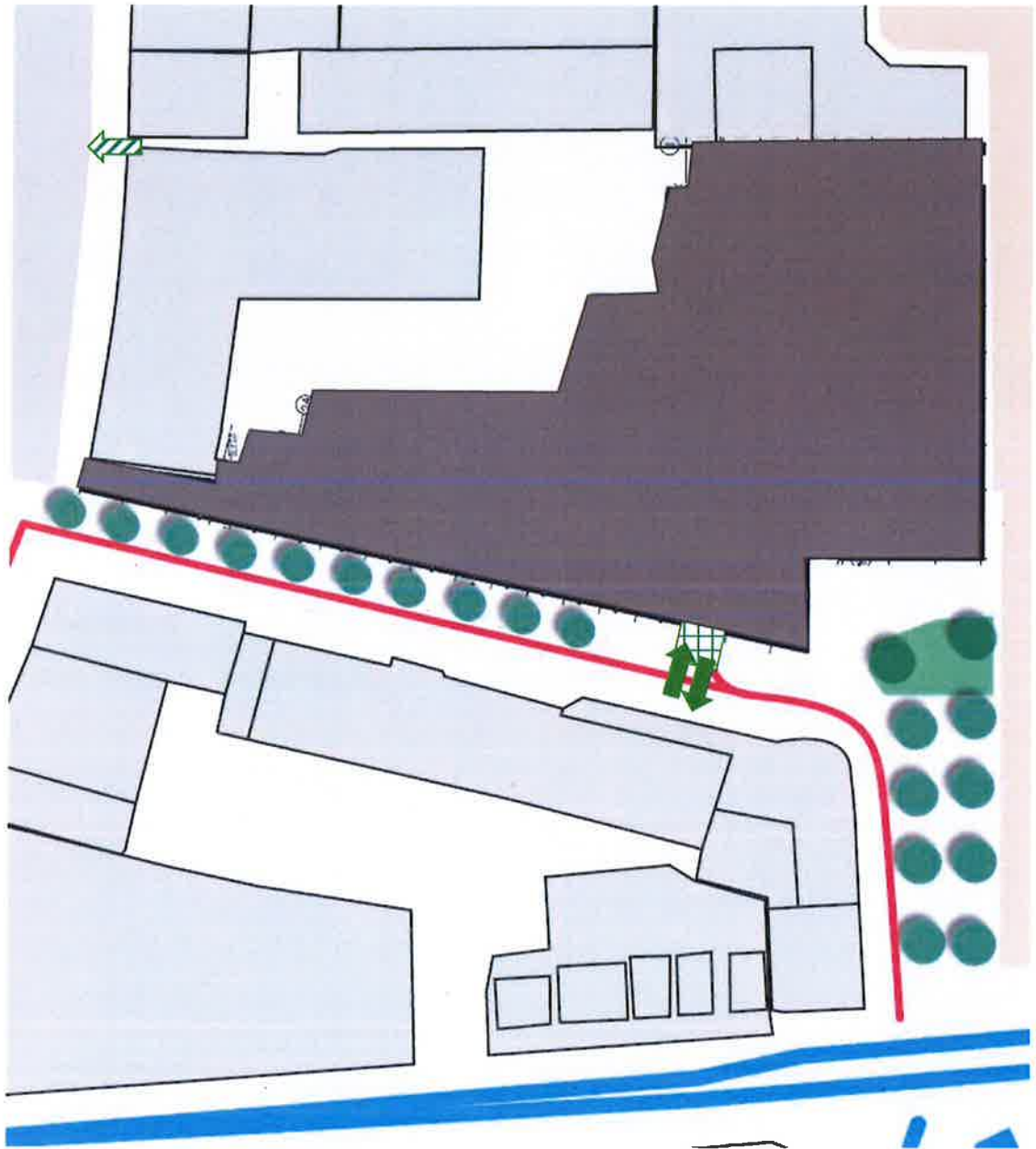
Afstand nader te bepalen
* voldoende ruimte voor verkeer:
- nood- en hulpdiensten en
- overige belanghebbende

Uitbreiding bouwterrein
aan noordzijde
voorzien

Strandbeemd "Johannes de Doper"
* beschermen tijdens
Bouwwerkzaamheden

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



4

3