

Toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel	5
1.3 Ligging plangebied	5
1.4 Geldende bestemmingsregeling	6
1.5 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	8
2.1 Europees beleid	8
2.2 Rijksbeleid	8
2.3 Provinciaal beleid	12
2.4 Beleid waterschap	17
2.5 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED	33
3.1 Historische analyse van het gebied	33
3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied	37
3.3 Functionele analyse van het gebied	45
Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN	48
4.1 Bedrijven- en milieuzonering	48
4.2 Geur	50
4.3 Luchtkwaliteit	50
4.4 Externe veiligheid	52
4.5 Geluid	57
4.6 Bodem	58
4.7 M.e.r. beoordeling	59
4.10 Water	60
4.11 Flora en fauna	62
4.12 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten	64
Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED	69
5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden	69
5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	69
5.3 Functionele ontwikkelingen	71
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	75
6.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)	75
6.2 Opzet van de nieuwe bestemmingsregeling	75
6.3 Regeling bestemmingen	76
6.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	80
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	82
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK	83
8.1 Overleg	83
8.2 Inspraak	83

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (2008) is de gemeente Roosendaal in 2003 begonnen met een actualiseringsprogramma om te komen tot een actueel bestemmingsplannenbestand voor de hele gemeente. Het gemeentelijk grondgebied was versnipperd in een groot aantal bestemmingsplannen uit verschillende perioden. Bovendien zat er verschil in systematiek tussen de diverse bestemmingsplannen.

Inmiddels is de gemeente al een heel eind op weg met het programma. Er zijn inmiddels veel minder bestemmingsplannen van kracht voor het grondgebied en de bestemmingsplannen hebben veelal dezelfde systematiek.

Het voorliggende bestemmingsplan omvat het spoorwegemplacement, de bijbehorende stationsbebouwing en het aangrenzende terrein van het RBC-stadion. Ook voorziet dit bestemmingsplan voor een klein gedeelte in de passerelle, die de verbinding voor langzaam verkeer zal gaan vormen tussen het centrum van Roosendaal en de toekomstige uitbreidingswijk Stadsoevers, 1e fase. Het grootste deel van de passerelle vindt zijn regeling in het inmiddels vigerende bestemmingsplan SpoorHaven 1e fase.

Het Stationsgebied staat in de belangstelling. In de wat verdere toekomst worden hier grootschalige stedelijke transformatieprocessen voorzien. De ambities liggen hoog. Toch is op dit moment nog onduidelijk wanneer en in welke vorm de ambitieuze plannen geconcretiseerd zullen worden.

Omdat het vanwege wetgeving noodzakelijk is om op korte termijn te komen tot een nieuw bestemmingsplan, is voor het stationsgebied en omgeving een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Daarbij is ervoor gekozen vooral de huidige situatie te regelen en ervoor zorg te dragen, dat de toekomstige ontwikkelingen niet te zeer verstoord kunnen worden.

1.2 Doel

Voor het plangebied "Stationsgebied en omgeving" vigeert het bestemmingsplan "Stationswerf". Een groot gedeelte van het plangebied Stationswerf is reeds geactualiseerd door opname in de aangrenzende plannen Borchwerf I en Spoorhaven, 1e fase. Het resterende plangebied wordt door dit bestemmingsplan geactualiseerd.

Doel van het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving is het bieden van een actuele juridische regeling voor het spoorwegemplacement, de bijbehorende stationsbebouwing en het aangrenzende terrein van het RBC-stadion.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied "Stationsgebied en omgeving" wordt aan de noordzijde begrensd door Borchwerf en de Bosstraat. Het plangebied sluit daarmee aan op de plangrenzen van bestemmingsplan Borchwerf 1. Ten westen wordt het plan begrensd door de plangrenzen van het bestemmingsplan SpoorHaven, 1e fase, waaronder een gedeelte van de Industriestraat. Aan de zuidzijde wordt het plangebied globaal begrensd door de Stationsstraat en de Spoorstraat en sluit daarbij aan op de plangrenzen van de bestemmingsplannen Centrum Noord en Groot Kalsdonk.

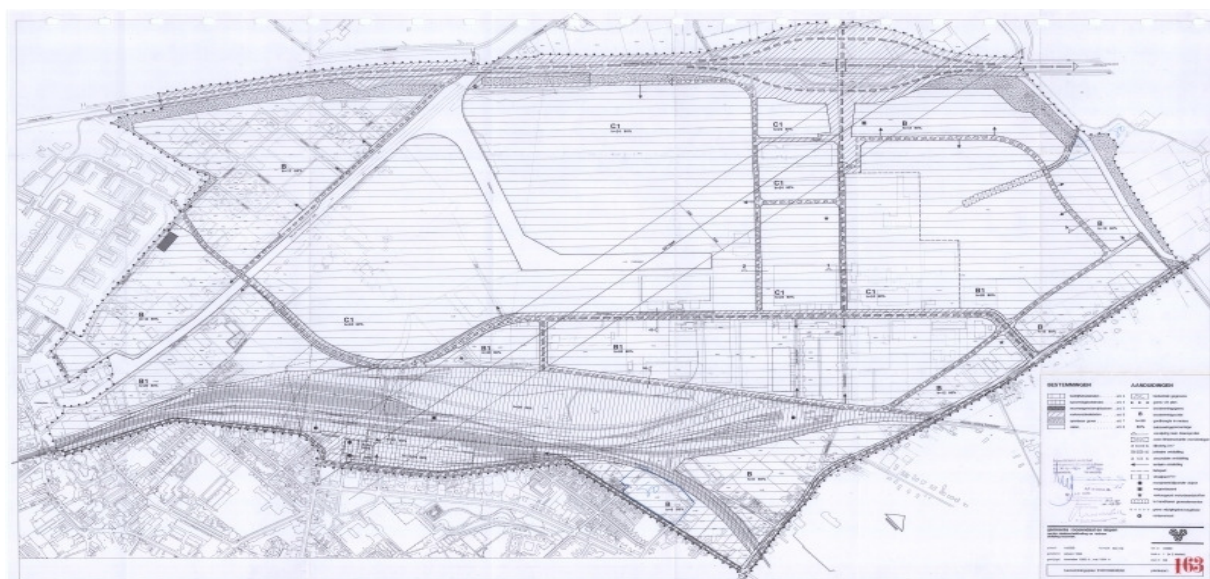
De ligging van het plangebied is op de volgende afbeelding aangegeven.



Afbeelding Ligging plangebied

1.4 Geldende bestemmingsregeling

Voor het plangebied "Stationsgebied en omgeving" geldt op dit moment het bestemmingsplan "Stationswerf" vastgesteld door de gemeenteraad op 30 juni 1994 (BAZ/39a) en onherroepelijk geworden op 30 januari 1995.



Overzicht geldend bestemmingsplan "Stationswerf"

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. Met name het planologisch beleid op provinciaal en gemeentelijk niveau komt aan bod. In hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. In hoofdstuk 4 worden alle onderzoeken behandeld die betrekking hebben op het plangebied. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van het plan, waarbij met name de planologische aspecten en de visie ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied aan de orde komen. Hoofdstuk 6 bevat de juridische planbeschrijving, waarin de juridische aspecten van het bestemmingsplan worden beschreven. In hoofdstuk 7 wordt kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 8 is plaats ingeruimd voor korte toelichting op het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

2.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt eisen aan de chemische kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en de ecologische kwaliteit van oppervlaktewater. In het gebied West Brabant is onder regie van Waterschap Brabantse Delta per waterlichaam bepaald wat de knelpunten en de KRW-doelen zijn. Vervolgens zijn de maatregelen bepaald om die kwaliteitsdoelen te bereiken. Van elk RWSR-gebied in het waterschap wordt een rapport gemaakt waarin de KRW-maatregelen vastgelegd zijn (RWSR=Regionale Watersysteem Rapportage). Waterschap en gemeenten leggen de KRW-maatregelen in bestuurlijke besluiten vast. Na de besluitvorming worden de maatregelen opgenomen in de "deelstroomgebiedsbeheersplannen" voor de Maas en de Schelde. De KRW is al in 2005 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en al vanaf 2000 in Europa van kracht. Van belang is dat bij initiatieven tenminste voldaan wordt aan het stand-still principe. Dit houdt in dat een ingreep (uitvoering van het ruimtelijk plan) de toestand van het watersysteem niet mag verslechteren, tenzij beargumenteerd kan worden dat dit wegens 'een hoger doel' niet anders kan. In paragraaf 4.10 wordt hierop nader ingegaan.

2.2 Rijksbeleid

2.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Inleiding

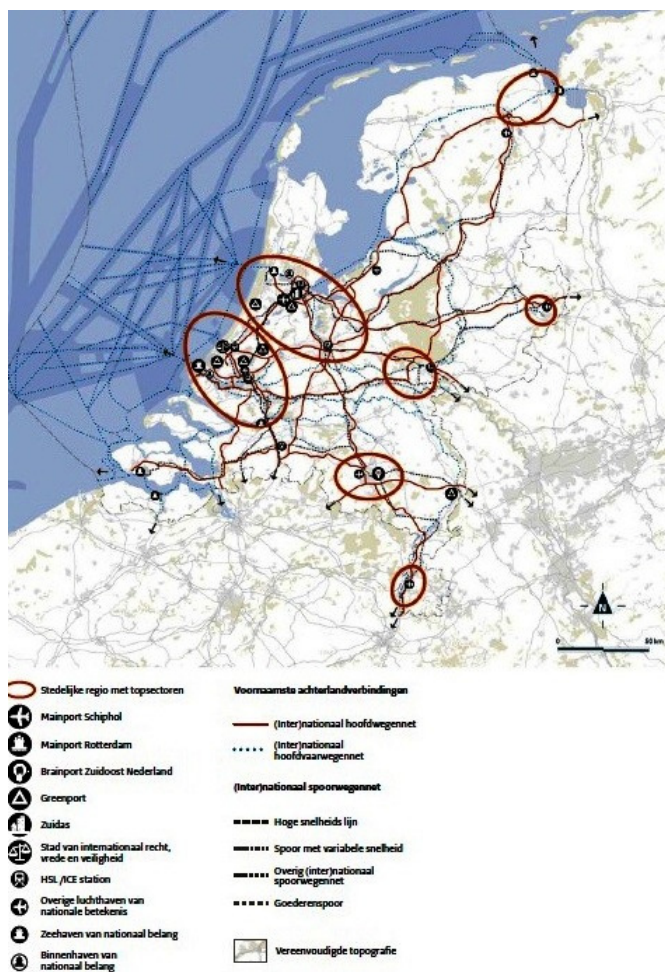
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten : PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Samenhangende visie

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en selectieve rijksbetrokkenheid.

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om die nieuwe aanpak vorm te geven.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudige regelgeving.



Afbeelding Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

Ontwikkelingen en ambities 2040

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Concurrentiekracht

De ambitie is dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk-economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een optimale internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's in 2040 en uitstekende (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Bereikbaarheid

De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbaarheid en veiligheid

De ambitie is dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut. Op het gebied van leefbaarheid en veiligheid is de ambitie dat Nederland in 2040 zijn inwoners een veilige en gezonde leefomgeving biedt met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied.

Rijksdoelen en nationale belangen

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Toezicht

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

Plangebied

De MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-regio Brabant en Limburg omvat de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost-Nederland als belangrijk economisch gebied. De opgaven van nationaal belang in dit gebied die betrekking heeft op het bestemmingsplangebied betreft het uitvoeren van onderzoek naar het goederenvervoer op het spoor op de lange termijn inclusief het uitvoeren van de afspraken uit de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam hierover.

2.2.3 Nationaal bestuursakkoord water

Op basis van het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het rijk, de provincies, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekent. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen.

Relevante aspecten uit het NBW zijn:

- Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.
- Toepassen van de trits vasthouden-bergen-afvoeren, met als eerste insteek het vasthouden van water.
- Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken,
- Wateropgave (de benodigde bergingscapaciteit voor het opvangen van pieken in neerslag) bepalen aan de hand van de NBW normen regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied geldt een norm van $T=100$ (bui die eens in de 100 jaar voorkomt). Voor glastuinbouw geldt een norm van $T=50$ (bui die eens in de 50 jaar voorkomt). En voor akkerbouw en grasland geldt respectievelijk $T=25$ en $T=10$

In het kader van het NBW dient in de toekomst ondermeer de wateropgave (zowel in het stedelijk als ook in het landelijk gebied) te worden uitgewerkt. Hierbij zijn de genoemde werknormen, de kans dat voor een bepaald grondgebruik het peil van het oppervlaktewater het maaiveldniveau mag overschrijden, maatgevend. Ten behoeve van deze wateropgave kan in de toekomst ruimte voor waterberging benodigd zijn binnen de bestemmingsplangrenzen. Op basis van de thans beschikbare informatie is echter hiervoor nog geen ruimtelijke reservering voorzien. In voorkomende gevallen kan de gemeente deze mogelijke functieveranderingen (bijvoorbeeld dubbelbestemming) door middel van een nieuw bestemmingsplan of een projectbesluit wijzigen. De watertoets zal dan worden doorlopen, het betreffende 'plangebied' zal worden besproken in het waterpanel en er zal een waterparagraaf worden opgesteld. Op deze wijze is het aspect water ook in de toekomst op een zorgvuldige wijze ingebed in het bestemmingsplan.

Indien sprake is van nieuw verhard oppervlak, wordt op basis van de werknormen in het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' voor het stedelijk gebied $T=100$ geëist. Het is het meest voor de hand liggend (vaak eenvoudig mogelijk door toestaan van peilstijging tot aan het maaiveld) dat deze wordt meegenomen in de aan te leggen infiltratie / retentievoorziening. Het is echter toegestaan om deze

retentie te realiseren in groenstroken en op straat, indien er geen afwenteling plaatsvindt op andere gebieden en geen wateroverlast optreedt in woningen en bedrijven. Dit laatste is vaak alleen mogelijk als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.

2.2.4 Waterwet

Inleiding

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland worden vervangen door deze Waterwet en de zes verschillende vergunningen worden opgenomen in één vergunning. Met de Waterwet hebben het rijk, waterschappen, provincies en gemeenten moderne wetgeving in handen om integraal waterbeheer te realiseren, om te zorgen voor waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan. Ook verplicht de Waterwet waterschappen en gemeenten om hun taken en bevoegdheden onderling af te stemmen, in het bijzonder voor de riolering en de zuivering van afvalwater.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Verder kunnen waterbeheerders via waterakkoorden afspraken maken met andere overheden over het te voeren waterbeheer. Dit akkoord is vormvrij en kan over alle onderwerpen van waterbeheer gaan. Ook biedt de wet de mogelijkheid om tot bestuurlijke afspraken te komen tussen een waterschap en een gemeente. Deze laatste mogelijkheid is procedureel eenvoudiger.

Een belangrijke verandering na het in werking treden van de Waterwet is de onderverdeling in het bevoegde gezag met betrekking tot directe en indirecte lozingen. Alle indirecte lozingen vallen onder het Wm bevoegde gezag (gemeente en provincie). Alle directe lozingen vallen onder het gezag van de Waterwet (waterschappen voor de regionale wateren en Rijkswaterstaat voor de rijkswateren).

De directe lozingen vallen onder de Waterwet (Wtw). De indirecte lozingen zijn opgegaan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Organisatie waterbeheer

De Waterwet kent formeel slechts twee waterbeheerders: het rijk, als de beheerder van de rijkswateren, en de waterschappen, als de beheerders van de overige wateren. Deze laatsten zijn daarnaast ook verantwoordelijk voor het zuiveringsbeheer. Provincies en gemeenten zijn formeel geen waterbeheerder, maar hebben wel waterstaatkundige taken. Zo blijft de provincie voorlopig bevoegd gezag voor drie categorieën grondwateronttrekkingen en infiltraties: de openbare drinkwaterwinning, ondergrondse energieopslag en industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³ per jaar. Op gemeenten rust een hemel- en grondwaterzorgplicht, zoals deze in januari 2008 via de Wet gemeentelijke watertaken is vastgelegd in de Wet op de waterhuishouding. De Waterwet regelt daarnaast ook de onderlinge toezichtverhoudingen van de verschillende betrokken overheden. Provincies houden toezicht op waterschappen en gemeenten en waar nodig kan de provincie gebruik maken van instructies of aanwijzingen. Een provincie of het rijk kan met besluiten of handelingen optreden in plaats van een waterschap of een gemeente. In situaties waarin bovenregionale belangen of internationale verplichtingen spelen, kan de minister van Verkeer en Waterstaat de toezichtinstrumenten benutten.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO)

Inleiding

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 weer (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.

Door allerlei ontwikkelingen en wensen gaat de provincie meer dan voorheen duurzaam en zorgvuldig om met de ruimte. De autonome ontwikkelingen in het landelijk gebied (agrarische bedrijven die stoppen versus schaalvergroting en intensivering) vragen om ontwikkelingsruimte in het landelijk gebied. De provincie wil daar meer dan voorheen ruimte aan bieden, Maar wel met aandacht voor een versterking van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van Brabant.

In het licht van deze opgaven is het vigerende ruimtelijke beleid bekeken. De conclusie is dat een groot deel van het provinciale ruimtelijke beleid nog steeds actueel is en daarom ongewijzigd blijft. Voorbeelden zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, het verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden en het concentratiebeleid voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen.

Relatie met de Agenda van Brabant

Na vaststelling van de structuurvisie in februari 2010, hebben Provinciale Staten in juni 2010 de Agenda van Brabant vastgesteld. Hierin zijn de opgaven voor de provincie voor de komende jaren en de rol die de provincie daarin neemt beschreven. Dit heeft direct invloed op de structuurvisie. De structuurvisie is de eerste van vier strategische beleidsdocumenten (Provinciaal Waterplan, Provinciaal Verkeers en Vervoersplan en het Provinciaal Milieu Plan) dat na de Agenda van Brabant wordt vastgesteld. In de structuurvisie komen de ruimtelijk-fysieke opgaven uit de drie andere strategische plannen samen. In die zin is de structuurvisie een integratiekader voor die plannen en bepalend voor de rol die de provincie neemt in het ruimtelijk fysieke domein. De Agenda van Brabant benoemt het ruimtelijk-fysieke domein als één van de kerntaken voor de provincie.

De lijn van de Agenda van Brabant is als volgt in de structuurvisie verwerkt:

- Algemeen: de structuurvisie vormt de uitwerking en verdieping van de keuzes uit de Agenda van Brabant voor het ruimtelijk fysieke domein;
- Hoofdstuk 2 Trends en ontwikkelingen: de ruimtelijke opgaven uit de structuurvisie sluiten aan bij de ruimtelijk relevante opgaven uit de Agenda van Brabant;
- Hoofdstuk 3 Visie: de ruimtelijke visie staat in het perspectief van het optimaliseren van het vestigings- en leefklimaat van Brabant, vanuit het streven naar een complete kennis- en innovatieregio;
- Hoofdstuk 4 Sturingsfilosofie: de sturingsfilosofie is benaderd vanuit de drie kernrollen: gebiedsautoriteit, systeemverantwoordelijke en regisseur van de uitvoering. Dit sluit aan op de vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

Inhoud Structuurvisie

In de structuurvisie benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een '**Deel A Visie en sturing**', waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt, is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

In 'Deel B Structuren en beleid' staat op welke wijze de provincie stuurt op de functies in Noord-Brabant. Daarvoor zijn vier ruimtelijke structuren opgesteld: 1. *de groenblauwe structuur*, 2. *het landelijk gebied*, 3. *de stedelijke structuur* en 4. *de infrastructuur*.

Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen en kiest de provincie voor een bepaalde ordening van functies. De structuren geven een integrale hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies.

De manier waarop dit perspectief wordt gerealiseerd is opgenomen in de uitvoeringsparagrafen van de structuren. Daarin komen de vier manieren van sturen terug en is af te lezen voor welke wijze van sturen de provincie kiest bij de realisatie van haar doelen. De ruimtelijke structuren zijn opgenomen in Deel B van de structuurvisie. Samen vormen ze de provinciale ruimtelijke structuur.

Het laatste onderdeel van de structuurvisie is de uitwerking gebiedspaspoorten. De gebiedspaspoorten geven aan wat het provinciale belang van landschap is. Ook wordt in de structuurvisie aangegeven hoe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het behoud en de versterking van de landschapskennmerken die bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype.

De uitwerkingsplannen van het Streekplan 2002 zijn ingetrokken. In de Verordening ruimte zijn het verstedelijkingsbeleid en de zoekgebieden voor verstedelijking vastgelegd. De sturing op de kwalitatieve opgave per regio is in de structuurvisie opgenomen.

De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Van een aantal onderwerpen verplicht het Rijk de provincie ze uit te werken in de provinciale verordening. Dit is in de ontwerp AMvB Ruimte opgenomen. Daarnaast wordt ook een aantal provinciale ruimtelijke belangen die voortkomen uit het vastgestelde Provinciaal Waterplan.

De structuurvisie is op 1 oktober 2010 vastgesteld door Provinciale Staten.

2.3.2 Verordening ruimte

De Verordening ruimte Noord-Brabant 2012 (vastgesteld op 11 mei 2012 en in werking getreden op 1 juni 2012) bevat in hoofdzaak algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen waarbij afgeweken wordt van bestemmingsplannen. Daarnaast regelt de Verordening ruimte de organisatie van het regionaal ruimtelijk overleg waarin afspraken over woningbouw, bedrijventerreinen en kantorenlocaties worden gemaakt.

Hierna wordt ingegaan op de Verordening voor zover die betrekking heeft op het plangebied.

Ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsverbetering van het landschap

De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dat betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage dienen te leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant en dat gemeenten bij ruimtelijke afwegingen het principe van zorgvuldig ruimtegebruik toepassen. Ook wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken.

Stedelijke ontwikkeling en regionaal ruimtelijk overleg

Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van de verstedelijking. Dit betekent dat het leeuwendeel van de woningbouw, de bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in de stedelijke concentratiegebieden (bestaand stedelijk gebied van de grotere kernen). Nieuw ruimtebeslag buiten deze gebieden kan slechts als inbreiding of herstructurering niet tot de mogelijkheden behoren, en dan in de zogenaamde zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling

Het plangebied "Stationsgebied e.o." valt in het door de provincie aangegeven 'Bestaand stedelijk gebied', 'stedelijk concentratiegebied'. Artikel 3.2 'bestaand stedelijk gebied' van de Verordening is

daarmee van toepassing. In de Verordening ruimte is het bestaand stedelijk gebied van alle Brabantse kernen vast gesteld en op de kaart verbeeld. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij, binnen de grenzen van andere wetgeving, om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Daarnaast bevat de Verordening ruimte specifieke regels voor nieuwbouw van woningen (artikel 3.5) en aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantoorlocaties (artikel 3.6), regels voor bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties (artikel 3.7) en regels voor bestaande en nieuw te vestigen bedrijven in kernen in landelijk gebied (artikel 3.8).

De provincie verwacht van gemeenten dat zij bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties en de opstelling van gemeentelijke ruimtelijke plannen daarvoor rekening houden met afspraken zoals die zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijke overleg. Het vereiste van regionale afstemming is gebaseerd op de constatering dat wezenlijke processen met betrekking tot het wonen zich meer en meer afspelen op het regionale schaalniveau. Het wonen moet dan ook steeds meer als een regionale opgave worden gezien en de noodzaak om met betrekking tot de woningbouw tot (meer en betere) regionale afstemming te komen en ook regionale afspraken te maken wordt alleen maar groter. In lijn hiermee voorziet de Verordening ruimte erin dat, op basis van de door de provincie opgestelde bevolkings- en woningbehoefteprognose, in regionaal verband bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de gemeentelijke woningbouwprogramma's in samenhang met de gemeentelijke plancapaciteit voor woningbouw.

In het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) worden afspraken gemaakt over de plancapaciteit voor de gemeente. De gemeentelijke woningbouwprogrammering is afgestemd op deze afspraken. Jaarlijks wordt door middel van een matrix aan de Provincie een overzicht gestuurd met de laatste stand van zaken met betrekking tot woningbouwprojecten zoals ze in de gemeente zijn geprogrammeerd.

Zorgvuldig ruimtegebruik (waaronder intensief en meervoudig ruimtegebruik)

Verhoging van de ruimteproductiviteit is onder meer mogelijk door ondergrondse of in pandige parkeervoorzieningen aan te leggen, meer in de hoogte te bouwen en restruimte terug te dringen of te voorkomen. Invoering van parkmanagement biedt eveneens interessante mogelijkheden om het ruimtebeslag te beperken. Parkmanagement richt zich onder andere op een beter beheer en een intensievere benutting van bedrijventerreinen en kantorenlocaties én op de aanleg en het gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen en gebouwen. Het derde lid van het artikel geeft in algemene bewoordingen aan op welke wijze zorgvuldig ruimtegebruik aan de orde dient te komen in een gemeentelijk planologisch besluit. Het gaat daarbij om:

- een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag;
- een minimale omvang van uit te geven bedrijfskavels;
- een op de aard van de bedrijvigheid aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte; en
- regels omtrent het tegengaan van oneigenlijk ruimtegebruik.

Oneigenlijk ruimtegebruik

De uitgeefbare ruimte op bedrijventerreinen en kantorenlocaties dient in het algemeen beschikbaar te zijn voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving of op een woon-werklocatie passen. Uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik moet oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen worden voorkomen. De volgende activiteiten zijn goed inpasbaar in een (gemengde) woonomgeving of op een woon-werklocatie en dienen in het algemeen te worden geweerd op een zwaar bedrijventerrein:

- in stedelijk concentratiegebied, bedrijven behorend tot milieucategorie 1 en 2, met uitzondering van milieucategorie 2: bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw of een bedrijf met een kavelgrootte van meer dan 5000 m²;
- in kernen in landelijk gebied, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1;
- bedrijfswoningen;
- kantooractiviteiten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen, voor zover niet direct verband houdend met een of meer op het desbetreffende terrein gelegen bedrijven zoals een zogenaamd Facility Point op een bedrijventerrein.

2.3.3 Provinciaal Waterplan 'Waar water werkt en leeft'

Het Provinciaal Waterplan bevat het strategische waterbeleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2010-2015. Het plan doorloopt samen met de plannen van het Rijk en de waterschappen een 6-jarige beleidscyclus die is afgestemd op de verplichtingen uit de Kaderrichtlijn Water. Naast beleidskader is het Provinciaal Waterplan ook toetsingskader voor de taakuitoefening van lagere overheden op het gebied van water. Het plan is tevens beheerplan voor grondwateronttrekkingen. Bovendien is het plan een structuurvisie voor het aspect water op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

De provincie hanteert de volgende hoofddoelstelling voor het waterbeleid in Noord-Brabant:
De provincie wil dat het water bijdraagt aan een gezonde omgeving voor mens, dier en plant, waarin we veilig kunnen wonen en waar ruimte is voor economische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen. Dit vertalen we in de volgende maatschappelijke doelen:

- *Schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen.*
- *Adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstromingen.*
- *Noord-Brabant heeft de juiste hoeveelheden water (niet te veel en niet te weinig).*

In Noord-Brabant worden acht waterhuishoudkundige functies onderscheiden waarvoor naast de bovengenoemde algemene doelstellingen ook meer specifieke doelstellingen gelden, namelijk:

- Functie 'waternatuur'
- Functie 'verweven voor waterlopen'
- Functie 'ecologische verbindingzone langs waterlopen'
- Functie 'scheepvaart'
- Functie 'zwemwater'
- Functie 'water voor de Groene Hoofdstructuur'
- Functie 'water voor de Agrarische Hoofdstructuur'
- Functie 'water in bebouwd gebied'

In de meeste gevallen betreft het functies die zonder of met slechts beperkte aanpassingen zijn overgenomen uit het vorige Waterhuishoudingsplan (WHP 2003), omdat de evaluatie van het waterbeleid geen aanleiding tot verandering heeft gegeven. De functie 'scheepvaart' daarentegen is nieuw. De functie 'verweven' is een verbreding van de functie 'viswater' uit het WHP 2003, die in dit plan is vervallen.

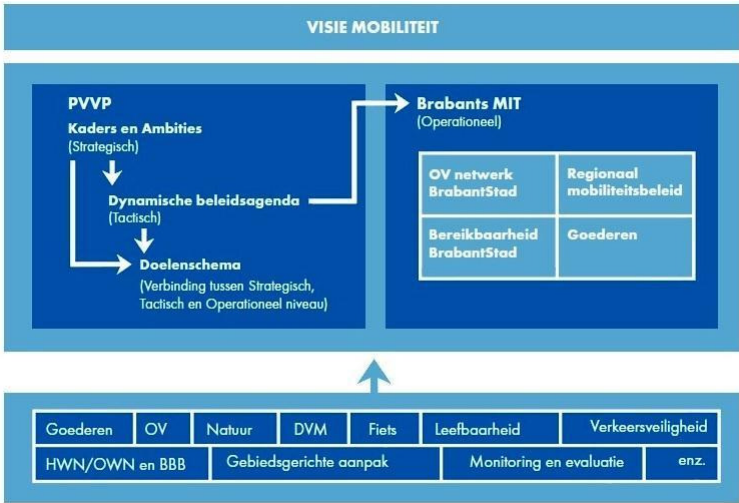
2.3.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 'Verplaatsen in Brabant'

Hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers binnen een acceptabele tijd van A naar B komen?

Vanuit verschillende invalshoeken zoekt de provincie naar innovatieve en duurzame antwoorden op deze vragen. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar. Het PVVP gaat uit van de zogeheten 'van deur tot deur'- benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. Stedelingen, dorpelingen en bedrijven hebben verschillende behoeften; hoe is hieraan tegemoet te komen? Stond vroeger de infrastructuur centraal (wegen, fietspaden, busbanen, verkeersdrempels), nu is dat de reiziger.

De Provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken. Bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. Nu kan de reiziger niet echt kiezen, mede doordat er onvoldoende actuele informatie is. Dat gaat veranderen. Met het PVVP loopt Noord-Brabant op mobiliteitsgebied voorop in Nederland. Onderscheidend zijn de regionale aanpak en de gebiedsgerichte oplossingen. Dus geen standaardoplossingen voor de hele provincie, maar maatwerk per gebied. Dat is alleen waar te maken door vergaande regionale samenwerking met gemeenten. Samen kijken welke oplossingen er per regio het best passen bij de gebruikers én het gebied. Bij werkelijk 'samen werken' past het niet om als Provincie tal van regels van bovenaf op te leggen. Er is veel ruimte voor de regio's om zelf met oplossingen te komen binnen de mobiliteitskaders die de Provincie stelt. In die zin is het PVVP ook een vorm van deregulering. Minder regels, beter samenwerken. Alleen zo zijn de mobiliteitsdoelen in dit plan te bereiken.

Het PVVP bestaat uit:



Opbouw PVVP

Het hoofddrapport 'Kaders en Ambities 2006 – 2020' geeft de richting van het beleid aan met de daarbij te hanteren uitvoeringsstrategie. Dit deel loopt qua geldingsduur gelijk op met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (de Nota Mobiliteit).

Om deze ambities te bereiken wil de Provincie met haar partners werken aan: verkeersveiligheid, sociale veiligheid, externe veiligheid en sociale bereikbaarheid. Een stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoerssysteem. Dat is de PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit van Brabant. Dat betekent dat in Noord-Brabant de geluids- en luchtkwaliteitsnormen straks niet meer worden overschreden. Ook wordt het verkeer en vervoer energiezuiniger en werken alle wegbeheerders aan ontsnippering van natuurgebieden.

De tactische doelen met de daaraan verbonden projecten voor de komende vijf jaar zijn weergegeven in het document 'Tactisch uitvoeren, Dynamische Beleidsagenda 2008- 2012'. Daarbij is voor elk tactisch doel aangegeven welke partijen betrokken zijn, welke strategische doelen gediend worden, welke projecten eraan bijdragen en welke effecten er verwacht worden. De provincie zal de dynamische beleidsagenda elke twee jaar actualiseren.

Het Doelenschema biedt een bondig overzicht van de strategische en tactische effectdoelen, gekoppeld aan indicatoren waarmee de vorderingen in beeld worden gebracht. Het doelenschema is daarmee het instrument om de monitoring en evaluatie van het PVVP in te vullen.

Daarnaast is als uitwerking van het PVVP op operationeel niveau een Brabants Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (BMIT) opgesteld. Dit is het uitvoeringsprogramma voor de periode 2008-2012, waarin jaarlijks een toelichting wordt gegeven op concrete projecten van Rijk, provincie en gemeenten die in uitvoering komen, met een doorkijk naar de daaropvolgende jaren. Het Brabants MIT wordt jaarlijks bijgesteld.

2.3.6 Cultuurhistorische Waardenkaart

Provincie Noord-Brabant heeft een Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) opgesteld. Deze kaart is dynamisch en wordt regelmatig aangepast. De Cultuurhistorische Waardenkaart is te raadplegen op de site van de provincie Brabant en bestaat uit de volgende onderdelen:

- historische bouwkunst: dit zijn de 'monumenten' uit het dagelijks taalgebruik;
- historische stedenbouw: het kan gaan om een gehucht, dorp, stad, woonwijk of industrieel complex;
- historische geografie: aanpassingen die de mens in de loop der eeuwen heeft gedaan aan de natuurlijke omgeving;
- historisch groen: de groenelementen en structuren die door ingrepen van de mens ontstaan;

- infiltreren;
- retentie binnen het plangebied;
- retentie buiten het plangebied;
- berging in bestaand watersysteem.

Bij de dimensionering van de retentie-/infiltratievoorziening dient rekening te worden gehouden met het frequentiebereik van neerslaghoeveelheden met een herhalingsdij van 1 tot 100 jaar. De retentiebehoefte is het grootst bij T=100 en hierdoor is deze waarde maatgevend voor de planvorming.

Waterkwaliteitsaspecten spelen ook een belangrijke rol voor de waterbeheerder. Voor het grootste deel wordt hierin voorzien door landelijke regelgeving in de vorm van AMvB's (Algemene Maatregel van Bestuur). Het beleid van het waterschap blijft beperkt tot enkele specifieke onderdelen. Het waterschap hanteert de meest recente versie van de CIW-nota's. Het waterschap voert eigen beleid op de volgende onderdelen:

- Grote lozingen die niet onder een AMvB vallen (immissietoets).
- Kleine lozingen:
 - hemelwater;
 - met geringe milieurelevantie;
 - uit gemengde rioolstelsels.

Bij het opstellen van de watertoets wordt ook gekeken of de keur van toepassing is.

2.4.2 Waterbeheerplan 2010-2015

Het waterschap werkt aan een beter watersysteem, voor mensen en voor flora en fauna. Het watersysteem moet robuuster worden: veiliger, minder kwetsbaar voor regenval en droogte, schoner, natuurlijker en beter toegankelijk voor recreanten. Deze thema's pakt het waterschap in samenhang aan. In het waterbeheerplan staan de doelen en de noodzakelijke ingrepen. Bij de keuze daarvan heeft het waterschap een afweging gemaakt tussen belangen van boeren, bedrijven, burgers, natuurbeheerders en andere partijen.

Het plan is op 22 december 2009 in werking getreden en is geldig tot 22 december 2015. Na zes jaar wordt het plan geactualiseerd.

Wat is de visie op het waterbeheer na 2010?

- *Dynamische samenleving*

Het waterschap heeft drie heel verschillende toekomstbeelden verkend en daaruit afgeleid welke voorbereidingen altijd goed zijn.

- *Verantwoord en duurzaam*

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is verankerd in het werkproces. Zuinig omgaan met water en energie en gebruik van duurzame materialen zijn daar onderdelen van.

- *Inhaalslag beheer en onderhoud*

De afgelopen jaren lag het accent op aanleg van nieuwe projecten. De komende jaren krijgen beheer en onderhoud een impuls.

- *Effectief samenwerken*

Veel partijen zijn betrokken bij waterbeheer. Samenwerken op alle niveaus maakt het waterbeheer effectiever en goedkoper.

Wat zijn de kaders voor het waterbeheerplan?

- *Waterplannen op alle niveaus*

Het Nationale Waterplan en het Provinciale Waterhuishoudingsplan vormen de kaders voor het waterbeheerplan, samen met de wet- en regelgeving. Alle waterplannen zijn gelijktijdig in de inspraak gebracht.

- *Gebiedsproces als basis*

Gemeenten en belangengroepen hebben de basis voor het waterbeheerplan gelegd tijdens

gebiedsprocessen.

- *Controleren en aanpassen*

Het waterbeheerplan geeft ruimte voor het continue proces van controleren en aanpassen.

Via het uitvoeren en opstellen van een watertoets worden de diverse beleidskaders gewaarborgd. Ook voor het onderliggende plan is een watertoets uitgevoerd.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

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

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

De Structuurvisie 2025 van de gemeente Roosendaal is in meerdere opzichten een trendbreuk met het verleden. In de eerste plaats is de structuurvisie sinds de Wet ruimtelijke ordening 2008 een wettelijke verplichting. Roosendaal moet een structuurvisie hebben die aangeeft wat het ruimtelijk beleid is en op welke wijze het ruimtelijk beleid zal worden uitgevoerd.

Ten tweede is deze structuurvisie opgesteld in een tijd van economische crisis. Die heeft ertoe geleid dat de haalbaarheid en de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening centrale begrippen in het ruimtelijk beleid zijn geworden. De vanzelfsprekendheid dat er vraag is naar gronden voor woningen, winkels en kantoren, is er niet meer. In 2012 heeft Roosendaal te maken met een overschot aan bijvoorbeeld kantoor- en winkelruimte.

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

Tot slot is er maatschappelijk een fundamenteel ander idee ontstaan over het functioneren van de gemeente. De gemeente is niet langer de dominante partij in maatschappelijke ontwikkelingen, maar onderdeel van een netwerkmaatschappij waarin de gemeente een rol op zich neemt. Op het gebied van ruimtelijke ordening wil de gemeente een uitnodigende partij voor maatschappelijke partners zijn.

Het antwoord van Roosendaal op al deze ontwikkelingen formuleren we in deze structuurvisie op twee beleidsuitgangspunten:

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

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

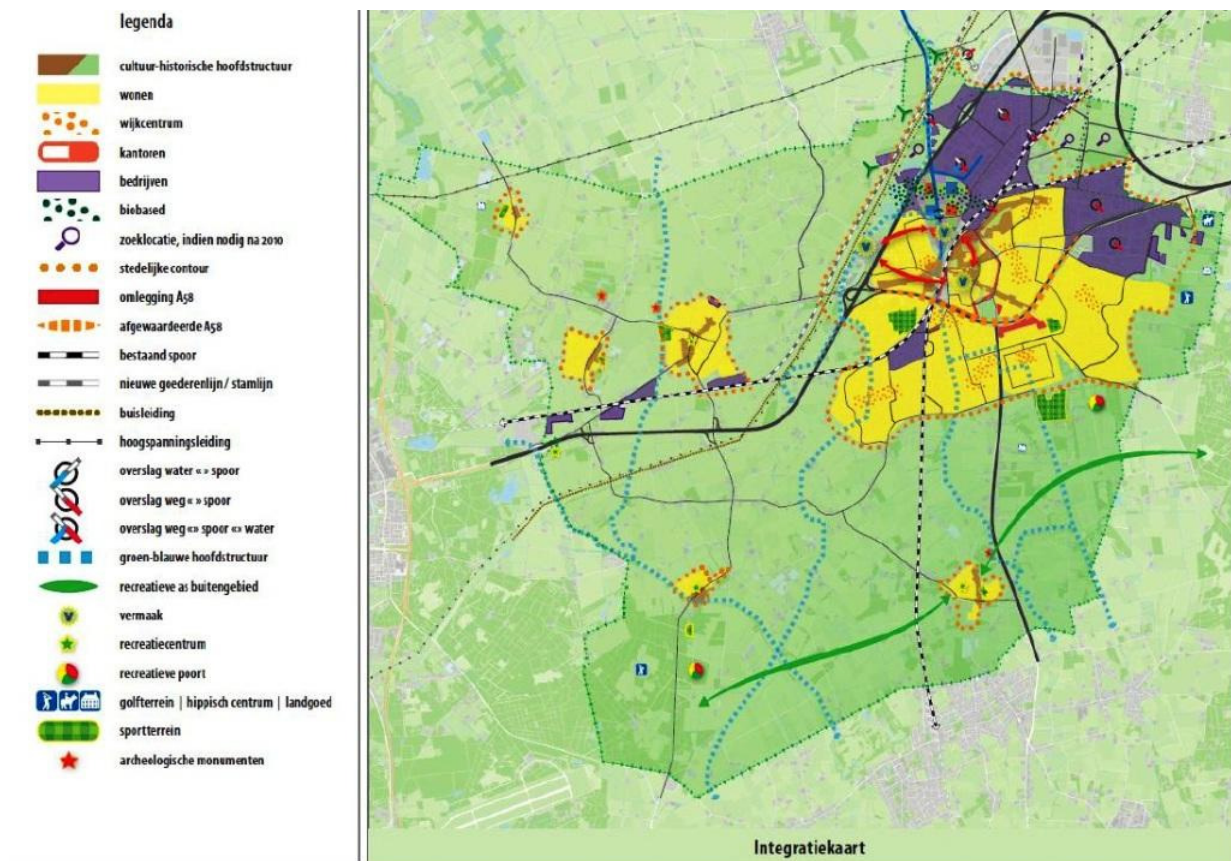
- Bouwen binnen de stedelijke contouren van de stad om zo bestaande infrastructuur optimaal te benutten;
- Buitengebied ontzien van verstedelijking; ruimte voor agrarische dynamiek in het noordelijk deel van het buitengebied en toerisme en recreatie in gebieden als Visdonk en Brabantse Wal;
- Zuinig/duurzaam ruimtegebruik, waarbij efficiënt gebruik en hergebruik van bestaande ruimte en bebouwing het uitgangspunt is;
- Gebruik maken van de kwaliteit van de locatie;
- Leefbaarheid van wijken en dorpen waarborgen door behoud en versterking van collectieve openbare ruimte, het behouden van de groen-blauwe structuren en het wegnemen van infrastructurele barrières i.c. het uitplaatsen van de A58 en het goederenvervoer per spoor naar buiten het stedelijk gebied;
- De kwaliteit van de locatie is mede bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden of initiatieven;

- De identiteit van stad en dorpen versterken door het handhaven en versterken van de landschappelijke en cultuurhistorische basisstructuren in het buitengebied en de bebouwde omgeving;
- Groen/blauwe hoofdstructuren in het stedelijk gebied behouden als verbinding met het buitengebied;
- Het sturen van nieuwbouw op basis van strategisch voorraadbeheer;
- (regionaal) Ruimte creëren voor speerpunten/topsectoren van economisch beleid;
- Het aanbod van sociaal-maatschappelijke en detailhandelsvoorzieningen in wijken en dorpen behouden, waar mogelijk door concentratie en bundeling van voorzieningen;
- Het optimaliseren van infrastructurele verbindingen en het beter benutten van de multimodale ontsluitingsmogelijkheden (weg, water, spoor, buis) van Roosendaal;
- Benutten van de strategische ligging van Roosendaal en West-Brabant in de Vlaams Nederlandse Delta;
- Bij ruimtelijke ingrepen de mogelijkheden voor energietransitie en bodemenergie optimaliseren;
- Bijdragen aan sociale veiligheid door integratie van dit beleidsveld in het ruimtelijk ontwerp van gebouwen en openbare ruimte.

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

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

De ruimtelijke keuzes en uitgangspunten zijn in deze structuurvisie vertaald naar de verschillende onderdelen van de ruimtelijke ordening en ondersteund door kaarten met de hoofdstructuren. In de uitvoeringsparagraaf wordt vervolgens aangegeven op welke manier het beleid en de voorgenomen ruimtelijke programma's kan worden gerealiseerd. Daarbij zijn de bovengenoemde uitgangspunten meegenomen.



Integratiekaart Structuurvisie Roosendaal 2025

2.5.2 Structuurschets binnenstad Roosendaal

Algemeen

De Structuurschets voor de binnenstad (vastgesteld februari 2000) geeft de visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in de binnenstad. Doelstelling van het gemeentelijk beleid is om de binnenstad te versterken met een veelheid aan (centrum)functies. Hierbij is versterking van gebruik-, beleavings- en toekomstwaarde een neven doel. In de structuurschets worden de ambities van de gemeente in hoofdlijnen aangegeven om de vitaliteit en het karakter van het stadscentrum te consolideren en - waar nodig - te versterken. Opgemerkt wordt dat de Structuurschets na tien jaar nog steeds de beleidsmatige onderlegger is voor het binnenstadsbeleid; inmiddels zijn diverse beleidspunten in gang gezet c.q. afgerond.

In de Structuurschets staan twee hoofdthema's centraal:

- Verdere structuurversterking van de Roosendaalse binnenstad in ruimtelijk en functioneel opzicht.
- Handhaving en optimalisering van inmiddels bereikte kwaliteit.

In de structuurschets worden drie deelgebieden onderscheiden:

- het winkelgebied Roselaar/Nieuwe Markt;
- het cultuurgebied Markt/Raadhuisstraat;
- het gemengde woon-, werk- en recreatiegebied Kade Havengebied, thans Stadsoevers geheten.

Het Stationsgebied

In de Structuurschets werd nog als uitgangspunt gehanteerd dat het station op termijn verplaatst zou gaan worden en dat er een ondergronds station in de directe omgeving van het Emile van Loonpark zou worden gerealiseerd. Inmiddels is dit concept geheel verlaten: het station blijft op de plek waar het nu staat.

Wel werd in de Structuurschets aangegeven dat 'het noodzakelijk is voor de kortere termijn te voorzien in een aantal oplossingen en maatregelen om de relatie tussen het Stationsgebied en de binnenstad te verbeteren en de inrichting van het Stationsgebied zelf zodanig uit te werken dat het Stationsgebied een "visitekaartje" wordt voor de bezoeker van Roosendaal'.

Daarbij werd met name ingegaan op het verbeteren van de (voetgangers)verbinding tussen station en stadscentrum.

Ook wordt aangegeven dat het wenselijk is een passerelle te realiseren als langzaamverkeersverbinding tussen station en het gebied ten noorden van het station.

Ter verhoging van de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving wordt gepleit voor een herinrichting van het stationsplein.

In navolging van het bestemmingsplan Stationswerf wordt voor het voormalige Van Gend & Loosterrein voorzien in een combinatie van kantoor- en woonbebouwing.

2.5.3 Samen in Samenhang, Integraal bedrijventerreinbeleid 2007-2011

De gemeente Roosendaal bevindt zich in West Brabant tussen de steden Breda, Antwerpen, Bergen op Zoom en Rotterdam. In het uitvoeringsplan Brabantse Buitensteden en Woensdrecht is vastgesteld dat Roosendaal een bovenregionale werkgelegenheidsfunctie heeft.

Vanuit de sociaal-economische invalshoek is en blijft het bevorderen van de werkgelegenheid de centrale doelstelling van bedrijventerreinenbeleid. Ook het creëren en handhaven van een goed productiemilieu en ondernemingsklimaat blijft belangrijk. In 2007 is de beleidsnotitie 'samen in samenhang' vastgesteld. Hierin is het integraal bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Roosendaal verwoord. De beleidsdoelstellingen, voor de periode 2007-2011 ten aanzien van de bedrijventerreinen van de gemeente Roosendaal zijn:

- Het verbeteren, waar nodig, van de infrastructuur en het ondernemingsklimaat op de bedrijventerreinen. De gemeente Roosendaal is in 2001 begonnen om haar bestaande, verouderde, bedrijventerreinen in functie en aanzien te verbeteren. De herstructurering van Borchwerf I en Majoppeveld is de belangrijkste pijler hierin geweest. Beide bedrijventerreinen zijn inmiddels opgenomen in de Topper-regeling van het ministerie voor Economische Zaken. Middels het doorlopen van de in deze regeling opgenomen stappen, moet de herstructurering van Roosendaals belangrijkste bedrijventerreinen per 2015 gerealiseerd zijn. Een belangrijk onderdeel, de herstructurering van het openbaar gebied op Borchwerf West, is in de loop van 2008 afgerond.
- Het handhaven van de uitstraling en de voorzieningen behorend bij een modern en duurzaam bedrijventerrein. De herstructureringsprojecten die uit de vorige doelstelling voortvloeien, leveren een visie per bedrijventerrein op over de gewenste uitstraling en voorzieningen van de terreinen. Gemeentelijk beleid is erop gericht om de verbeteringen die naar aanleiding van de herstructurering zijn ingevoerd, vast te houden en tenminste te handhaven. Dit moet ertoe leiden dat de Roosendaalse bedrijventerreinen, in de toekomst voortdurend als modern en duurzaam aan te duiden zijn.
- Het uitbreiden van de werkgelegenheidspotentie van de regio door middel van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreingebeden. Naast het verbeteren van bestaande bedrijventerreinen heeft de gemeente Roosendaal haar bedrijventerreinen aanzienlijk uitgebreid (Borchwerf II en Majoppeveld oost). Met deze uitbreidingen heeft de gemeente Roosendaal een belangrijke rol in de bovenregionale samenwerkingsverbanden die momenteel een rol spelen bij de totstandkoming van openbare ruimtelijke plannen. Roosendaal positioneert zich als belangrijke stad in de economische ontwikkeling van provincie Noord-Brabant en Nederland. Een stad die ruimte creëert voor ondernemerschap. In overleg met de regio wordt onderzocht of er nog meer behoefte is aan bedrijventerrein, specifiek voor logistiek en distributie omdat na realisering van logistiek park Moerdijk er geen aanbod meer is voor deze vorm van bedrijvigheid.
- Het realiseren van een Startercentrum Roosendaal. Met verschillende partijen (BHB, Aramis Allee Wonen, Onderwijs en bedrijfsleven) is een businessplan opgesteld voor een startercentrum, waarbij niet alleen bedrijfsruimte aangeboden wordt maar ook een heel pakket aan ondersteunende diensten. Het businessplan wordt verder vertaald naar een concreet plan van aanpak.

Een integrale aanpak van bedrijventerreinbeleid vraagt om aandacht voor een aantal thema's die van belang zijn voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen:

- ruimtelijk beleid
- verkeer en vervoer
- onderhoud buitenruimte
- ICT infrastructuur
- veiligheid
- milieu
- regionale samenwerking
- parkmanagement
- profilering
- arbeidsmarkt

Ten aanzien van het thema ruimtelijk beleid onderschrijft en nuanceert de gemeente tegelijkertijd het provinciale bedrijventerreinenbeleid.

De gemeente Roosendaal geeft met betrekking tot intensief ruimtegebruik voorkeur aan het begrip zorgvuldig ruimtegebruik. De gemeente staat volledig achter het belang en de noodzaak van intensief ruimtegebruik, maar bemerkt dat het optimaal benutten van een bepaald aantal vierkante meters op een bedrijventerrein niet altijd, en per definitie, tot een stijging van het arbeidspotentieel per vierkante meter leidt. Dit is zeker het geval op logistieke bedrijventerreinen zoals in Roosendaal, waar optimale benutting van vierkante meters vaak tot verbeteringen in opslag en transport (ruime draaicirkels voor vrachtwagens) leidt, zonder dat het tot toename van het aantal arbeidsplaatsen leidt. Met bovenstaande nuancering van het begrip zuinig ruimtegebruik zet de gemeente zich voortvarend in voor de optimale benutting van beschikbare ruimte op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

2.5.4 Economisch Actieplan Actualisatie 2009-2012

Eind 2002 heeft de gemeente Roosendaal met het Economisch ActiePlan (EAP) een nieuw instrument ingevoerd om meer richting te geven aan haar activiteiten op economisch beleidsterrein. Daarmee werd ingegaan op een uitnodiging van de sociaal-economische partners om “samen te ondernemen” in de sociaal-economische ontwikkeling van Roosendaal. Het centrale beleidsdoel “het versterken van de lokale en regionale economie” werd niet anders, de werkwijze echter wel. Het EAP moest vooral een interactief uitvoeringskader worden waarbinnen de gemeente samen met ondernemend Roosendaal vorm zou geven aan de verdere economische ontwikkeling. De nieuwe werkwijze betrof met name de uitgangspunten: (interactieve) samenwerking, regionaal denken en integrale aanpak. Het ging daarbij ook om het scheppen van algemene voorwaarden als het mobiliseren van know-how en de zorg voor meer dynamiek.

Het proces krijgt met name vorm door de jaarlijkse evaluatie- en actualisatiecyclus. Deze cyclus betreft het volgende proces. Op basis van een evaluatierapport wordt steeds gekeken naar de voortgang van het EAP en terug gekeken naar het voorgaande jaar. Een economische barometer zorgt voor een actueel beeld van de lokale economische ontwikkeling. Beide rapportages vormen de input voor een vast te stellen Actualisatie van het EAP. Ter voorbereiding van het actualisatiebesluit wordt in een speciaal georganiseerde SEOR-bijeenkomst (Sociaal-Economische Overleg Roosendaal) aan de partners gelegenheid geboden om te adviseren in de te volgen koers en de prioritering. Geconstateerd wordt dat het belang van het EAP en het proces er omheen breed wordt onderkend.

Het Economisch Actieplan plan heeft als algemene doelstelling: “het versterken van de lokale en regionale economie”. De kern van het EAP is samen te vatten als ‘wie doet wat wanneer’. Oftewel: het vastleggen van de economische agenda op een zo’n concreet mogelijk niveau. Als afgeleide van de algemene doelstelling zijn de volgende (concrete) subdoelstellingen geformuleerd:

- de evaluatie en actualisatie van het gemeentelijke beleid;
- het onderhouden van een interactief uitvoeringskader waarbinnen samen met ondernemend Roosendaal, de aanwezige instanties en de regio de verdere sociaal-economische ontwikkeling wordt uitgelijnd;
- het verzorgen van een monitor (economische barometer) op basis waarvan de lokale economie en de primaire doelstelling van dit actieplan bewaakt kunnen worden. Belangrijke algemene indicatoren daarbij zijn vooral werkgelegenheid (in relatie tot werkloosheid), als ook de opbouw van de aanwezige economische structuur.

Met de actualiseringsnota en het evaluatieproces dat hieraan vooraf is gegaan, wordt voorzien in het continue beleidsproces zoals dat in bovenvermelde subdoelstellingen is verwoord.

2.5.5 Detailhandelsnota

Inleiding

Tegen de achtergrond van de initiatieven in de detailhandel heeft de gemeente Roosendaal één integrale detailhandelsnota opgesteld, als belangrijk afwegingskader voor de vele plannen en initiatieven. In de detailhandelsnota staan de volgende drie concrete doelstellingen centraal:

- De detailhandelsnota geeft een antwoord op de vraag wat Roosendaal als stad wil bereiken. Daarbij gaat het ook om visie en keuzen ten aanzien van de wenselijke detailhandelsstructuur.
- De nota dient als toetsingskader om initiatieven uit de markt te beoordelen. Daarnaast is het een praktisch plan om gewenste ontwikkelingen uit te lokken en om coalities te kunnen maken tussen overheid en bedrijfsleven.
- Door het opstellen van een Ruimtelijk Economisch Actieplan Binnenstad wordt ingehaakt op één van de twee speerpunten uit het Collegeprogramma van de gemeente Roosendaal, namelijk een duurzame kwaliteitsslag voor de binnenstad.

In paragraaf 5.3.2. wordt er nadere ingegaan op detailhandels(on)mogelijkheden binnen het plangebied.

2.5.6 Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2008-2015 (Partiële actualisatie)

Roosendaal is strategisch gelegen op een knooppunt van autosnelwegen en spoorlijnen tussen twee van de meest verstedelijkte gebieden van Europa, namelijk de Randstad en de regio Antwerpen-Brussel-Gent-Leuven (de Vlaamse Ruit). Deze ligging geeft de stad en haar omgeving een enorme aantrekkingskracht voor ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer.

In 2007 is het GVVP, zoals bij de vaststelling van het plan is bepaald, tussentijds geëvalueerd. De geactualiseerde rapportage bouwt voort op het in 2004 vastgestelde GVVP, aangevuld met de bevindingen uit de evaluatie. De voornaamste conclusie van de evaluatie is dat het GVVP 2004-2015 als beleids- en uitvoeringskader een hoge gebruikswaarde heeft. Doelen zijn gehaald en tal van projecten zijn uitgevoerd.

Het geactualiseerde GVVP is het integrale verkeers- en vervoerskader voor de periode 2008–2015 met een doorkijk tot 2025. Het dient bij lopende en toekomstige ontwikkelingen gehanteerd te worden als leidraad voor het beleid, beleidsuitwerking en uitvoering van projecten. Het betreft hier een partiële actualisatie: slechts de onderdelen waarin veranderingen zijn opgetreden, zijn in dit GVVP aangepast.

Vanuit de hoofddoelstelling: 'Het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaal economische activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt' zijn concrete doel- en taakstellingen geformuleerd naar de volgende vier thema's: mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Verder zijn er aanvullende doelen en taken geformuleerd en gekoppeld aan effectindicatoren. De toekomstscenario's zijn geactualiseerd op basis van actuele ruimtelijke ontwikkelingen en er is een systeem ontwikkeld voor systematische monitoring.

Het GVVP is primair gericht op het personenverkeer. Goederenvervoer over de weg maakt integraal onderdeel uit van het autoverkeer. Goederenvervoer per rail of water is geen thema binnen het GVVP.

Sinds het verlies van de BOS-status heeft de gemeente Roosendaal geen directe betrokkenheid meer bij het openbaar vervoer. De gemeente is als wegbeheerder wel verantwoordelijk voor de infrastructuur waarover de bussen rijden.

Openbaar vervoer

De gemeente dient op basis van de Nota Mobiliteit mee te werken aan het tot stand brengen van een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer. Ten aanzien hiervan zijn de volgende doelstellingen geformuleerd die hieraan tegemoet komen:

- stimuleren openbaar vervoer met als doel stijging van het aandeel van deze vervoerswijze op congestiegevoelige trajecten en tijdstippen. Dit kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit;

- inzetten op het behoud van de spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen;
- terugdringen van autogebruik voor woon-werkverkeer en werk-werkverkeer en het stimuleren van alternatieven binnen het kader van mobiliteitsmanagement. De gemeente vervult hierin een voorbeeldfunctie.

(Inter)nationale schaal treinverkeer

Het personenvervoer met de trein op (inter)nationale schaal biedt momenteel onvoldoende kwaliteit. Het dagelijks aantal internationale treinen (Beneluxtreinen) op het traject Amsterdam-Rosendaal-Antwerpen-Brussel is aanzienlijk gereduceerd. Rosendaal is voor een aantal landelijke treinverbindingen een eindstation. Hierdoor worden (gewenste) doorgaande treinlijnen veelal onderbroken met onnodig tijdverlies tot gevolg. Er zijn, door de ingebruikname van de HSL plannen om de Beneluxtrein op te heffen, omdat die de Fyra zou beconcurreren.

Voetgangersvoorzieningen

Vanaf het NS-station richting het stadscentrum verdient een aantal langzaamverkeersroutes aandacht voor verbetering van zowel de verkeersveiligheid (oversteekbaarheid) als ook de kwaliteit van de openbare ruimte. Bij de herinrichting van het Stationsplein is rekening gehouden met het verbeteren van de oversteekvoorzieningen in de richting van het centrum.

Parkeren van fietsen

De parkeervoorzieningen voor fietsers dienen op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie te voldoen aan de vraag. Bij het NS-station en in de directe omgeving van het station zijn nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd.

2.5.7 Waterplan Rosendaal

Het Waterplan is een samenwerkingsproduct van de gemeente Rosendaal, Waterschap Brabantse Delta, Waterleidingmaatschappij Brabant Water en provincie Noord-Brabant. Het plan vormt de opstap naar een intensieve en efficiënte samenwerking vanuit het besef dat alleen op deze manier de veelal integrale waterproblemen aangepakt kunnen worden. Het Waterplan is een vrijwillige planvorm die geen wettelijke verankering kent. De doelstellingen uit dit Waterplan dienen dan ook vertaald te worden in de gemeentelijke plannen die wel een juridische grondslag kennen. Het Waterplan vervult in dat opzicht de functie van Koepelplan op gemeentelijk niveau.

In het Waterplan wordt vooruit geblikt op de wijze waarop in de toekomst met water binnen Rosendaal wordt omgegaan. De doelen van het Waterplan zijn:

- inzicht in het functioneren van het watersysteem en de wijze waarop dit bepalend is voor functies als groen, wonen, werken en recreatie;
- het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op het waterhuishoudkundig beleid binnen de gemeente Rosendaal;
- het benoemen van ingrepen gericht op het verbeteren van de Rosendaalse waterhuishouding.

Deze doelen dragen bij aan het realiseren van de hoofddoelstelling van het nieuwe waterbeheer: "Het creëren van een duurzaam en veerkrachtig watersysteem met een daarop afgestemd water- en landgebruik tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten". Vanuit een brede participatie waarin niet alleen de verschillende overheidsinstanties maar ook belangengroepen hebben meegewerkt, worden in dit Waterplan doelstellingen, beleidsregels en maatregelen uitgewerkt die toewerken naar het bereiken van dit gewenste eindbeeld.

Algemeen streefbeeld Waterplan Rosendaal

In 2030 moet er in de gemeente Rosendaal sprake zijn van een watersysteem waarin het grondgebruik zodanig is afgestemd op het natuurlijk functioneren van het watersysteem dat daarmee variaties in waterkwantiteit en -kwaliteit eenvoudig kunnen worden opgevangen (veerkracht). Dit houdt in dat de verschillende vormen van grondgebruik en de karakteristieken van het watersysteem meer met elkaar in evenwicht worden gebracht, zodat er een minimum aan ingrepen in het watersysteem nodig is om de gewenste gebruiksfuncties te kunnen uitoefenen. De waterketen is verder geoptimaliseerd waardoor er negatieve kwaliteitsinvloed op het watersysteem tot een aanvaardbaar minimum wordt teruggebracht evenals het verbruik van grondstoffen. Binnen de keten werken de organisaties op efficiënte en doelmatige wijze samen. De intensievere samenwerking beperkt zich niet

tot de waterketen. Hierdoor vormen organisatorische grenzen niet langer een belemmering in het operationele waterbeheer, zodat een hoge mate van transparantie wordt bereikt en er geen ruimte resteert voor het onderling afwentelen van problemen. Het waterbeheer wordt door de betrokken organisaties als collectieve verantwoordelijkheid beschouwd en als zodanig inhoud gegeven vanuit de eigen verantwoordelijkheid.

De toekomst van het Roosendaalse water

Het algemene streefbeeld schetst een fraai toekomstbeeld, maar is nog te weinig concreet om maatregelen aan te koppelen. Gelet op het vigerende beleid van de verschillende overheden c.q. waterbeheerders zal de fysieke toestand van het Roosendaalse water de komende jaren sterk verbeteren. Binnen de gehele gemeente wordt daarmee minimaal een algemene basiskwaliteit in het watersysteem bereikt.

Door middel van de vigerende kwaliteitsdoeleinden wordt in alle deelstroomgebieden een meer duurzaam en veerkrachtig functionerend systeem nagestreefd. Binnen de gestelde termijnen van het vigerend beleid wil het waterplan bijdragen aan het realiseren van de basiskwaliteit van de volgende doelstellingen die samen de speerpunten van het waterplan vormen:

- verbetering van de waterkwaliteit;
- verminderen wateroverlast en verlagen inundatierisico (inundatie = het onder water zetten van een stuk land);
- vergroting van landschapsecologische waarden;
- een duurzaam en verantwoord gebruik van (drink)water;
- vergroting van belevingswaarde;
- organisatie, participatie en communicatie.

Boven op deze doelstellingen worden vanuit het Waterplan extra ambities geformuleerd: 'de na te streven kwaliteit'. Deze verschilt per deelstroomgebied. In het ene geval ligt het accent meer op waterkwaliteit en beleving en in het andere stroomgebied hangt deze extra ambitie samen met het doelmatig afvoeren van grote hoeveelheden water. Deze ambitie wordt omschreven in de vorm van typologieën die samenvallen met één of meerdere deelstroomgebieden. Er wordt gebruik gemaakt van vijf typologieën:

- *'beeklopen in het groen'*: met deze typologie wordt sterk ingezet op een ruimtelijk aantrekkelijke en ecologische verantwoorde integratie met de zuidwestelijke stadsrand;
- *'robuust en veerkrachtig'*: ten opzichte van het basisniveau wordt extra aandacht besteed aan het tegengaan van wateroverlast;
- *'behoud van bovenlopen'*: met deze typologie wordt een goed nabuurschap nagestreefd, ofwel het dragen van de eigen verantwoordelijkheid en het niet afwentelen van problemen naar benedenstrooms gebied;
- Een aantal waterpartijen binnen de kern van Roosendaal wordt getypeerd als *'wijkwaterwensen'*; deze typologie impliceert het streven naar optimalisatie van de belevingswaarde;
- Binnen de gemeente wordt een aantal wateren in een speciale categorie geplaatst: *'cultuurhistorische turfvaarten'*. Deze wateren zijn kunstmatig en passen in principe niet binnen de stroomgebiedsbenadering. Aanvullend op de basiskwaliteit wordt voor deze vaarten ingezet op een optimale inpassing in het landschap en het benutten van het ecologisch potentieel.

2.5.8 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2013

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP) 2010-2013 is een strategisch beheerplan. In het verbreed GRP wordt de integratie van de zorgplichten hemelwater, afvalwater en grondwater, waarvan hemelwater en grondwater een nieuwe zorgplicht zijn, vorm gegeven. In de Wet gemeentelijke watertaken, in werking per 1 januari 2008, worden naast de traditionele gemeentelijke zorg voor afvalwater expliciet zorgplichten benoemd voor hemelwater en grondwater. Er wordt uitgegaan van de verantwoordelijkheid van de perceelseigenaar voor maatregelen op het eigen terrein. Indien in het bebouwd gebied sprake is van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand, dan krijgt de gemeente een zorgplicht. Deze gemeentelijke zorgplicht geldt alleen als het gaat om maatregelen die doelmatig zijn en niet tot de verantwoordelijkheid van het waterschap of provincie behoren.

In het VGRP 2010-2013 is opgenomen:

- Hoe de gemeente de komende jaren het gemeentelijk rioleringsstelsel gaat beheren en onderhouden;
- Welke maatregelen de gemeente neemt om wateroverlast door intensieve regenbuien (klimaatverandering) te voorkomen;
- Hoe de gemeente omgaat met de zorg voor regenwater;
- Hoe inzicht verkregen wordt in overlast door hoge grondwaterstanden in de gemeente.

In het VGRP 2010-2013 zijn doelstellingen voor de komende jaren vastgesteld. Daarbij is op basis van de gekozen strategie op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te bereiken en welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn.

Hierbij worden ook de gevolgen voor de rioolheffing voor burgers en bedrijven aangegeven. Op welke wijze de noodzakelijke maatregelen, zoals rioleringvervanging of hydraulische en / of milieumaatregelen, zullen worden uitgevoerd, worden in latere operationele plannen opgenomen.

Met behulp van het VGRP 2010-2013 worden de volgende doelstellingen en maatregelen nagestreefd:

- Goed functioneren van de bestaande transportsystemen voor afvalwater, hemelwater en grondwater;
- Zo min mogelijk schoon regenwater of grondwater via de gemengde afvalwaterriolering afvoeren;
- Met het rioleringssysteem het milieu zo min mogelijk belasten;
- Uitvoeren van de maatregelen om water op straat verder te verminderen;
- Bijdrage leveren aan behalen waterkwaliteit conform Kaderrichtlijn Water onder meer door het opsporen van foutieve vuilwateraansluitingen op hemelwaterriolen;
- Inzicht krijgen in grondwatersysteem Roosendaal door het opzetten van een meetsysteem en het structureel verzamelen van de meetresultaten.

2.5.9 Nota Integraal Veiligheidsbeleid

In de nota "Integraal Veiligheidsbeleid" wordt getracht samenhang te brengen in alle aspecten die een rol spelen bij veiligheid. De nota vormt als zodanig een katalysator om veiligheid gemeentebreed die aandacht te geven waar de burgers om vragen.

De nota geeft een kader aan om de ontwikkeling en uitvoering van het veiligheidsbeleid te begeleiden en aan te sturen. Drie aspecten staan daarin centraal: visie, het operationaliseren van het begrip integrale veiligheid en monitoring. Het strategische beleid wordt uitgewerkt aan de hand van zogenaamde veiligheidsstrategieën rond de belangrijkste activiteiten en ontwikkelingen: sociale veiligheid, kleine (veel voorkomende) criminaliteit, overlast en spanningen in de woonomgeving, verkeer, risicobeheersing. De strategieën worden vertaald in producten en acties voor de komende plan periode. Per veiligheidsstrategie wordt tevens het beleidsdoel aangegeven.

Het Handboek Veiligheid - door de gemeente Roosendaal ontwikkeld - biedt inmiddels ruime mogelijkheden om het kwaliteitsaspect veiligheid daadwerkelijk in het gemeentelijk handelen vorm te geven. Naast de nota "Integraal Veiligheidsbeleid" zijn in dit handboek onder andere opgenomen de monitor Veiligheid, diverse veiligheidskeurmerken en de Veiligheids-Effect-Rapportage (VER).

De nota Integraal Veiligheidsbeleid gaat niet specifiek op wijken in, maar is voor geheel Roosendaal opgesteld.

De Handboeken Politiekeurmerk Veilig Wonen worden periodiek geactualiseerd.

2.5.10 Beleidsnota Handhaving 'Programmatisch handhaven, de manier van werken in Roosendaal'

In 2004 is in Roosendaal gestart met de professionalisering van de handhaving. In dat kader is de beleidsnota Handhaving "Programmatisch handhaven, de manier van werken in Roosendaal" vastgesteld. Het doel van het gemeentelijke handhavingbeleid is het verbeteren van de integraliteit en onderlinge afstemming van de handhaving door middel van het invoeren van programmatisch handhaven. Dit houdt in dat jaarlijks een uitvoeringsprogramma wordt voorbereid en vastgesteld. Uit dit programma blijkt welke handhavingactiviteiten - in welke mate en samenhang - door de verschillende handhavingpartners worden uitgevoerd. De prioriteiten zijn neergelegd in de nota "Verbreding en verdieping programmatisch handhaven in Roosendaal".

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de controle en handhaving van de voorschriften die zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Het ultieme doel van handhaven is het bereiken van normconform gedrag.

Handhaving betreft het toezicht houden op verleende beschikkingen en het toezicht houden op naleving van gebruiksvoorschriften. Bij niet naleving van de voorschriften kan handhavend opgetreden worden. Er kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk gehandhaafd worden. Tussen deze twee vormen van handhaving zit een belangrijk verschil. Bestuursrechtelijk handhaven is er op gericht om de overtreding ongedaan te maken. Deze vorm van handhaven heeft dus een herstellende functie, terwijl strafrechtelijk handhaven er op gericht is om de overtreder te bestraffen. Hoewel beide vormen van handhaven dus voorkomen zal de gemeente doorgaans bestuursrechtelijk handhaven.

Aan elke beslissing op het gebied van handhaving gaat een zorgvuldige belangenafweging vooraf. De bevoegdheid tot het toepassen van een handhavingmiddel is een bevoegdheid en geen plicht. In de jurisprudentie is echter wel bepaald dat gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om handhavend op te treden in de regel van deze bevoegdheid gebruik moet maken. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag het bestuursorgaan weigeren dit te doen. Dit kan zich voordoen indien concreet uitzicht op legalisatie bestaat. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die situatie behoort te worden afgezien.

Handhaving vindt plaats op basis van de nota "Verbreding en verdieping programmatisch handhaven in Roosendaal". In deze nota zijn, op basis van een probleem- en risicoanalyse, prioriteiten bepaald. De keuze wanneer wel en wanneer niet wordt gehandhaafd is hierdoor terug te voeren op een vastgestelde lijn waardoor willekeur, ongelijke behandeling en onzorgvuldigheid wordt voorkomen.

2.5.11 Welstandsnota

Plangebied

Het stationsgebied wordt gedomineerd door grootschalige bebouwing uit diverse bouwperiodes en is hoofdzakelijk gericht op de openbare functies. Bij het station heerst dan ook een grote mate aan openbaarheid en dynamiek. Het stationsgebied omvat het rangeerterrein, het station en de openbare ruimte er omheen.

Het station van Roosendaal ligt ten oosten en op korte afstand van het centrum. Er is echter geen visuele relatie tussen beide elementen. De voetgangers hebben geen directe verbinding met de binnenstad. Het autoverkeer wordt afgewikkeld via de Stationsstraat en Brugstraat. Door de positionering van de entree van het monumentale stationsgebouw, de opstelplaats van bussen, de parkeerterreinen en de Stationsstraat en Brugstraat is de openbare ruimte, door de vele functies, een onoverzichtelijk verblijfsgebied met een beperkte kwaliteit.

Het stationsgebied is opgebouwd uit een ensemble van bebouwing. Het hoofdgebouw staat evenwijdig aan het spoor en de Stationsstraat. De hoofdmassa van het stationsgebouw bestaat uit twee bouwlagen met forse kap. De diverse bijgebouwen verschillen in hoogte en dakvorm. De gevels zijn opgetrokken in rode baksteen en voorzien van gebogen raamopeningen. De entree ligt teruggelegen ten opzichte van de bijgebouwen en vormt een verblijfsruimte tussen het stationsgebouw en de openbare functies. De ruimte wordt begrensd door de historische herenhuizen aan de Stationsstraat en de Brugstraat, die zijn opgetrokken in een donkere kleur baksteen en zijn voorzien van diverse kapvormen.

Het rangeerterrein ligt ten westen van de binnenstad en vormt een grootschalig en zeer herkenbaar element in de stad. Het rangeerterrein reikt van de Brugstraat tot het bedrijventerrein Borchwerf. De Brugstraat is, als beëindiging van de Stationsstraat, een markante plek. Bij de spoorovergang aan de Kade en langs de Stationsstraat manifesteert het spoor zich ten volle.

De randen aan de noordwestelijke zijde van het rangeerterrein zijn afgeschermd door eenvoudige hekwerken. Visueel levert dat een onoverzichtelijk en verstoord beeld op. De achterkantsituatie van het stationsgebouw verstrekt dit beeld. De bebouwing is veelal ten dienste van de overslag van goederen en kent diverse verschijningsvormen.

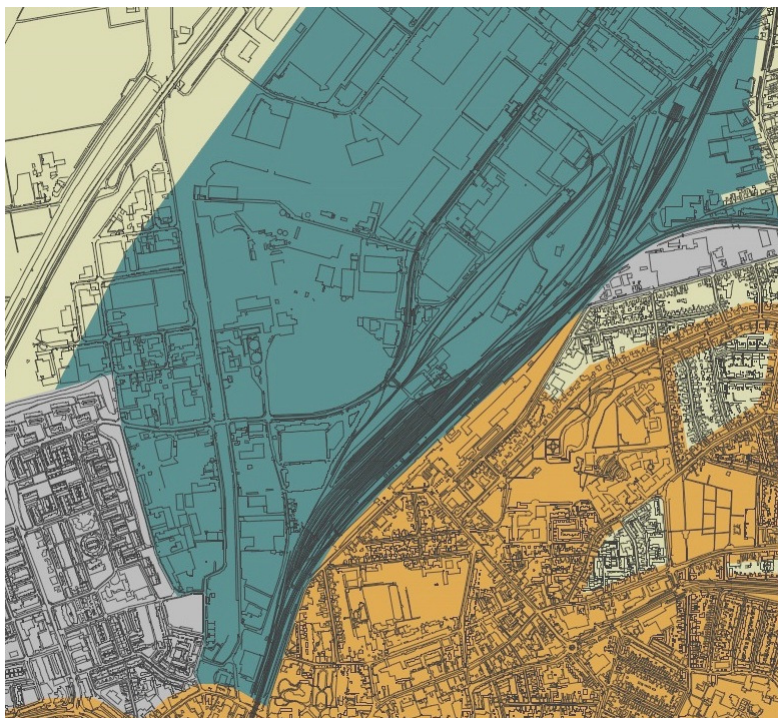
Welstandsniveau

Het Stationsgebied ligt op de scheidslijn van verschillende welstandsgebieden. Het gedeelte aan de voorzijde maakt onderdeel uit van het 'Vroegstedelijk weefsel' en heeft een bijzonder welstandsniveau gekregen. Ook het gebied bij de Spoorstraat valt onder dit welstandsregime.

Het beleid is terughoudend en gericht op behoud van variatie zonder verrommeling. Waar het karakter statig is, is behoud hiervan het uitgangspunt. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van het gegroeide kleinschalige karakter, zonder wijzigingen en nieuwbouw onmogelijk te maken. Individualiteit en zorgvuldigheid zijn belangrijk.

Aan het Stationsgebouw is het bijzondere welstandsniveau toegekend. Het betreft een gebied waar extra aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit wenselijk is en de gemeente aanvullende beleidsinstrumenten inzet of zal gaan zetten. Het welstandstoezicht dient gericht te zijn op het versterken van de bestaande en/of gewenste kwaliteit.

Het emplacement is welstandsvrij.



2.5.12 Erfgoedkaart gemeente Roosendaal

In 2011 heeft het college van burgemeester en wethouders - voortvloeiend uit de beleidsnota Toekomst voor het verleden - de Erfgoedkaart vastgesteld.

Wat is de erfgoedkaart?

1. De erfgoedkaart is een dynamisch document met informatie inzake cultuurhistorie; het is een verzameling van gegevens die deels al beschikbaar zijn, maar erg verspreid, waardoor het overzicht ontbreekt. Het gaat om de volgende gegevens: archeologie, historisch-geografische elementen en structuren, historische stedenbouw (structuren, rijks- en gemeentelijke monumenten).

2. Het document is van belang voor het nemen van ruimtelijke beslissingen, het opstellen van structuurvisies en bestemmingsplannen. Het is een afwegingskader waarbij het aspect cultuurhistorie in brede zin bij ruimtelijk ordeningsbeleid betrokken wordt.

Het belang van de erfgoedkaart dient gezien te worden in het licht van landelijke ontwikkelingen. Aandacht voor cultuurhistorie in bestemmingsplannen en de wijze waarop daarmee bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden wordt, heeft een relatie met het door de vorige minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen in gang gezette project MoMo (Modernisering Monumentenzorg). Kenmerkend voor MoMo is een integratie van monumentenbeleid/cultuurhistorie met ruimtelijke ordening. Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument waarin aandacht geschonken dient te worden aan en bescherming dient plaats te vinden van cultuurhistorische waarden.

Inhoud van de erfgoedkaart

De erfgoedkaart bestaat uit een aantal kaarten en een verklarende en beschrijvende toelichting. In de inleiding van de erfgoedkaart wordt aangegeven dat het product niet alleen een inventarisatie betreft van binnen de gemeente aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden, maar ook een waardering bevat.

Ook wordt aangegeven dat de gemeente beleid zal maken (mede) op basis van de gegevens van de cultuurhistorische inventarisatie en waardering. Deels gebeurt dit trouwens al, omdat de gemeente beschikt over een (rijks- en gemeentelijke) monumentenlijst en een lijst met beschermde bomen. In de Erfgoedverordening zijn de ondergrenzen voor de noodzaak voor archeologisch onderzoek vastgesteld.

Bestemmingsplannen dienen te worden voorzien van een archeologische paragraaf in de toelichting en een doorvertaling van relevante archeologische waarden in de regels (door middel van een dubbelbestemming Waarde- archeologie).

In hoofdstuk 2 van de toelichting van de erfgoedkaart wordt een exposé gegeven van de wording en het gebruik van het landschap. Daarbij wordt ingezoomd op de invloed van de mens op het landschap in de verschillende perioden van de geschiedenis. Daarbij komen aan de orde: de agrarische bedrijfsvoering, de turfwinning, de infrastructuur, de religieuze artefacten, nijverheid en industrie.

In de hoofdstukken 3 en 4 wordt ingegaan op archeologie. Daarbij worden in hoofdstuk 3 vooral de reeds aanwezige geregistreerde waarnemingen en vondstmeldingen bij elkaar gezet, waarna in hoofdstuk 4 de archeologische verwachtingenkaart wordt toegelicht. De basis van deze verwachtingenkaart is het geomorfologische landschap gecombineerd met de historische geografie. Opgemerkt wordt dat de archeologische verwachtingenkaart in de nabije toekomst zeker nog verfijnd zal moeten worden.

Hoofdstuk 5 is gewijd aan de historisch-geografische structuren en de historische groenstructuren. De verschillende interessante gebieden en objecten worden benoemd, in het kort beschreven en gewaardeerd (redelijk hoog-hoog-zeer hoog).

Het gaat daarbij om:

- de nederzettingen (o.a. de kernen, Groot Kalfsdonk, Borteldonk, Vroenhout en dergelijke);
- de akkers, weidegebieden, woeste gronden en turfwinningengebieden

- infrastructuur: belangrijke wegen van oude oorsprong, waarvan de loop nog iets vertelt over de ontwikkeling van het landschap c.q. die een belangrijke verbinding vormen (bijvoorbeeld verbindingen tussen Bergen op Zoom en Breda die door Roosendaal lopen);
- kastelen, buitenplaatsen en landgoederen: zoals de gronden van het kasteel van Wouw, landgoed Wouwse Plantage, Landgoed Visdoek;
- historische groenstructuren en zichtlijnen: het gaat hier vooral om houtwallen en beplantingen van wegen in het buitengebied, alsmede om bossen en parken;
- historische (steden)bouwkunde: stedenbouwkundige structuren die samenhangende eenheden van gebouwen en structuren vormen die als beschermenswaardig moet worden aangemerkt. Het gaat om: de wederopbouwwijk Kalsdonk, het gebied rondom de Boulevard Antverpia, de Parklaan en omgeving en het stationsgebied (woonwijk) in Roosendaal.

Daarnaast zijn opgenomen: de rijksmonumenten alsmede de gemeentelijke monumenten en de monumentale bomenlijst.

De erfgoedkaart bevat daarmee een totaal inzicht in de bekende archeologische, historische-geografische en historisch bouwkundige waarden en biedt daardoor een goed fundament van cultuurhistorische en archeologische gegevens die kunnen dienen als één van de onderzoeksmomenten bij het nemen van ruimtelijke beslissingen. Op deze wijze wordt reeds geanticipeerd op de verdere uitvoering van de MoMo (Modernisering Monumentenzorg).

Opgemerkt wordt dat de kaart een dynamisch karakter heeft. Dit geldt met name ook voor het aspect archeologie. Weliswaar bevat de kaart een archeologische verwachtingskaart, maar dat betekent niet dat daarmee het aspect archeologie definitief en voor altijd is vastgelegd. De gemeente heeft sinds september 2007 een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Bergen op Zoom. De stadsarcheoloog van Bergen op Zoom levert, binnen het kader van deze overeenkomst in opdracht van de gemeente, voor ieder bestemmingsplangebied een op maat gesneden archeologische paragraaf aan. Daarmee wordt de archeologische kennis verder uitgebreid en verdiept. De nieuwste inzichten worden vervolgens verwerkt in de erfgoedkaart.

In het plangebied worden monumenten in twee gradaties onderscheiden. Het betreft de Rijksmonumenten en de gemeentelijke monumenten.



Uittreksel Erfgoedkaart gemeente Roosendaal

2.5.13 Prostitutienota

In de Nota prostitutiebeleid is bepaald dat ter bescherming van het woon- en leefklimaat in de woonwijken geen seksinrichtingen worden toegestaan:

- in of aan woonstraten;
- in straten waar sprake is van concentratie van recreatieactiviteiten, winkels en activiteiten die of belastend zijn voor het woon- of leefklimaat dan wel voor de openbare orde;
- in de directe omgeving van onderwijsinstellingen, sociaal-culturele instellingen of sportaccommodaties waar zich in belangrijke mate minderjarigen bevinden dan wel hun bezigheden hebben.

Deze eisen gelden voor bestaande vestigingen na beëindiging door de huidige exploitant. Uit analyse blijkt dat, gelet op de criteria, geen ruimte kan worden geboden voor seksinrichtingen.

Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 Historische analyse van het gebied

Algemeen

De kern Roosendaal is ontstaan als agrarische nederzetting op een zandige rug temidden van vochtige gebieden. De driehoekige structuur van de Markt wijst op het oorspronkelijke agrarische karakter (de driehoekige dorpspleinen werden gebruikt om het vee van de omliggende boerderijen te verzamelen alvorens het naar de gezamenlijke weidegronden te drijven). Nog in de middeleeuwen ontwikkelde zich in deze agrarische nederzetting een belangrijke handelsfunctie, die vooral ontstond rondom de overslag van en handel in turf. Deze werd gewonnen in de zuidelijker gelegen hoogveengebieden en werd via zogenaamde moervaarten naar overslagpunten gevaren. Een van die overslagpunten (turfhoofden) was gelegen in Roosendaal, ter hoogte van de latere haven. De turf werd via de Roosendaalse haven uitgevoerd naar Holland, Zeeland, Vlaanderen en Antwerpen. De Vliet, die nabij het plangebied gelegen is, stond toen nog in open verbinding met de Noordzee. De Roosendaalse schippers ondernamen ook regelmatig tochten overzee naar Engeland en Frankrijk. Belangrijk voor de ontwikkeling van Roosendaal was bovendien de ligging aan de belangrijke middeleeuwse wegverbinding Bergen op Zoom-Breda.

Een groot deel van de streek rond Roosendaal werd pas vanaf de 11e eeuw bewoond. Deze late start in de bewoningsgeschiedenis wordt verklaard door de aanwezigheid van natte, uitgestrekte veengebieden en moerassen in de regio. In de vroege Middeleeuwen werden alleen de hooggelegen en droge gronden kleinschalig bewoond. Na 1200 kwam de ontginning en bewoning van het gebied echter snel op gang als gevolg van de veenafgraving ten behoeve van de turfwinning. Deze ontginningsactiviteiten en een betere afwatering leidden tot openlegging van het gebied. In de late Middeleeuwen raakten ook de beekdalgronden en broekgronden bewoond.

Bewoners van Kalsdonk, Hulsdonk en Langdonk vroegen in 1266 aan de abt van Tongerlo toestemming om een eigen, dichtbij gelegen kerk te mogen bouwen. Daarop schonken de parochianen van een aantal donken in 1268 een stuk grond aan een kapel op de plaats van "Rosendale" (dal der rozen). Vanuit deze donken werden wegen aangelegd naar de kapel (ter hoogte van de Sint Janskerk). Deze verbindingen, van Langdonk via de Burgerhoutstraat-Raadhuisstraat, van Kalsdonk via de Kalsdonksestraat-Hoogstraat-Molenstraat en van Hulsdonk via de Kade naar de Markt, bepalen nog steeds de vorm van de oude stadskern.

Waarschijnlijk woonde de meerderheid van de bevolking tot de 15e eeuw nog op de oorspronkelijke donken. In de omgeving begon handel te ontstaan en werd de Markt gerealiseerd. De turfnering bracht Roosendaal in de 15e en 16e eeuw tot welvaart. Telde de stad halverwege de 15e eeuw nog slechts 660 woningen, in 1526 waren dit er reeds 970. De eerste bebouwing concentreerde zich langs de toegangswegen naar de kapel.

Na 1570 zet de neergang in, met name door de gevolgen van de Tachtigjarige Oorlog en de vele pestepidemieën. Roosendaal had zwaar te lijden van de rondtrekkende troepen. Plunderingen en brandstichtingen waren heel gewoon. Tientallen jaren was het West-Brabantse platteland vrijwel geheel verlaten. In 1628 telde de stad nog slechts 1200 inwoners.

Een zekere mate van welvaart ontstond tussen 1750 en 1850. In 1809 werd het dorp Roosendaal tot stad verheven met als motivatie 'de uitgestrektheid en de volkrijkheid'.

Een zeer belangrijke factor in de ontwikkeling van Roosendaal, en voor dit plangebied in het bijzonder, is de aanleg van de spoorlijn Rotterdam-Antwerpen (1852-1872). Het station van Roosendaal krijgt behalve met Antwerpen tevens een verbinding naar Rotterdam, Vlissingen en Breda, waardoor het uitgroeit tot een belangrijk knooppunt. Veel bedrijvigheid vestigt zich in Roosendaal. Hierdoor nam het inwoneraantal van Roosendaal aanzienlijk toe. In januari 1850 waren er 6084 ingezetenen, tien jaar later 7036 en in 1900 circa 13.700.

Verplaatsing van het oorspronkelijke station van het huidige Oranjeplein naar de noordzijde in 1907 resulteerde in de Brugstraat en in verlenging van de Stationsstraat. In 1909 werd er een stratenplan gemaakt voor de grond ten oosten en ten westen van de Brugstraat. In hoog tempo werden deze gronden volgebouwd.

In juli 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit. Eén van de grootste problemen na de Eerste Wereldoorlog betrof de woningnood. Door het ontbreken van de nodige vaklieden en materialen was er een grote achterstand in de woningbouw ontstaan. De in de jaren 1919-1920 opgerichte woningbouwverenigingen St. Benedictus, Ons Ideaal en St. Joseph kwamen reeds spoedig met plannen om in de nood te voorzien. Daartoe kocht de gemeente verschillende terreinen aan in de Spoorstraat, Waterstraat, Groenstraat en De Knip om deze als bouwgrond aan de woningbouwverenigingen uit te geven. Op die manier kon er een eerste aanzet gemaakt worden met de huizenbouw. Veel van deze huizen zijn in de Tweede Wereldoorlog weer vernield door de bombardementen van de Duitsers. Belangrijk was het Uitbreidingsplan uit 1933 (infrastructuur, groensingel, verdichting plekken). Tot 1940 werd voornamelijk de bestaande bebouwing verdicht en uitgroei van lintbebouwing gerealiseerd.

Na de Tweede Wereldoorlog zet de bevolkingsgroei zich versneld door. Roosendaal, dat in 1945 zo'n 28.000 inwoners telde, groeit in sneltreinvaart uit tot een belangrijke centrumgemeente in West-Brabant die aan het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw qua inwoneraantal praktisch verdubbeld is. Om na de oorlog in de woningnood te voorzien, werden de wijken Kalsdonk, Fatima, Philips (1945-1955), Westrand (1955-1962) en Vrouwenhof (1955-1965) gebouwd. Maar ondanks de vele gerealiseerde nieuwbouwwoningen was er toch nog altijd sprake van woningnood. De toegenomen werkgelegenheid en de steeds belangrijker woonfunctie voor de regio leverden namelijk een groeiende belangstelling op om in Roosendaal een huis te bemachtigen. De jaren '60 gaven een gedaanteverandering te zien met het plegen van nieuwbouw aan de andere kant van de zuidelijke Rijksweg, thans A58.

De wijken Kroeve, Langdonk (1965-1975), Kortendijk (1970-1980), Tolberg en Weihoek (na 1980) hielpen er in de loop van tijd duizenden mensen aan onderdak. De woonwijk De Landerijen vormt (voorlopig) het sluitstuk van de stadsuitleg.

Het Stationsgebied

Op 9 juli 1852 werd in Brussel een tractaat gesloten waarin de aanleg van een spoorlijn van Antwerpen naar Rotterdam werd geregeld. De lijn zou ofwel via Roosendaal ofwel via Breda naar Moerdijk of Roode Vaart lopen en daar aansluiten op een stoombootdienst via Dordrecht naar Rotterdam.

Louis Gihoul, een grootgrondbezitter van Franse afkomst te Essen, vroeg de concessie aan om de werkzaamheden te verrichten. Op 21 juli 1852 kreeg hij bij Koninklijk Besluit deze concessie, welke werd overgedaan aan de door hem opgerichte Spoorwegmaatschappij Antwerpen-Rotterdam te Brussel. De regeringsleiders hadden het liefst een verbinding van Rotterdam naar Antwerpen gezien via Breda, maar Gihoul prefeerde een verbinding via Roosendaal omdat hij veel land had bij Kalmthout en Essen en daardoor minder eigenaren behoefde uit te kopen.

In 1853 was het station in Roosendaal gereed. Bij Koninklijk Besluit was Roosendaal op 22 juni 1854 aangewezen als expeditie- en betalingscentrum van goederen in- en uitgaande langs de spoorweg Antwerpen-Rotterdam. Op 26 juni 1854 werd de lijn Antwerpen-Roosendaal -Etten feestelijk geopend. Op 20 oktober van datzelfde jaar kwam het traject Roosendaal-Oudenbosch gereed en op 24 december Oudenbosch-Zevenbergen. Op 3 mei 1855 bereikte men Moerdijk, waarna de reizigers met de stoomboot naar Rotterdam moesten reizen. In 1872 kwam een snellere verbinding tot stand met de realisering en ingebruikname van de Moerdijkse spoorbrug.

In 1863 werd de eerste staatsspoorlijn geopend, nl. de lijn Breda-Tilburg en later dat jaar de lijn Roosendaal-Bergen op Zoom.



Station aan de Vughtstraat



Het Stationsplein vóór het oude station (rechts is het station te zien)

De toenemende drukte van reizigers en de bedrijvigheid aan het grensstation maakte het in Waterstaatsstijl opgetrokken stationsgebouw al snel te klein. Omdat het gebouw te dicht bij het centrum was gelegen, waren er geen uitbreidingsmogelijkheden.

In 1899 werd daarom besloten over te gaan tot de bouw van een nieuw station op een terrein dat ongeveer 650 m. ten oosten van het oude station lag. Die locatie lag op dat moment tamelijk ver uit de stad en dit betekende dus dat er forse stedenbouwkundige ingrepen moesten gaan plaatsvinden. Bovendien was er ook sprake van tegenstand: velen waren bang dat het centrum zou verplaatsen richting het nieuwe station. Een belangrijk gegeven was dat er een goede aansluiting zou komen op het centrum. Dit leidde tot de aanleg van de Brugstraat. Het tracé van de Brugstraat lag op een weggetje dat Vaartkant heette. Ook werd de Stationsstraat verlengd. Daarmee kwam er tussen de nieuwe wegenstructuur en het toenmalige centrum een gebied vrij dat vervolgens is volgebouwd met overwegend woningbouw.

Het nieuwe stationscomplex

De aanbestedingen voor het nieuwe staton vonden plaats in 1904. Het complex werd ontworpen door de Eerst Aanwezend Ambtenaar van de Staats-Spoorwegen ir. G.W. van Heukelom (1870-1952). Voor de architectuur tekende de toenmalige Rijksbouwmeester voor de Landsgebouwen, ir. D.E.C. Knuttel (1857-1927), zij het dat het ontwerp op de voorlopige plattegronden van Van Heukelom was gebaseerd.

Het hele spoorwegcomplex is ontworpen als een groot grensstation en heeft daardoor vele specialistische voorzieningen voor personen- en goederenvervoer.

Parallel aan en nog langer dan het stationsgebouw zelf zijn de overkappingen van de perrons. Op de perrons werden diverse bijgebouwen gerealiseerd.

Ter hoogte van het einde van het middenperron staat nog het enig overgebleven in 1907 ontworpen seinhuis. Achter op het enorme emplacement, staat de eveneens in 1907 gerealiseerde locomotievenloods. In 1931 is de loods uitgebreid met een aanbouw waarin kantoren en dienstruimten zijn ondergebracht. De rechthoekige locomotievenloods is 60 m. lang, 35 m. breed en heeft een hoogte van 16 m.

Na de voltooiing van het complex in 1907 hebben meermalen aanpassingen en slopingen plaatsgevonden.

In 1944 werd ten gevolge van oorlogshandelingen het stationsgebouw zwaar beschadigd. In de periode 1946-1949 hebben de herstelwerkzaamheden plaatsgevonden. Het nieuwe stationsgedeelte werd ontworpen door Sybold van Ravesteyn en wijkt qua bouwvolume sterk af van de oorspronkelijke stationshal.

Ook de noordoostelijke pleinwand is in de periode 1948-1949 heringericht door Van Ravesteyn. Het ontwerp omvatte een hoge bakstenen muur die werd onderbroken door een poort naar de loods van Van Gend & Loos, een herdenkingspiloen.

3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied

3.2.1 Stedenbouwkundige analyse

Het plangebied omvat het spoorwegemplacement en een gedeelte van de sporen, alsmede enkele gebieden eromheen.

Stationsgebied en emplacement

Het stationsgebouw staat evenwijdig aan het spoor en de Stationsstraat. Voor het stationsgebouw is een plein met een fontein en een opstelplaats voor streek- en stadsbussen.

Hoewel het station van Roosendaal ten oosten en op een korte afstand van het centrum is gesitueerd, is geen sprake van een visuele relatie tussen beide elementen. Voetgangers hebben geen directe verbinding met de binnenstad. Het autoverkeer wordt afgewikkeld via de Stationsstraat en de Brugstraat.

Het emplacement/rangeerterrein ligt achter het stationsgebouw en is een breed wigvormig gebied, dat volledig op zich zelf staat. Dit gebied zorgt daarmee voor een tweedeling van de stad: de oostkant en de westkant van het spoor; door deze barrière worden gebieden niet met elkaar verbonden.

Vanwege de functie van het gebied als emplacement wordt het grootste gedeelte van het terrein in beslag genomen door sporen.

De bebouwing ligt verspreid op het emplacement, dat overeenkomstig het tracé van de spoorlijnen langgerekt in oost-westelijke richting georiënteerd is. Ook is op het terrein een gedeelte ingericht met een kleinschalige sportaccommodatie voor het (oud)spoorwegpersoneel.

Het merendeel van de bebouwing op het emplacement is gerelateerd aan het spoor en maakt onderdeel uit van de oorspronkelijke spoor functie. Aan de randen van het emplacement zijn de afgelopen decennia nieuwe bedrijfsfuncties gerealiseerd, die in de meeste gevallen een direct of indirecte relatie met het spoor hebben. De bebouwing is voor een groot deel monumentaal van karakter.

Stationsplein Stationsgebouw

Het stationsgebouw en de bijbehorende perrons werden van 1904 tot 1907 op de huidige plaats gebouwd, schuin tegenover de reeds aangelegde Brugstraat. Ze dienden het oude station, dat in 1853 tegenover de Vughtstraat gebouwd was, te vervangen. Na gereedkomen van het nieuwe stationscomplex werd het oude station gesloopt.

Het hele spoorwegcomplex is ontworpen als een groot grensstation en heeft daardoor vele specialistische voorzieningen voor personen- en goederenverkeer die het tot een zeer uitzonderlijke station maken.

Het rijk gedecoreerde gebouw draagt kenmerken van een Berlagiaanse bouwstijl.

Het gebouw bestaat uit enkele geschakelde bouwmassa's, tezamen een langgerekte plattegrond vormend, parallel aan de spoorlijnen.



Stationsgebouw anno 1940

Destijds maakte ook een groot stationspostkantoor, gelegen aan de Stationsstraat, deel uit van het complex. Het stationspostkantoor is in 1983-1984 gesloopt.

In de Tweede Wereldoorlog werd het station vele malen gebombardeerd. Daarbij is onder meer de hoge middenpartij met entree en het aansluitende rechtergedeelte verwoest. Een gedeelte is later hersteld, een ander gedeelte werd gesloopt en is, in andere vorm, herbouwd.

In de loop van de tijd zijn, als gevolg van bedrijfsaanpassingen, diverse gebouwen gesloopt, ook zijn ingrijpende wijzigingen aangebracht in het sporenplan.

Als herstel van de oorlogsschade werd in 1948-1949 door architect Ir.S. van Ravensteyn aan het Stationsplein een nieuwe ingangshal gebouwd. Hierin werden kantoren, dienstruimten en de loketten voor kaartverkoop ondergebracht. Uit dezelfde tijd dateert de herinrichting en invulling van de oostelijke wand van het stationsplein door dezelfde architect. Hij werkte bij deze opdracht samen met de beeldhouwer Jo Uijterwaal.



Stationsgebouw anno 1950



Op het Stationsplein werd ter gelegenheid van het feit dat Roosendaal in 1954 100 jaar spoorstad was, een fontein geplaatst.

Het stationsgebouw met overkappingen, perronbebouwing en onderdoorgangen is van cultuurhistorisch belang als uitdrukking van een sociaal-economische, technische en typologische ontwikkeling. Daarnaast heeft het gebouw architectuurhistorische waarde vanwege de stijl en de op het karakter van grensstation toegesneden decoratieve toevoegingen. Het heeft ensemblewaarde als essentieel onderdeel van het gehele stationscomplex. Het is relatief gaaf bewaard gebleven.



Perrons

Stationsgebied Seinhuis

Het seinhuis is ontworpen door Van Heukelom en maakte deel uit van een centrale bediening van wissels en seinen. Deze centrale seininrichting werd ontworpen door C.G.J.W. Koopman, ingenieur der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) in 1908. Het was voor die tijd een zeer uitgebreide en moderne beveiliging. Inmiddels is het gebouw niet meer in gebruik.

Het seinhuis met installaties en bijbehorende trekdraden is van cultuurhistorisch belang als uitdrukking van een sociaal-economische, technische en typologische ontwikkeling. Het seinhuis is een van de weinige uit het werk van Van Heukelom overgebleven seinhuizen. Zowel landelijk, als gemeentelijk is het pand uiterst zeldzaam, na de verdwijning van de overige te Roosendaal gebouwde seinhuizen.



Seinhuis

Spoorstraat 7 Douaneloods

De loods is in 1907 gebouwd voor de opslag en doorvoer van goederen. De loods is thans in gebruik bij Safe Ruimteverhuur.

Stationsgebied Seinbrug

De seinbrug met trekdraden is de enig overgebleven seinbrug in situ in Nederland. De seinbrug is gerealiseerd in het eerste kwart van de twintigste eeuw en is een belangrijk onderdeel van het geheel aan stationsbebouwing.

Stationsgebied Locloods

Ook de locloods, uit 1907, is gebouwd naar een ontwerp van Van Heukelom. In 1931 zijn enkele wijzigingen gerealiseerd zoals een uitbreiding van de kantoor- en personeelsruimte. De rookkappen werden in 1957 uit de spantenconstructie verwijderd wegens het opheffen van de stoomtractie. Tot eind jaren vijftig diende de locloods als werkplaats voor de stalling en het plegen van onderhoud aan stoomlocomotieven. In 1979 werd de werkplaats gesloten, waarna de loods tot in 1994 voor diverse andere doeleinden werd gebruikt.



Locloods vóór de restauratie

De locomotievenloods annex rijtuigherstelwerkplaats is van cultuurhistorisch belang. Daarnaast heeft het gebouw architectonische waarde wegens de plaats die het inneemt in het oeuvre van de architect. Het is een zeldzaam voorbeeld van een ontwerp waarbij Van Heukelom een vakwerkconstructie in staal combineert met steen en glas en heeft derhalve ook industrieel-archeologische waarde.

De locloods kwam enige tijd geleden in bezit van BOEi, na aankoop van NS Vastgoed. BOEi (Nationale maatschappij tot Behoud, Ontwikkeling en Exploitatie van Industrieel erfgoed) is een non-profit organisatie die zich bezighoudt met herbestemmen van industrieel erfgoed. Het Rijksmonument was de afgelopen 10 jaar in gebruik als stalling en opslag, met de huidige verhuur is een intensiever gebruik aan de orde. Dat bood BOEi ook de mogelijkheid om, op basis van huur inkomsten, te investeren in het gebouw. Het dak is dichtgemaakt en de glaszetter en smid

repareerden de stalen ramen en zetten glas in de ramen. Ondertussen is de bodemsanering gestart door de stichting Bodemsanering NS. Dit zal ca. 5 jaar duren omdat de verontreiniging in de diepere ondergrond zit en mobiel is.

Op dit moment wordt de loods verhuurd aan Shunter BV. Shunter onderhoudt en verhuurt rangeerlocomotieven. Daarnaast verzorgt zij het onderhoud van treinlocomotieven en het onderhoud van goederenwagens.

Stationsplein 3d en 4

Dit woonhuis dateert uit 1910 en is gerealiseerd naar een ontwerp van Van Heukelom. Het dubbelwoonhuis maakt deel uit van het gehele stationscomplex.

Gebied omgeving stadion

Ten noorden van de spoorzone is op een afzonderlijk terrein dat begrensd wordt door de Borchwerf, de Industriestraat en het emplacement een voetbalstadion opgericht ten behoeve van de inmiddels failliete voetbalclub RBC.

Aan de straatzijde (Borchwerf) heeft de bebouwing een representatief uiterlijk, maar aan de andere zijde is het stadion puur functioneel vormgegeven. Achter het stadion is een omvangrijk parkeerterrein gerealiseerd. Aan de voorzijde is bij het stadion ook een kantoorgebouw gerealiseerd.

Tot de mogelijkheden behoorde ook het oprichten van een perifere detailhandelsvoorziening naast het stadion, maar deze functie is nooit gerealiseerd.



Stadion RBC: voor- en achterzijde



Gronden tussen emplacement en Spoorstraat

In het bestemmingsplan Stationswerf werd op de gronden gelegen tussen de sporen en de Spoorstraat voorzien in een grootschalige kantoorontwikkeling met bijbehorende faciliteiten zoals hotel- en congresfaciliteiten. Deze functies konden geen doorgang vinden vanwege externe veiligheid. Daarom werd in voornoemd bestemmingsplan de gewenste ontwikkeling van dit gebied juridisch geregeld in een wijzigingsbevoegdheid. Een van de voorwaarden om de bestemming ter plaatse te wijzigen in grootschalige kantoren betreft oplossing van de risicoproblematiek vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.



Zicht op v.m. douaneloods Van Gend & Loos

3.2.2 Verkeer en infrastructuur

Verkeersstructuur

Infrastructuur

Het plangebied wordt omgeven door diverse wegen. Aan de zijde van de stad gaat het om de Brugstraat en de Stationsstraat. Deze straten zijn begin vorige eeuw juist aangelegd met het oog op de realisering van het station. Met de aanleg van deze straten werd een impuls gegeven voor de groei van het stadscentrum in noordelijke richting in de eerste helft van de twintigste eeuw.

Aan de achterzijde, de zijde van het bedrijventerrein Borchwerf 1, wordt het plangebied begrensd door de Borchwerf en de Bosstraat. Bedrijvigheid die aan deze zijde op het emplacementsterrein is gesitueerd, kan via deze straten bereikt worden.

In het plangebied zelf zijn geen (doorgaande) straten aanwezig.

Openbaar vervoer

Voor het station is een opstelruimte met haltes voor de bussen van het streek- en stadsvervoer.



Het Stationsplein met opstelplaatsen voor het openbaar busvervoer

Fietsverkeer

In de huidige situatie maakt veel fietsverkeer gebruik van het plangebied. Dit is logisch gezien de belangrijke toeleidingswegen naar het centrumgebied en het langzaamverkeer van het naar het station.

Parkeren

In de directe nabijheid van het station is parkeergelegenheid voorhanden die vooral bedoeld is voor de treinreiziger. Dit parkeerterrein is bereikbaar via een inrit aan de Spoorstraat.

Bij het RBC-stadion is een grootschalig parkeerterrein dat is aangelegd voor de bezoekers van het stadion. Dit terrein is bereikbaar via de Borchwerf.

Bij het station is een fietsenstalling gerealiseerd, die eveneens vooral bedoeld is voor het reizigerspubliek. Ook zijn er twee terreinen gereserveerd voor het stallen van fietsen in de openlucht.



Oude fietsenstalling, onderdeel van het monumentale complex



3.2.3 Groen, water en ecologie

Er zijn in het plangebied enkele groenpartijen aanwezig; het betreft de gronden die aan de zijde van het bedrijventerrein zijn gesitueerd. Ook zijn er op diverse plaatsen bossages aanwezig, met name aan de zijde van het bedrijventerrein Borchwerf. Waterpartijen ontbreken.

3.2.4 Sociale veiligheid

Onder sociale veiligheid wordt verstaan het aantal meldingen/aangiftes dat is binnengekomen bij de politie in de loop van 12 maanden, onderscheiden naar:

- verkeer (verkeersongevallen, geen overtredingen);
- parkeren (parkeerproblemen), diefstal (uit woningen, auto, ect: geen bedrijven);
- geweld (met en zonder letsel, bedreigingen, zedendelicten)
- vandalisme (vernielingen, graffiti, dierenmishandeling);
- sociale problemen (onder andere burenruzies, conflicten, overlast, geluidshinder, zelfdoding).

Bij diefstal, geweld en vandalisme (vernieling auto's, openbaar vervoer, ect.) worden alleen aangiftes geteld. Bij verkeer, parkeren, sociale problemen en vandalisme (baldadigheid, graffiti, dierenmishandeling) alle meldingen.

Roosendaalse trends

Volgens de bewonersenquête 2011 is er, ten opzichte van 2009 een dalende lijn te zien in het aantal vervelende voorvallen die zich vaak voortdoen in de buurt. De top drie van vervelende voorvallen bestaat, net als voorgaande jaren, uit hondenpoep, te hard rijden en rommel op straat. Van hondenpoep, rommel op straat, overlast door groepen jongeren, drugsoverlast en overlast door omwonenden hebben in 2011 relatief minder inwoners vaak overlast dan in 2009. Het omgekeerde geldt voor: 'fietsendiefstal', 'inbraak in woningen' en 'diefstal uit/inbraak in auto's'.

Het plangebied valt volgens de CBS-buurtindeling van de gemeente Roosendaal in drie verschillende buurten van drie verschillende wijken, te weten: de Stationsbuurt van de wijk Centrum, de buurt Parklaan-Hoogstraat van de wijk Noord en Borchwerf-noord van de Industriegebieden. Daarbij wordt opgemerkt dat het grootste deel van het plangebied behoort tot de buurt Borchwerf-noord en er binnen het plangebied slechts 3 burgerwoningen aanwezig zijn. Gelet op het vorenstaande kan worden gesteld dat voor het gebied dat valt binnen de grenzen van dit bestemmingsplan 'Stationsgebied en omgeving' geen specifieke gegevens bekend zijn.

3.3 Functionele analyse van het gebied

3.3.1 Algemeen

Begin jaren negentig van de vorige eeuw werd het 'Project Stationswerf' gelanceerd. Dit project voorzag in een ambitieuze aanpak van het stationsgebied en het ten noorden daarvan gelegen bedrijventerrein Borchwerf.

Een aanzet voor dit project was indertijd de verplaatsing van het toen nog bestaande bedrijf Van Gend & Loos waardoor een relatief groot terrein aan de stadszijde van het station voor herinvulling in aanmerking kwam. Omdat het terrein aan de stadszijde exact paste in het begin jaren negentig door de rijksoverheid gelanceerde locatiebeleid werd op deze locatie een kantoorontwikkeling nagestreefd, aangevuld met hotel- en congresfaciliteiten.

Het 'Project Stationswerf' voorzag aan de noordwestzijde van het spoorgebied in de bouw van een stadion, dat ruimte zou moeten bieden aan voetbalsport, andere sporten, alsmede grootschalige culturele manifestaties zoals popconcerten. Multifunctionaliteit zou verder aangevuld worden met toevoeging van kantoor- en vergaderfaciliteiten, alsmede perifere detailhandel.

Omdat de afstand tussen het NS-station en het terrein te noorden ervan amper honderd meter bedraagt, maar de feitelijke verbinding enkele kilometers lang is, voorzag het 'Project Stationswerf' in een langzaam verkeersverbinding. Voor een goede ontsluiting van Borchwerf werd de realisering van een aansluiting op de A17 essentieel geacht. Daarnaast werden nog diverse projecten geformuleerd, zoals het realiseren van een goederen vervoerterminal.

Het 'Project Stationswerf' is slechts gedeeltelijk tot uitvoering gebracht. Met name de gewenste kantoorontwikkeling nabij de Spoorstraat heeft geen doorgang kunnen vinden vanwege de op dat moment steeds urgenter wordende externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en de railbewegingen op het emplacement. Daardoor kwam de functionele ontwikkeling van het stationsgebied toch in belangrijke mate op slot te staan.

Wel is in 2000 een voetbalstadion gerealiseerd met daarbij een gedeelte van de indertijd voorziene kantoren. Ook is de aansluiting met de A17 gerealiseerd, waardoor het bedrijventerrein Borchwerf 1 aanzienlijk beter ontsloten kon worden.

3.3.2 Station en spoor

Het grootste deel van het gebied is in gebruik bij de spoorwegen. Aan het Stationsplein is het station gesitueerd, met de daarbij behorende voorzieningen zoals de perrons en de doorgaande sporen. In het stationsgebouw zijn diverse spoorgerelateerde functies ondergebracht zoals kleinschalige detailhandel en horeca. Ook zijn diverse ruimten in gebruik voor spoorgerelateerde kantoorfuncties.

Een groot gedeelte van het plangebied wordt gevormd door de doorgaande sporen.

3.3.3 Wonen

Op het emplacement zijn op enkele locaties dienstwoningen gerealiseerd. Deze woningen zijn inmiddels in de loop der jaren als particuliere woningen in gebruik. Het betreft twee voormalige bedrijfswoningen op het Stationsplein en een voormalige dienstwoning aan de Bosstraat.

3.3.4 Kantoren

In het stationsgebouw is kantoorruimte ondergebracht. Deels is deze kantoorruimte spoorgerelateerd, deels wordt ook de mogelijkheid geboden voor zelfstandige -niet spoorgerelateerde- kantoren.

Kantoren met een vloeroppervlakte groter dan 1500 m² zijn kwetsbare objecten in de zin van het Bevi en zijn in het plangebied niet mogelijk.

Op basis van het bestemmingsplan Stationswerf was kantoorontwikkeling langs de Spoorstraat alleen mogelijk na toepassing van een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders; voorwaarde om van voornoemde bevoegdheid gebruik te maken was de oplossing van de externe veiligheidsaspecten vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

3.3.5 Bedrijven

Op het emplacement vinden diverse bedrijfsmatige activiteiten plaats. Aan de zijde van het bedrijventerrein Borchwerf gaat het om wat zwaardere activiteiten, die deels ook spoorgerelateerd zijn. De voornaamste zijn een grondreinigingsbedrijf en een wagenbedrijf dat ondergebracht is in de locomotievenloods. Tot voor kort was ook een houtbank op het emplacement gesitueerd, maar dit bedrijf is in april 2012 met de activiteiten gestopt.

Op het terrein langs de Spoorstraat en de sporen vinden diverse wat meer kleinschalige bedrijfsactiviteiten plaats. In de voormalige douaneloods van Van Gend & Loos is sinds 2003 Safe Ruimteverhuur gevestigd. Dit bedrijf biedt opslagruimten aan voor particulieren. Daarnaast worden ok

werk-, atelier-, studio- en hobbyruimten ter beschikking gesteld. Het bedrijf heeft ook enige buitenruimte.

Sinds kort is in een van de bedrijfspanden op het Stationsplein een tandtechnisch laboratorium gevestigd. Ook is een bedrijfsgebouw in gebruik als opslagruimte ten behoeve van een woningbouwvereniging.

3.3.6 Sport

In 2000 is na het doorlopen van een artikel 19, lid 1, WRO-procedure (oud) het RBC-stadion gerealiseerd en in gebruik genomen op het terrein waar daarvoor een ijzergieterij was gesitueerd. Er werd voorzien in een multifunctioneel stadion met de volgende onderdelen:

- een (voetbal)stadion voor 5000 bezoekers;
- een horeca, ontvangst- en representatieruimte en een supportershome;
- parkeergelegenheid, met name achter het stadion;
- voorzieningen voor supporters, spelers, sponsors en founders.

In of annex aan het bouwlichaam van het stadion werd tevens een aantal commerciële ruimten voorzien:

- kantoorruimten met een maximale totale oppervlakte van 3400 m² bruto bedrijfsvloeroppervlakte;
- perifere detailhandelsruimten met een maximum oppervlakte van 2700 m² bruto bedrijfsvloeroppervlakte; perifere detailhandel wordt voor deze locatie als volgt ingevuld qua branchering: bouwmarkt, caravan-, boten- en garagebedrijven, detailhandel in banden en uitlaatcentra; keuken-, sanitair- en tegelbedrijven;
- naast de horecavoorzieningen, die voortvloeien uit c.q. verbonden zijn met het stadion, is een meer algemene, los van het stadion functionerende horecavoorziening in de vorm van een restaurant gerealiseerd. De maximale bruto-bedrijfsvloeroppervlakte van deze horecavoorziening werd indertijd gefixeerd op 260 m².

Het totaal te realiseren bouwvolume (bestaande uit het stadion en de commerciële ruimten) werd gefixeerd op een maximum van 19.500 m². De kantoren zijn deels feitelijk gerealiseerd, de perifere detailhandelsruimten niet.

In 2011 is RBC failliet gegaan en is het stadion leeg komen te staan, waarna gedeeltelijke ontmanteling plaatsvond.

Op het Spoorwegemplacement is in de beslotenheid van het emplacement een sportaccommodatie gesitueerd ten behoeve van het (oud) spoorwegpersoneel. Het betreft voornamelijk tennisvelden en een jeu de boulesbaan.



Sportaccommodatie (oud) spoorwegpersoneel

Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN

4.1 Bedrijven- en milieuzonering

Toetsingskader

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving.

Milieuzonering beperkt zich in het algemeen tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar.

Voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de VNG van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' in 2009 een geheel herziene uitgave opgesteld. Deze publicatie is geraadpleegd ten behoeve van de paragraaf bedrijven en milieuzonering.

Toelichting

In de VNG-publicatie is een richtafstandenlijst opgenomen in relatie tot het omgevingstype rustige woonwijk. In deze lijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. In de tabel zijn de milieucategorieën en richtafstanden uit de VNG-publicatie overgenomen.

Tabel 1 Milieucategorieën en richtafstanden

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype 'rustige woonwijk'* in meters
1	10
2	30
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	700
5.3	1000
6	1500

** indien de omgeving is te typeren als 'gemengd gebied', gelden kleinere richtafstanden, namelijk één afstandstap kleiner (Zie de VNG-publicatie, paragraaf 2.3.).*

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning (of andere milieugevoelige functie) die volgens het (bestemmings)plan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

Omgevingstype

Er is uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het plangebied omvat het totale spoorwegemplacement inclusief het stationsgebouw en de daarin ondergebrachte functies. Tevens maakt het voormalige RBC-stadion onderdeel uit van het plangebied. Het plangebied kent een hoge mate aan functiemenging.

Toelichting

De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen:

- *Het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied*

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied, (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.

- *Het omgevingstype gemengd gebied*

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan

de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Bestaande bedrijven

Het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving heeft een conserverend karakter, met uitzondering van het voormalige RBC-stadion. Het spooremlacement beslaat een groot deel van het plangebied. Aan de oostzijde liggen de voormalige loodsen van Gend & Loos, waarin nu opslagunits voor particulieren en bedrijven zijn gevestigd. Aan de westzijde van het plangebied liggen twee grote bedrijven, te weten Heijmans Grindreiniging (inmiddels is dit bedrijf door Strukton overgenomen) en Shunter Wagenbedrijf, beide in milieucategorie 3.2. Het bedrijf Houtbank Roosendaal B.V. heeft per 1 april 2012 haar activiteiten gestaakt. Het voormalige RBC-stadion zal weer als (onder meer) voetbalstadion gebruikt worden. Een stadion heeft milieucategorie 4.2.

In de bedrijvenlijst die opgenomen is als bijlage bij het Milieuraapport, zijn de milieurelevante bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied weergegeven. Hieruit blijkt dat de aanwezige bedrijfsactiviteiten voor het merendeel onder milieucategorie 1 en 2 vallen. Bovengenoemde twee bedrijven -Heijmans Grindreiniging en Shunter Wagenbedrijf- horen samen met het NS Station tot milieucategorie 3.2, het spoorwegemplacement en het stadion hebben milieucategorie 4.2.

Bestaande bedrijven in en om het plangebied zullen moeten voldoen aan de opgelegde milieuvorschriften, zodat de milieuhinder die een bestaand bedrijf veroorzaakt bij naburige bedrijven of woningen een acceptabel niveau heeft.

Toelichting

De bedrijven opgenomen in de bedrijvenlijst zijn ten tijde van de verlening van de milieuvergunning/omgevingsvergunning voor het aspect milieu, of de behandeling van de melding in het kader van de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer, getoetst aan de fysieke bestaande situatie waarbij per milieuaspect een afweging is gemaakt met het oog op de omgeving.

Bij vergunningplichtige bedrijven in het kader van milieu is de milieubelasting op basis daarvan door middel van voorschriften begrensd. Bij meldingsplichtige bedrijven zijn eventueel, naast de algemeen geldende voorschriften, maatwerkvoorschriften gesteld.

Ontwikkelingen

Uitbreiding van bestaande bedrijven of vestiging van nieuwe bedrijven in en om het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch acceptabel zijn. Een bedrijf dat uitbreidt of zich vestigt zal moeten voldoen aan de bepalingen in het bestemmingsplan en aan de milieuvorschriften die verbonden zijn aan het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) of aan de omgevingsvergunning voor de milieu-inrichting.

Het voormalige RBC-stadion was een bedrijfsactiviteit in milieucategorie 4.2 (SBI-code 931.D), met een bijbehorende grootste richtafstand van 300 meter ten opzichte van omgevingstype rustige woonwijk en 200 meter ten opzichte van omgevingstype gemengd gebied. De beoogde omvorming van het stadion zal niet leiden tot een verlaagde milieubelasting, omdat activiteiten in milieucategorie 4.2 toegestaan blijven.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft een in hoofdzaak conserverend karakter. In de bedrijvenlijst zijn de binnen het plangebied aanwezige bedrijven opgenomen. Uitbreiding van bestaande bedrijven of vestiging van nieuwe bedrijven in en om het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch acceptabel zijn. Daartoe is in het bestemmingsplan vastgelegd welke milieucategorie toelaatbaar is.

Geconcludeerd kan worden dat er vanuit bedrijven en milieuzonering geen beperking is voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.2 Geur

Inleiding

Ondernemingen hebben te maken met milieuvorschriften. Deze zijn gebaseerd op de Wet milieubeheer en staan in algemene milieuregels zoals het Besluit algemene regels voor inrichtingen

milieubeheer (Activiteitenbesluit) of in een omgevingsvergunning voor het oprichten of veranderen van een milieu-inrichting.

Bestaande bedrijven

Bestaande bedrijven in en in de nabijheid van het plangebied zullen moeten voldoen aan de genoemde milieuvoorschriften, zodat de geurhinder die een bedrijf veroorzaakt bij naburige bedrijven of woningen een acceptabel niveau heeft.

Uitbreiding van bestaande bedrijven in en om het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch acceptabel zijn. Een bedrijf dat uitbreidt zal moeten voldoen aan de bepalingen in het bestemmingsplan en de geldende milieuvoorschriften die verbonden zijn aan het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer of aan de eigen omgevingsvergunning.

Nieuwe bedrijven

Vestiging van nieuwe bedrijven in en om het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch, onder andere qua geur, acceptabel zijn. Daartoe is in het betreffende bestemmingsplan voor de percelen met bedrijfsbestemmingen vastgelegd welke milieucategorie toelaatbaar is. Vervolgens zullen de betreffende bedrijven nog moeten voldoen aan de eerder genoemde milieuvoorschriften.

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid tot het wijzigen van het voormalige RBC-stadion aan de Borchwerf. De activiteiten/funcities die hier worden gerealiseerd zullen net als het voormalige voetbalstadion, worden beschouwd als zijnde beperkt geurgevoelige objecten. Een knelpunt op het gebied van geur is dan ook niet te verwachten.

Conclusie

Knelpunten met betrekking tot geur zijn niet te verwachten. Het aspect geur levert geen beletsel of beperking op voor het bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

Inleiding

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

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

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen.

De vaststelling van een bestemmingsplan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wm die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit.

Toelichting

De grenswaarden van de genoemde stoffen zijn reeds ingegaan, met een uitzondering: voor stikstofdioxide (NO₂) gaat de grenswaarde in op 1 januari 2015. Voor de kleinere fractie van de zwevende deeltjes, die met PM_{2,5} wordt aangeduid, zal de grenswaarde (een jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³) eveneens op 1 januari 2015 ingaan. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan die grenswaarde buiten beschouwing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift. Dit is ongeacht of een besluit van vóór 1 januari 2015 ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben.

Concentratie luchtverontreinigende stoffen

In dit geval gaat het om de vaststelling van een grotendeels conserverend bestemmingsplan. Dit betekent dat in het plan de huidige functies worden vastgelegd en dat er geen sprake is van nieuwe ontwikkelingen. Het bestemmingsplan voorziet wel in de mogelijkheid tot het wijzigen van het voormalige RBC-stadion aan de Borchwerf. De nieuwe invulling genereert meer voertuigbewegingen dan de aantallen, waarvan is uitgegaan in het akoestisch rapport RBC-stadion Borchwerf te Roosendaal (1999). Het effect van deze toename op de luchtkwaliteit is onderzocht.

In 1999 is uitgegaan van maximaal 1200 voertuigbewegingen per dag. De nieuwe situatie brengt maximaal 5490 voertuigbewegingen per dag met zich mee. Dit betekent een toename van 4290 voertuigbewegingen per dag. Met behulp van de NIBM-tool, zoals uitgegeven door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, is de bijdrage van deze extra voertuigbewegingen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit berekend. De rekentool gaat uit van een worst-case benadering.

Onderstaande tabel geeft de resultaten van de berekening weer. Uit de tabel blijkt dat het plan 'In Betekenende Mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit; de grens voor 'Niet In Betekenende Mate' (1,2) wordt namelijk overschreden voor stikstofdioxide (NO₂). Verder blijkt uit de berekening dat het plan leidt tot een maximale toename van 2,91 µg/m³ voor NO₂ en 1,05 µg/m³ voor PM₁₀.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		4290
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,91
	PM ₁₀ in µg/m ³	1,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Berekende achtergrondconcentraties

In de navolgende twee tabellen wordt voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) inzicht gegeven in de achtergrondconcentraties voor 2015 en 2020, overgenomen uit de monitoringstool. Het rekenjaar 2015 is gekozen omdat dan de grenswaarde voor NO₂ van kracht wordt en het rekenjaar 2020 is gekozen om een indruk te geven van de luchtkwaliteit verder in de toekomst. In deze tabellen zijn de resultaten voor PM₁₀ weergegeven inclusief de zeezout-af trek voor fijnstof (voor de gemeente Roosendaal bedraagt deze aftrek 4 µg/m³ voor het jaargemiddelde van PM₁₀ en zes dagen voor het etmaalgemiddelde van PM₁₀). In de onderste rij van de tabellen zijn de grenswaarden vermeld.

Tabel: Concentraties 2015 Stationsgebied (incl. zeezoutcorrectie)

Locatie	NO ₂ jaargem. µg/m ³	PM ₁₀ jaargem. µg/m ³	PM ₁₀ etmaalgemiddelde aantal dagen per jaar*
Borchwerf, nabij voorm.voetbalstadion	20,7	19,6	13
Gastelseweg t.p.v. spoorwegovergang	21,8	19,8	13
Spoorstraat nabij emplacement	21,2	19,7	13
grenswaarden	40,0	40,0	35

Tabel: Concentraties 2020 Stationsgebied (incl. zeezoutcorrectie)

Locatie	NO ₂ jaargem. µg/m ³	PM ₁₀ jaargem. µg/m ³	PM ₁₀ etmaalgemiddelde aantal dagen per jaar*
Borchwerf, nabij	15,2	17,8	10

voorm. voetbalstadion			
Gastelseweg t.p.v. spoorwegovergang	17,3	18,2	10
Spoorstraat nabij emplacement	17,3	18,4	11
grenswaarden	40,0	40,0	35

* hier is het aantal dagen per jaar vermeld, waarop de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

Opmerking bij de tabellen: in november 2012, dus na het berekenen van de concentraties (juli 2012) heeft zich een wijziging voorgedaan in de zeezoutaf trek. Deze heeft geen consequenties voor de conclusie.

Geconcludeerd kan worden dat de achtergrondconcentraties in het plangebied relatief laag zijn. Indien de met de NIBM-tool berekende toename van 2,91 µg/m³ voor NO₂ en 1,05 µg/m³ voor PM₁₀ bij de achtergrondconcentraties wordt opgeteld, blijkt dat er geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Noch in 2015, noch in 2020.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen beletsel of beperking op voor het bestemmingsplan. De concentraties in het plangebied Stationsgebied en omgeving voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn relatief laag, aanzienlijk lager dan de grenswaarden. De bijdrage van de ontwikkeling van het stadion aan de verslechtering van de luchtkwaliteit leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden, zodat luchtkwaliteitsknelpunten niet te verwachten zijn.

4.4 Externe veiligheid

Inleiding

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Het integrale advies externe veiligheid vormt een separate bijlage bij dit bestemmingsplan, zie hiervoor bijlage 3 van het Milieurapport.

Toetsingskader Bevi-bedrijven

Het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico.

Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Aanwezige Bevi-bedrijven

Uit het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen blijkt dat binnen het plangebied het emplacement Roosendaal is gelegen waarop het Bevi van toepassing is. Daarnaast blijkt dat het plangebied binnen de invloedsgebieden is gelegen van de firma Van den Anker, Wubben Oliebewerking en Rust Oleum. Over deze inrichtingen (bedrijven) wordt het volgende opgemerkt.

- Spooremlacement Roosendaal

Op dit moment vindt, net voordat het Basisnet Spoor vastgesteld gaat worden, discussie plaats over de activiteit kopmaken. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vormen doorgaande spoorwegen geen onderdeel van het emplacement, tenzij zij dienst doen als rangeerspoor. Als doorgaande trein wordt aangemerkt een trein die onder een treinnummer rijdt, in een dienstregeling is opgenomen, in afwachting is van vertrek naar of net afkomstig is van een buiten de inrichting gelegen bestemming dan wel hiernaar op weg is. Verder is

door de Afdeling expliciet overwogen dat het afkoppelen van een locomotief, omrijden en vervolgens weer aankoppelen aan dezelfde trein ten behoeve van vertrek in tegenovergestelde richting, buiten de vergunning voor het emplacement valt voor zover het omrijden van de goederentrein betrekking heeft op doorgaand treinverkeer. Als gevolg van deze jurisprudentie zou het risico van deze vormen van doorgaand vervoer onderdeel moeten gaan vormen van de berekening van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Basisnet.

De minister van Infrastructuur en Milieu is in gesprek met de betrokken partijen (bevoegd gezag, ProRail, verladers, vervoerssector) om de praktische gevolgen van de jurisprudentie met betrekking tot de activiteiten die behoren bij het doorgaand vervoer respectievelijk het emplacement in beeld te brengen. Dit is van belang omdat dit overleg bijdraagt aan een aanpak met een goed evenwicht tussen economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening en risicobeheersing. Uitgangspunt van dit overleg is, dat de risico's van alle activiteiten worden beheerst, ongeacht de juridische context. De risico's veranderen immers niet bij een juridische indeling in doorgaand vervoer of behorend bij het emplacement.

In het verlengde van deze discussie heeft ProRail in de voorbereidingen voor een nieuwe omgevingsvergunning voor de activiteit milieu aangekondigd dat kopmaken geen onderdeel meer zal uitmaken van de aanvraag voor het emplacement Roosendaal. Of en hoe deze activiteit in het Basisnet Spoor zal worden opgenomen is nog niet duidelijk.

Naar verwachting wordt voor de interimperiode het "kopmaken" als doorgaand verkeer in het Basisnet opgenomen waarbij de risico's berekend worden met RBM-II. In principe wordt de risicoruimte gebaseerd op de milieuvergunning van het emplacement waarbij 1 april 2012 als referentie wordt aangehouden. De minister bepaalt de uiteindelijke contour, voor het doorgaande spoor binnen het Basisnet Spoor, waarbij eventueel aanwezige saneringssituaties als gevolg van het Basisnet Spoor in ogenschouw genomen zullen worden. Saneringssituaties zijn in Roosendaal niet helemaal uit te sluiten.

Anticiperend hierop heeft ProRail een verzoek ingediend tot het gedeeltelijk intrekken van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu met betrekking tot de risicoruimte. Dat wil zeggen dat alle activiteiten met gevaarlijke stoffen op het emplacement komen te vervallen. In de nieuwe omgevingsvergunning zal ProRail tevens naar verwachting de inrichtingsgrenzen aanpassen. Het terrein van de inrichting blijft hierdoor beperkt tot voornamelijk de spoorbanen. Als gevolg hiervan vallen het stationsgebouw en de overige stationsgerelateerde gebouwen aan deze zijde van het spoor (Stationsplein) niet meer onder de inrichting van het emplacement. De voormalige bedrijfswoningen op dit deel van het terrein zijn daarmee te beschouwen als woningen van derden. Omdat er geen sprake meer is van een risicoruimte (plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar) over deze woningen wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden van het Bevi.

Vanwege de beschreven wijzigingen is er geen sprake meer van een invloedsgebied als gevolg van het spooremlacement Roosendaal. Er is tevens geen sprake meer van een groepsrisico als gevolg van het emplacement.

- Van den Anker (Tussenriemer)

Het invloedsgebied van de vestiging aan de Tussenriemer is over slechts een heel klein deel het plangebied gelegen. Feitelijk is formeel gezien geen sprake van een groepsrisico omdat er niet meer dan 10 slachtoffers kunnen zijn. Dit is op basis van de huidige vergunning waarbij een inmiddels verouderde rekenmethodiek is gebruikt. Er is geen sprake van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Binnen het invloedsgebied is, voor zover het is gelegen over het plangebied, sprake van een conserverend karakter waardoor er geen toename van het groepsrisico optreedt als gevolg van het bestemmingsplan.

- Wubben Oliebewerking (Tussenriemer)

Binnen de inrichting worden olieproducten in bovengrondse opslagtanks opgeslagen. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar is beperkt en is volledig gelegen op het terrein van de inrichting. Het invloedsgebied strekt zich uit tot op een afstand van 1.426 meter. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriënterende waarde. Met uitzondering van het voormalige RBC-stadion heeft het bestemmingsplan een conserverend karakter. De nieuwe bestemming voor het voormalige RBC-terrein leidt plaatselijk tot een (aanzienlijke) toename van de bevolking. In het kader van het uitvoeringsprogramma externe veiligheid 2012 en 2013 is voor de gemeente Roosendaal een

gevoeligheidsanalyse Bevi-inrichtingen uitgevoerd. Uit deze gevoeligheidsanalyse (rapportage "Gemeente Roosendaal Gevoeligheidsanalyse groepsrisico Bevi-inrichtingen" d.d. 8 mei 2013) blijkt dat permanente aanwezigheid van 5000 personen in het stadion geen meetbare invloed heeft op het groepsrisico als gevolg van Wubben Oliebewerking. Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de beoogde activiteiten in het RBC-stadion er geen sprake is van een toename van het groepsrisico.

- Rust Oleum (Braak)

Binnen de inrichting zijn enkele opslagplaatsen voor verpakte gevaarlijke stoffen in hoeveelheden van meer dan 10.000 kg per opslagplaats (PGS 15) aanwezig. Het betreft drie opslagplaatsen uitgevoerd met beschermingsniveau 1 en een open opslagplaats uitgevoerd met een beschermingsniveau 2. De categoriale benadering van het Bevi is hierop van toepassing. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar is niet gelegen over het plangebied. Als gevolg van de drie opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen is het invloedsgebied voor een deel gelegen over het plangebied. Binnen dit invloedsgebied bevindt zich slechts een enkel bedrijfsgebouw. Vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan binnen dit invloedsgebied is er geen sprake van een toename van het groepsrisico.

De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt niet benaderd of overschreden. Op basis van de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (november 2007) en het supplement (september 2011) blijkt met de aanwezige automatische blusinstallaties (en beschermingsniveau 1 PGS 15) dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico bereikt wordt bij een bevolkingsdichtheid van circa 240 personen per hectare. Voor het industrieterrein kan worden uitgegaan van een maximale bevolkingsdichtheid van 40 personen per ha. Als deze capaciteit benut zou worden dan ligt het groepsrisico nog ruim onder de oriënterende waarde en bedraagt dan circa 0,15 x de oriënterende waarde.

Toetsingskader transport

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en de weg vindt plaats aan de hand van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 2004 en de wijzigingen daarop van 1 augustus 2008 en 1 januari 2010. Hierin zijn grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs wegen en vaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet Weg of Basisnet Water kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Bij Basisnet Weg gelden bijvoorbeeld de afstanden die in bijlage 5 van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1 januari 2010, zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld, betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Langs bepaalde (spoor)wegen moeten gemeenten in de toekomst rekening gaan houden met de effecten van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Over die (spoor)wegen worden veel brandbare vloeistoffen vervoerd (o.a. benzine, diesel). Bij een ongeval kan zo'n stof uit een tankwagen of tankwagon vrijkomen en in brand vliegen (plasbrand). Dat kan in een zone tot zo'n 30 meter langs de spoorbaan of weg tot slachtoffers leiden. Deze zone is daarom aangeduid als Plasbrand Aandachtsgebied (PAG). Voor waterwegen kan overigens ook een PAG gaan gelden. In het toekomstige Bevt (Besluit externe veiligheid transportroutes) zal worden beschreven aan welke voorwaarden het bouwen in een PAG moet voldoen.

Indien binnen het invloedsgebied nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit, het groepsrisico te worden verantwoord. Ten aanzien van de verantwoording dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3) voor het groepsrisico te worden beschouwd, maar ook het maximale invloedsgebied dat wordt gegenereerd door overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.

Beoordeling transport

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de professionele risicokaart geraadpleegd. De onderstaande transportassen zijn beoordeeld.

- Vaarwegen

Het plangebied is op meer dan 200 meter gelegen van een risicorelevante vaarweg waardoor dit aspect niet relevant is voor de ruimtelijke ordening.

- Spoorwegen

Binnen het plangebied zijn de doorgaande spoorlijnen van en naar Bergen op Zoom, Essen (B), Lage Zwaluwe en Breda gelegen. Het plangebied ligt daarmee binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn. Gelet hierop dienen zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico beschouwd te worden.

Voor de trajecten van het doorgaande spoor, ter hoogte van het emplacement Roosendaal, geldt op grond van de eindrapportage Basisnet Spoor, dat er sprake is van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar variërend tot maximaal 21 meter tot het hart van het spoor. In het plangebied zijn geen kwetsbare objecten binnen deze veiligheidsafstand gelegen. Ter hoogte van het spooremplacement is er sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dat wil zeggen dat op termijn, bij het definitief vaststellen van het Basisnet Spoor, bouwplannen binnen 30 meter hiervan aan generieke bouwkundige voorschriften moeten gaan voldoen.

Uit de eindrapportage Basisnet Spoor blijkt tevens dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn, ter hoogte van het emplacement is gelegen boven de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Het hoogste groepsrisico per kilometer bedraagt 1,9 x de oriënterende waarde en is gelegen ter hoogte van de spoorwegovergang over De Kade. Vanwege de beoogde ontwikkelingen rond het voormalige RBC-stadion is een risicoberekening voor het doorgaande spoor uitgevoerd met het rekenprogramma RBM II. Uit deze berekening blijkt dat het berekende hoogste groepsrisico per kilometer 2,0 x de oriënterende waarde bedraagt voor de huidige (bestaande) situatie.

Voor de toekomstige situatie wordt de functie van het voormalige RBC-stadion als (voetbal)stadion behouden en zullen hier tevens evenementen (concerten e.d.) georganiseerd gaan worden. Er wordt uitgegaan van een gecombineerde bestemming sport en evenementen op de bestaande locatie van het hele terrein van het stadion (stadion en parkeerterreinen). In het hoofdgebouw van het stadion zijn een horecavoorziening en kantoren aanwezig. Kantoorruimten zijn, overigens al op grond van de in het verleden verleende vrijstelling op basis van art. 19 WRO (oud), mogelijk tot een maximum vloeroppervlak van 3400 m².

Voor de nieuwe situatie is een risicoberekening uitgevoerd waaruit blijkt dat het berekende hoogste groepsrisico per kilometer licht toeneemt. De locatie van de kilometer met het hoogste groepsrisico is gelegen ter hoogte van de spoorwegovergang bij De Kade. Uitgaande van een bezettinggraad van het stadion van 50% van het jaar en activiteiten gedurende 6 uur per dag, is er sprake van een (lichte) toename van het groepsrisico tot 2,1 x de oriënterende waarde (OW). De toename van het hoogste groepsrisico per kilometer bedraagt hierdoor ca. 5%. De kilometer met het hoogste groepsrisico is gelegen ter plaatse van de spoorwegovergang bij De Kade, omdat vanaf en tot aan de hier gelegen wissels met hoge snelheid kan worden gereden en omdat de bevolkingsdichtheid vanwege de dichtbijgelegen binnenstad hier het hoogst is. Het stadion is op een afstand van ruim 750 meter van dit punt gelegen en heeft vanwege deze afstand slechts een beperkte invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Daarnaast is het groepsrisico berekend over de kilometer gelegen ter hoogte van het stadion. Het groepsrisico voor de beoogde situatie ligt hier onder de oriënterende waarde. Hier is wel sprake van een toename tot 0,8 x OW. In de oorspronkelijke situatie bedraagt het groepsrisico hier minder dan 0,1 x OW.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het tracé Essen – Roosendaal Centrum - Zevenbergschen Hoek. Omdat het transport van gevaarlijke stoffen over het tracé Bergen op Zoom – Roosendaal

Centrum – Breda veel lagere intensiteiten heeft ligt het groepsrisico lager. De uitgevoerde berekening wordt daarom als representatief geacht.

De overschrijding van de oriënterende waarde is het gevolg van het vaststellen van het Basisnet Spoor en wordt gezien als meest haalbaar en acceptabel. De verantwoording hiervan ligt bij het Rijk en derhalve wordt ervan uitgegaan dat hieraan door het Rijk op enigerlei wijze gevolg wordt gegeven. De toename van het groepsrisico als gevolg van het bestemmingsplan zal overeenkomstig het Bevi door de gemeente Roosendaal moeten worden verantwoord.

- Autowegen

Nabij het plangebied is alleen sprake van transport van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen. Hierop is het Basisnet Weg niet van toepassing.

Uit de 'Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen' (rapport d.d. 14 maart 2008) blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen in de nabijheid van het plangebied beperkt is. Het betreft maximaal 450 bewegingen benzine en diesel (LF1 en LF2) over de Borchwerf en maximaal 40 bewegingen LPG (GF3). Als gevolg van deze transporten blijkt, uit toepassing van de vuistregels, dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar en dat het groepsrisico minimaal is. Vanwege het overwegend conserverend karakter van het bestemmingsplan is er geen sprake van toename van de bevolking binnen het plangebied waardoor het groepsrisico niet toeneemt.

- Buisleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn buisleidingen gelegen die relevant zijn voor het aspect externe veiligheid. Het betreft hogedruk aardgasleidingen die zijn gelegen nabij en/of op de grens van het plangebied en waarvan het invloedsgebied reikt tot binnen het plangebied. Voor de bepaling van de risico's als gevolg van deze buisleidingen is een Carola-berekening uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Stationsgebied e.o. Roosendaal. (rapportage 5 juni 2013). Uit deze berekeningen blijkt dat er voor alle in en nabij het plangebied gelegen buisleidingen geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar is berekend.

Het groepsrisico ligt in alle gevallen ruim onder de oriënterende waarde en bedraagt minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Uit een berekening voor de nieuwe situatie blijkt dat de toename van de bevolking op het terrein van het voormalige RBC-stadion geen significante gevolgen heeft voor het groepsrisico.

Op de grens van het plangebied is een hogedruk aardgasleiding gelegen. Dit houdt in dat de belemmerde zone (4 meter aan beide zijden van de aardgasleiding) binnen het plangebied valt. Op grond van het Bevb is deze strook opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

Van de aanwezige Bevi-bedrijven in de omgeving van het plangebied, zijnde Van den Anker, Wubben Oliebewerking en Rust Oleum zijn geen plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar gelegen over het plangebied. Het groepsrisico vanwege deze bedrijven ligt ruim onder de oriënterende waarde.

Binnen het plangebied ligt één Bevi-inrichting, zijnde het spooremlacement Roosendaal. Anticiperend op recente ontwikkelingen heeft ProRail een verzoek ingediend tot het gedeeltelijk intrekken van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu met betrekking tot de risicoruimte. Dat wil zeggen dat alle activiteiten met gevaarlijke stoffen op het emplacement komen te vervallen.

In de nieuwe omgevingsvergunning zal ProRail naar verwachting tevens de inrichtingsgrenzen aanpassen. Het terrein van de inrichting blijft hierdoor beperkt tot voornamelijk de spoorbanen. Als gevolg hiervan valt het stationsgebouw en de overige stationsgerelateerde gebouwen aan deze zijde van het spoor (Stationsplein) niet meer onder de inrichting van het emplacement. De voormalige bedrijfswoningen op dit deel van het terrein zijn nu te beschouwen als woningen van derden. Omdat er geen sprake meer is van een risicoruimte (plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar) over deze woningen wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden van het Bevi. Vanwege de beschreven wijzigingen is er geen sprake meer van een invloedsgebied als gevolg van het spooremlacement Roosendaal. Er is tevens geen sprake meer van een groepsrisico als gevolg van het emplacement.

Omdat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van Bevi-inrichtingen is op grond van art. 13 van het Bevi een verantwoording groepsrisico noodzakelijk.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen leidt niet tot een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veroorzaakt een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar dat tot op maximaal 21 meter van het hart van het spoor is gelegen. Er is binnen het plangebied geen sprake van een saneringssituatie. Het plaatsgebonden risico levert geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

Als gevolg van het transport over de weg is er geen sprake van een relevant groepsrisico.

Als gevolg van het transport over het spoor is er een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Deze overschrijding is het gevolg van het vaststellen van het Basisnet Spoor en wordt gezien als meest haalbaar en acceptabel. De verantwoording hiervan ligt bij het Rijk, derhalve wordt ervan uitgegaan dat hieraan op enigerlei wijze gevolg wordt gegeven.

Het plangebied is binnen het invloedsgebied van enkele hogedruk aardgasleidingen gelegen. Het groepsrisico is in alle gevallen minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan is er geen sprake van een toename van het groepsrisico. Derhalve kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

4.5 Geluid

Inleiding

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd, de geluidbelasting wordt onderzocht binnen de zones behorende bij verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen.

Het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving is in hoofdzaak conserverend van aard. Dit betekent dat het plan thans niet voorziet in de realisatie van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Om deze reden is geen onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op het plangebied, die veroorzaakt wordt door ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen.

Het plangebied is voor het overgrote deel gelegen op het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied.

Wegverkeerslawaaï

Omdat het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving in hoofdzaak conserverend van aard is en binnen het plangebied krachtens de Wet geluidhinder geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het wegverkeer niet van belang. Ook de invloed van de wegen die binnen het plangebied gelegen zijn op de geluidgevoelige bestemmingen buiten het plangebied is, vanwege de consoliderende aard van het plan, niet van belang.

Spoorweglawaaï

Het plangebied is gelegen binnen de zones van verschillende spoorlijnen en wel de spoorlijnen met de trajectnummers 630, 640, 645 en 646. Deze spoorwegen zijn voor een deel binnen het plangebied gelegen. Omdat het bestemmingsplan conserverend van karakter is en binnen het plangebied geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het spoorwegverkeer niet van belang. Ook de invloed van de spoorlijnen die binnen het plangebied gelegen zijn op de geluidgevoelige bestemmingen buiten het plangebied is, vanwege de consoliderende aard van het plan, niet van belang.

Bestaande bedrijven

Voor de in het plangebied gelegen inrichtingen in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gelden de geluidvoorschriften, verbonden aan de Wabo-vergunning voor de activiteit milieu of de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer. In deze voorschriften worden maxima gesteld aan de geluidniveaus die een inrichting mag veroorzaken, gemeten ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen van derden, dan wel ter plaatse van vastgestelde referentiepunten. Zo wordt geluidhinder voorkomen dan wel zo veel als mogelijk beperkt.

Industrielawaai

Zoals in de inleiding al is aangegeven, maakt het grootste deel van het plangebied deel uit van het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied. Naast het feit dat voor de solitaire inrichtingen binnen het plangebied geluidgrenswaarden gelden, mag de geluidbelasting vanwege het gehele gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde bedragen ter plaatse van de zonegrens en niet meer dan de vastgestelde Maximaal Toegestane Geluidbelasting (MTG-waarde) ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen die binnen de zone zijn gelegen.

Opgemerkt wordt dat het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen op een gezoneerd industrieterrein in strijd is met de wet. Dit betekent dat binnen het plangebied géén nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden.

Toelichting

Een gezoneerd industrieterrein is een industrieterrein of een gedeelte daarvan, waarop zich bedrijven bevinden of worden toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Het gaat om de bedrijven die zijn aangewezen in het derde lid van artikel 2.1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Rondom een gezoneerd industrieterrein wordt een gebied aangewezen waarbuiten het geluidniveau ten gevolge van de activiteiten van alle bedrijven op het industrieterrein de 50 dB(A) niet mag overschrijden. De 50 dB(A)-contour vormt de grens van dit gebied.

De 55 dB(A)-contour geeft de grens aan tot waar in principe gevoelige objecten kunnen worden gerealiseerd. Indien de gevelbelasting als gevolg van activiteiten op het gezoneerd industrieterrein meer bedraagt dan 50 dB(A), maar maximaal 55 dB(A), dan is voor realisatie van een geluidgevoelige bestemming een ontheffing nodig. Deze ontheffing wordt door burgemeester en wethouders verleend. Verleende hogere waarden worden ingeschreven in het Kadaster.

Binnen het plangebied is het voormalige RBC-stadion gelegen. Het stadion wordt omgebouwd en krijgt de bestemming Cultuur en ontspanning. De percelen met de bestemming 'Cultuur en ontspanning' binnen het bestemmingsplan Stationsgebied e.o. worden gedezoneerd. Dit betekent dat er binnen deze bestemming geen activiteiten mogen plaatsvinden die voorkomen in onderdeel D van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor). De bestaande activiteiten noch de activiteiten die binnen het nieuwe bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt komen voor in onderdeel D van bijlage I van het Bor. Het dezoneren van deze bestemming heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor de bestaande of toekomstige bedrijfsactiviteiten op deze gronden. Omdat deze gronden geen deel meer uitmaken van het geluidgezoneerde industrieterrein Borchwerf-Stationsgebied hoeft de geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen deze bestemming niet meer te worden getoetst aan de beschikbare geluidruimte binnen de geluidzone vanwege het industrieterrein.

Omdat nog niet duidelijk is wat de geluidbelasting zal zijn vanwege de activiteiten binnen het voetbalstadion zijn in de planregels hiervoor geluidgrenswaarden opgenomen.

Bijlage 5 van het bij dit bestemmingsplan behorende Milieuraapport bevat een akoestische beschouwing van de activiteiten binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Uit deze beschouwing blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de parkeerbewegingen en de activiteiten in het stadion ten hoogste 58 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. De gehanteerde grenswaarde van 55 dB(A) wordt hiermee met maximaal 3 dB overschreden. De nachtperiode is daarbij maatgevend voor deze geluidbelasting, die optreedt vanwege een (groot) evenement in het stadion met een eindtijd in de nachtperiode (na 23.00 uur). Hierbij wordt het volgende opgemerkt:

- Dat deze situatie zich naar alle waarschijnlijkheid maar zeer beperkt zal voordoen, het aantal parkeerplaatsen is immers beperkt en voor de berekeningen is uitgegaan van een "worst-case" situatie;
- Dat voor de geprojecteerde appartementen ter plaatse van toetspunt 113 en de school 'Sch3' in het bestemmingsplan Stadsoevers een hogere waarde is vastgesteld van 58 dB(A) voor industrielawaai. De geluidwering van de betreffende gevels dient reeds op deze geluidbelasting te worden afgestemd;
- De geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de Industriestraat in de praktijk lager zal uitvallen dan thans berekend, omdat de geluidruimte vanwege de activiteiten in het stadion worden ingeperkt door de dichterbij gelegen school en de geprojecteerde appartementen in het plan Stadsoevers.

Conclusie

Het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving is in hoofdzaak conserverend van karakter. Omdat binnen het plangebied geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden, is de invloed van wegverkeer, railverkeer en industrie niet van belang. Ook niet op geluidgevoelige objecten in de omgeving.

Binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning' worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Omdat de percelen met deze bestemming worden gedezoneerd (dat wil zeggen: niet langer deel uitmaken van het geluidgezoneerde deel van het industrieterrein) hoeft de geluidbelasting vanwege deze nieuwe activiteiten niet getoetst te worden aan de binnen de geluidzone beschikbare ruimte.

Omdat nog niet duidelijk is wat exact de geluidbelasting zal zijn vanwege de activiteiten binnen het stadion zijn in de planregels hiervoor geluidgrenswaarden opgenomen. Als het plan concreet uitgewerkt is, zal een akoestisch onderzoek moeten volgen waarin de geluidbelastingen definitief bepaald worden en wordt ingegaan op eventueel te treffen maatregelen. De beoogde ontwikkeling op de locatie van het voormalige RBC-stadion levert geen belemmering op voor vaststelling van het bestemmingsplan, indien de ontwikkeling plaatsvindt binnen de kaders zoals die voor de akoestische beschouwing zijn gehanteerd. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen het bestemmingsplan 'Stationsgebied en omgeving', binnen de bestemming Cultuur en ontspanning, ter plaatse van de maatgevende geluidgevoelige bestemmingen, wordt aanvaardbaar geacht.

4.6 Bodem

Inleiding

Het bestemmingsplan bevat een beschrijving van de bodemkwaliteit binnen het plangebied, zowel de algemene bodemkwaliteit als lokale bodemverontreinigingen. De reden hiervoor is dat de bodemkwaliteit moet (kunnen) voldoen aan de in het plan beoogde functies.

Teneinde te bepalen of de bodemkwaliteit geschikt is, zijn drie bronnen geraadpleegd:

- Bodeminformatiesysteem gemeente Roosendaal;
- Bodemloket;
- Algemene bodeminformatie bij de RMD.

De resultaten zijn als volgt.

Bodemkwaliteit

Langs het spoorwegemplacement hebben in het verleden diverse bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden, die van invloed zijn geweest op de samenstelling en de kwaliteit van de bodem. Hierbij moet gedacht worden aan bedrijfsactiviteiten met bodembedreigende stoffen, op- en overslag van bodembedreigende stoffen, onderhoudswerkzaamheden, (ondergrondse) opslag en het afleveren van brandstoffen. Daardoor zijn er binnen het plangebied diverse (potentiële) gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend, die in het kader van de Wet bodembescherming op enig moment zullen moeten worden gesaneerd. Door de Stichting Bodemsanering NS (SBNS) zijn en worden verschillende van deze bodemverontreinigingen onderzocht en gesaneerd.

Na aanleg van het spoor heeft er binnen het plangebied (her)ontwikkeling plaatsgevonden, zoals de aanleg en reconstructie van infrastructuur, bouw- en sloopactiviteiten, ophogen en verharderen van terreinen en spoor, et cetera. Bekend is dat bij dergelijke activiteiten vaak bodemvreemde materialen zoals puin, kooldeeltjes en andere halfverhardingsmaterialen in de bovengrond terecht zijn gekomen en dat de bovengrond als gevolg daarvan plaatselijk verontreinigd is met zware metalen en PAK.

In het grondwater kunnen ook verhoogde gehalten aan zware metalen voorkomen. Van nature verhoogde gehalten aan zware metalen in het grondwater, zijn in de regio geen onbekend verschijnsel.

Op het terrein van het voetbalstadion is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd, waarbij het meest recente onderzoek dateert uit 2000 (Oranjewoud, rapport 5623-07800). Dit onderzoek, verricht in kader van de aanvraag om een bouwvergunning, heeft enkele bodemverontreinigingen aangetoond, veroorzaakt door puinbijmengingen en vroegere bedrijfsactiviteiten (metaalconstructie). De verontreinigingen zijn beperkt van omvang en zijn voorafgaande aan de bouw verwijderd.

Conclusie

Op grond van de (historische) bodemgegevens en uitgevoerde bodemonderzoeken kan worden geconcludeerd dat de bodem ter plaatse van het plangebied niet overal schoon is. Aangezien het een in hoofdzaak conserverend bestemmingsplan betreft, vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor de bestemming.

Bij eventuele toekomstige herinrichtingsplannen en grondverzet binnen het plangebied is wat betreft de bodem maatwerk noodzakelijk. Gericht bodemonderzoek (veelal verplicht bij aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) zal in dat geval moeten uitwijzen in hoeverre de bodem van die bepaalde locatie is verontreinigd en of er bodemsanerende maatregelen getroffen dienen te worden in het kader van herontwikkeling en/of bouwactiviteiten.

4.7 M.e.r. beoordeling

Inleiding

De m.e.r.-regelgeving is erop gericht het milieu een volwaardige plaats in besluitvormingsprocessen te geven. Besluitvorming over ruimtelijke plannen vraagt altijd om een integrale afweging. In bepaalde gevallen is de verplichting opgelegd om de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit alsmede alternatieven hiervoor en mogelijke maatregelen, te beschrijven. In deze paragraaf is getoetst of sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

M.e.r.-toetsing

Een m.e.r.-toetsing op basis van de beschikbare gegevens levert het volgende resultaat op.

Uit de verstrekke gegevens blijkt dat het op te stellen bestemmingsplan is bedoeld als actualisatie van een conserverend bestemmingsplan, uitgezonderd het voormalige RBC-stadion. Het plan voorziet nadrukkelijk niet in de uitbreiding of wijziging van een spoorweg (categorie C.2 of D.2.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r.) of de aanleg van een racebaan voor gemotoriseerde voertuigen (categorie D.43 van het Besluit m.e.r.).

- In de directe nabijheid van het plangebied is geen Natura-2000 gebied gelegen. Daarnaast geldt dat het plan niet zodanige wijzigingen mogelijk maakt dat er een aantasting van een Natura-2000 gebied zou kunnen plaatsvinden. Een passende beoordeling op basis van artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de realisering van bepaalde 'projecten' binnen het bestemmingsplan is dan ook niet nodig. Er bestaat aldus geen m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.
- Het bestemmingsplan maakt ter plaatse van het voormalige RBC-stadion activiteiten mogelijk die genoemd worden onder D. 11.2 (stedelijke ontwikkelingen) van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. De omvang van de toegestane activiteiten ligt onder de drempelwaarde. Dit betekent dat er geen sprake is van een zogenaamd kaderstellend plan waarvoor een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wel dient op basis van artikel 2, vijfde lid onder b van het Besluit Milieueffectrapportage, een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Op grond van vorenstaande is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd naar de ontwikkeling op de locatie van het voormalige RBC-stadion. Deze beoordeling is opgenomen in bijlage 4 van het Milieurapport.

Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt, dat de omvang van het project op de locatie van het voormalige RBC-stadion ruim onder de drempelwaarde ligt en dat er geen sprake is van cumulatie met andere projecten. De ontwikkeling brengt geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu met zich mee. Geconcludeerd is dat er geen noodzaak bestaat tot het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling.

4.10 Water

4.10.1 Aanleiding

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat in alle ruimtelijke plannen een watertoets dient te worden uitgevoerd. Het doel van de watertoets is in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Er wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen.

4.10.2 Proces

Sinds het voorjaar van 2003 worden in de gemeente Roosendaal alle nieuwe gemeentelijke ruimtelijke plannen besproken in het "Waterpanel Roosendaal". De werkwijze van het waterpanel is vastgelegd in het "Handboek bij de watertoets bij de Gemeente Roosendaal". Naast enkele gemeentelijke afdelingen nemen het waterschap en de vaste adviseurs van de Gemeente Roosendaal eenmaal per kwartaal deel aan het overleg. Het waterschap levert in dit overleg alle relevante waterhuishoudkundige informatie over het projectgebied en haar omgeving aan. Aan de hand van opmerkingen en aanvullingen van de waterbeheerder formuleert de gemeente een waterparagraaf bij de RO-procedure. Ook wordt de waterbeheerder de mogelijkheid geboden om tijdig te reageren op de concepten. Bovenstaande is nader vastgelegd in werkafspraken tussen waterschap en de gemeente.

Indien de gemeente in de definitieve waterparagraaf afwijkt van het advies van het waterschap, wordt deze afwijking in de waterparagraaf expliciet gemotiveerd. Voor het opstellen van een waterparagraaf heeft het waterschap Brabantse Delta een "checklist Watertoets" opgesteld. Deze checklist is opgenomen in het door het waterschap opgestelde document "Op weg naar het waterschap". Alle in de checklist genoemde aspecten zijn beoordeeld en afgewogen en indien relevant beschreven in de waterparagraaf.

4.10.3 Beleid

Voor het rijksbeleid en het beleid van het waterschap wordt verwezen naar hoofdstuk 2.

4.10.4 Huidige situatie

Bodemopbouw

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

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

Aangezien het plangebied binnen de bebouwde kom van Roosendaal ligt is de bodem op de Bodemkaart van Nederland niet gekarteerd. Op basis van de beschikbare informatie op de afkoppelkansenkaart valt te concluderen dat de boven- en ondergrond van het plangebied geschikt is voor de infiltratie van neerslagwater.

Oppervlakte water

In het plangebied ligt in het oostelijk deel, tussen de spoorlijnen richting Bosschenhoofd en richting Oudenbosch het Vennetje (ook stoomvijver genoemd). Het hemelwater uit de driehoek tussen de Gastelseweg en de spoorlijnen stroomt via (berm)sloten richting het Vennetje; vanuit het Vennetje stroomt het via een lange overkluizing onder het spoorwegemplacement door naar het hemelwaterriool onder de Borchwerf.

Parallel aan het voormalige RBC-stadion (in het westen van het plangebied) ligt de Nieuwe Roosendaalsche Vliet. De Nieuwe Roosendaalsche Vliet is aangemerkt als een categorie A waterloop op de Legger van het waterschap.

Grondwater

Conform de milieuverordening van de provincie Noord-Brabant, ligt het plangebied niet in een waterbergingsgebied, grondwaterbeschermingsgebied of beschermd gebied. Op basis van de beschikbare informatie op de afkoppelkansenkaart valt te concluderen dat de grondwaterstand van een groot deel van het plangebied geschikt is voor de infiltratie van neerslagwater. Een deel van het plangebied heeft te maken met hoge grondwaterstanden waardoor dit deel van het plangebied ongeschikt is voor infiltratie van neerslagwater.

Verharding

Het plangebied bestaat uit bestaand stedelijk gebied en is grotendeels verhard.

Riolering

Het westelijke deel van het plangebied is gelegen in het rioleringsgebied A2. In dit rioleringsgebied ligt een gescheiden rioolstelsel. In het noorden van het plangebied is een beperkt deel van het plangebied gelegen in het rioleringsgebied A14. In het rioleringsgebied A14 is sprake van drukriolering (gescheiden systeem). Het oostelijke deel van het plangebied is gelegen in het rioleringsgebied A3 en in het zuiden van het plangebied is een beperkt deel van het plangebied gelegen in het rioleringsgebied E1. In de rioleringsgebieden A3 en E1 is sprake van een gemengd rioolstelsel.

4.10.5 Toekomstige situatie

Het onderhavige bestemmingsplan is conserverend van aard. Nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied zijn, behalve een nieuwe invulling van het RBC-stadion, niet voorzien. Het voormalige RBC-stadion zal, zoals nu wordt voorzien, worden omgebouwd tot wielerveden en evenementenhal. Het verhard oppervlak zal daarbij niet noemenswaardig toenemen gelet op de huidige situatie waarbij sprake is van een stadion met aangrenzende parkeerplaatsen.

Er treden voor het overige geen veranderingen op in de bouwmogelijkheden ten opzichte van de voorloper van het bestemmingsplan 'Stationsgebied e.o.'.

Bij toekomstige ontwikkelingen dient de neerslag die afvloeit van "schone" oppervlakken (daken, schone verharding) afzonderlijk ingezameld te worden. Op basis van de beschikbare informatie op de afkoppelkansenkaart valt te concluderen dat de boven- en ondergrond van het gehele plangebied mogelijkheden biedt voor infiltratie. Wel komen plaatselijk hoge grondwaterstanden voor waardoor dit deel van het plangebied ongeschikt is voor infiltratie van neerslagwater. Om daadwerkelijk te kunnen bepalen of infiltratie van hemelwater in de bodem mogelijk is, is bij een toekomstige ontwikkeling een bodemkundig/hydrologisch onderzoek noodzakelijk. Wanneer infiltratie mogelijk is, heeft het de voorkeur in het kader van duurzaam stedelijk waterbeheer om een infiltratievoorziening aan te leggen. De infiltratievoorziening dient zodanig te worden aangelegd dat het hemelwater optimaal kan infiltreren in de bodem. In verband de aanwezige grondwaterstand is het van belang om een infiltratievoorziening aan te leggen met een overstortvoorziening. De infiltratievoorziening dient een inhoud te krijgen van circa 780 m³/ha verhard oppervlak, met een overstort op de (schoonwater-)riolering. Het huishoudelijk afvalwater van de toekomstige ontwikkelingen dient middels aparte vuilwaterleidingen afgevoerd te worden op de aanwezige (vuilwater-)riolering.

Indien het verhard oppervlak met meer dan 2000 m² toeneemt dient een retentievoorziening te worden gerealiseerd. De retentievoorziening dient een inhoud van circa 780 m³/ha verhard oppervlak te krijgen, met gestuurde afvoer op de (schoonwater-)riolering. Een Watervergunning is nodig voor: Werken in, aan in de nabijheid van oppervlaktewater bijvoorbeeld leggen van kabels, verlagen maaiveld).

Het onttrekken en weer lozen van grondwater tijdens de bouwwerkzaamheden.

Het lozen van regenwater van verhard dak- en terreinoppervlak > 2.000 m² direct of via een retentie/infiltratievoorziening in oppervlaktewater.

Ten aanzien van het materiaalgebruik dienen bij toekomstige ontwikkelingen geen uitlogende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC te worden toegepast. Dit om verontreiniging van het hemelwater te voorkomen. Eén en ander dient langs privaatrechtelijke weg te worden geregeld.

Ten behoeve van de Europese Kaderrichtlijn Water zijn de vragen zoals vermeld in het hoofdstuk 'aanleiding' hier beantwoord. Gezien de conserverende aard van het plan is het plan niet riskant en heeft het plan geen relevante chemische gevolgen. Daarnaast biedt het plan geen kansen om de ecologische doelen dichterbij te brengen.

4.10.6 Randvoorwaarden

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient de neerslag die afvloeit van 'schone' oppervlakken afzonderlijk ingezameld te worden.
- Indien uit bodemkundig/hydrologisch onderzoek blijkt dat infiltratie mogelijk is, dient het afzonderlijk ingezameld hemelwater middels een infiltratievoorziening in de bodem te worden geïnfilteerd. De infiltratievoorziening dient een inhoud van circa 780 m³/ha verhard oppervlak te krijgen, met een overstort op de (schoonwater-)riolering.
- Het huishoudelijk afvalwater van de toekomstige ontwikkelingen dient middels aparte vuilwaterleidingen afgevoerd te worden op de aanwezige (vuilwater-)riolering.
- Indien het verhard oppervlak met meer dan 2000 m² toeneemt dient een retentievoorziening te worden gerealiseerd. De retentievoorziening dient een inhoud van circa 780 m³/ha verhard oppervlak te krijgen, met gestuurde afvoer op de (schoonwater-)riolering.
- Ten aanzien van het materiaalgebruik dienen geen uitlogende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC te worden toegepast. Dit om verontreiniging van het hemelwater te voorkomen. Eén en ander dient langs privaatrechtelijke weg te worden geregeld.

4.11 Flora en fauna

Inleiding

In een bestemmingsplan worden de beschermde natuurwaarden planologisch-juridisch veiliggesteld en wordt de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling getoetst aan de aanwezige natuurwaarden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in soort- en gebiedsbescherming. Soortbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet. Voor alle bestemmingsplannen geldt dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijk beschermde plant- en diersoorten en de effecten van een ruimtelijke ingreep hierop. Gebiedsbescherming is geregeld via de Natuurbeschermingswet en de Wet ruimtelijke ordening. Vergelijkbaar met het onderzoek naar beschermde soorten, geldt voor alle bestemmingsplannen dat onderzoek moet worden uitgevoerd naar mogelijke gebiedsbescherming in of nabij het plangebied. Ook dienen eventuele effecten van een ruimtelijke ingreep op beschermde gebieden in kaart te worden gebracht.

Werkwijze

Allereerst is nagegaan of het plangebied ligt binnen de Ecologische hoofdstructuur en/of Natura 2000-gebieden, dan wel dat de mogelijke bestemmingen een negatief effect kunnen hebben op deze gebieden. Daarnaast is een bronstudie gedaan. Hierbij is op basis van de beschikbare gegevensbronnen gekeken of in (de omgeving van) het plangebied beschermde soorten aanwezig zijn. De volgende bronnen zijn geraadpleegd:

- Atlas van de West-Brabantse broedvogels;
- Werkatlas amfibieën en reptielen in Noord-Brabant;
- Vissenatlas Noord-Brabant;
- www.zoogdieratlas.nl dd. 29 juni 2012;
- www.waarneming.nl dd. 29 juni 2012.

Op 28 juni 2012 heeft een veldbezoek plaatsgevonden. Hierbij kon het rangeerterrein niet worden betreden.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bestaat onder meer uit een stationsemplacement met aanliggende rangeerterreinen, bedrijfsgebouwen van Prorail en enkele andere bedrijven.

Het gebied maakt geen onderdeel uit van een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied. Ook is geen sprake van externe invloed op deze gebieden. Vergunningplicht in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is dan ook niet aan de orde. Het gebied is ook geen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurwaarden

Binnen het plangebied is beperkt habitat aanwezig voor beschermde soorten zoogdieren. Dit betreft met name de beplantingen op en rond het rangeerterrein. Hier kunnen de algemene soorten zoogdieren konijn, bosmuis, veldmuis, aardmuis, bosspitsmuis en huisspitsmuis voorkomen. Ook kleine marterachtigen als wezel, bunzing en hermelijn kunnen zich op dergelijke ruderaire terreinen handhaven. Opvallend is de waarneming van een eekhoorn. Naar verwachting gaat het hier om een zwerver.

Het plangebied dient als foerageergebied voor vleermuizen. Rondom het stationsgebouw zijn in 2011 waarnemingen van rondvliegende dwergvleermuizen gedaan. Gezien het tijdstip van de waarnemingen is er een grote kans dat deze dieren zich in het station ophouden. Naast de gewone dwergvleermuis kunnen ook andere algemene vleermuizen van stedelijk gebied zoals de laatvlieger van het plangebied gebruik maken. Buiten het stationsgebouw staan langs de Spoorstraat (rond nummer 55) enkele monumentale gebouwen die geschikt lijken voor bewoning door vleermuizen.

De monumentale gebouwen aan de Spoorstraat, rond nummer 55, zijn ook geschikt voor de jaarrond beschermde huismus en gierzwaluw. Van de huismus is bekend dat deze broedt in het stationsgebouw. Verder komen algemene soorten van ruderaire terreinen en struikgewas als zwarte roodstaart, tijaft, vink, merel, grasmus, heggemus, witte kwikstaart en roodborst in het gebied voor. Voor deze soorten en hun nesten geldt dat ze beschermd zijn tijdens het broedseizoen.

Door het ontbreken van wateren worden geen amfibieën en vissen verwacht, want vissen zwemmen in het water en amfibieën leggen hier hun eitjes in.

Het gebied kent geschikte habitat voor de beschermde levendbarende hagedis. Op basis van de geïsoleerde ligging van het plangebied wordt deze soort hier echter niet verwacht. Dit laatste geldt ook voor overige reptielen.

De vegetaties in het gebied variëren van schraal tot redelijk voedselrijk. In de schrale situaties die met name op het rangeerterrein te vinden zijn komen soorten als zandblauwtje, gele toorts en brem voor. Meer bijzondere soorten zijn bleekgele droogbloem en prikneus. De meer voedselrijke habitats bevatten algemene soorten van verstoorde gronden als zevenblad en brandnetel.

De voorgenomen functieverandering van het voormalige RBC-stadion heeft geen effect op (beschermde) natuurwaarden.

Conclusie

Het plangebied bevat een aantal gebouwen en een grote oppervlakte aan ruderaal terrein. Op dergelijke terreinen kunnen voor een stedelijke omgeving bijzondere, maar niet beschermde, natuurwaarden tot ontwikkeling komen. In het stationsgebouw broedt de strikt beschermde huismus. Daarnaast is dit gebouw, maar ook de panden in de omgeving van Spoorstraat 55, geschikt voor de strikt beschermde gierzwaluw. Laatstgenoemde panden zijn ook geschikt voor huismussen. Ook komen binnen het plangebied in een aantal gebouwen beschermde vleermuizen voor. Het stationsgebouw is hierbij waarschijnlijk in gebruik als verblijfplaats van gewone dwergvleermuizen. De in het gebied aanwezige bomenlanen zijn belangrijk als foerageroutes voor vleermuizen.

Geconcludeerd kan worden dat er vanuit ecologisch oogpunt gezien geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan.

4.12 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten

4.12.1 Cultuurhistorie

Geomorfologische situatie

Het zandlandschap van het plangebied is gevormd in het Pleistoceen en het Holocene. Het zand werd gevormd door estuariene en fluviale afzettingen en wordt gerekend tot de Formatie van Waalre.

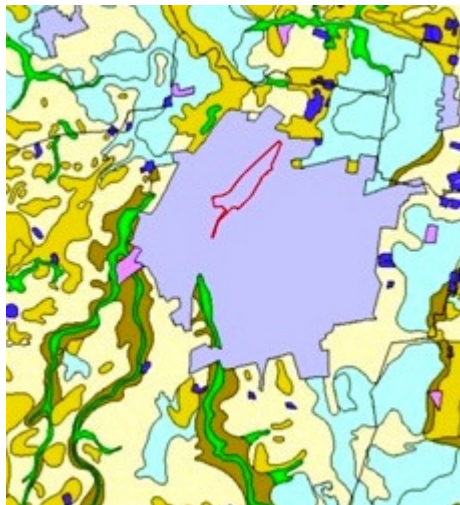
Hierin komen kleilagen van verschillende dikte voor. In de late IJstijd werden door smeltwater nieuwe zandlagen afgezet, die behoren tot de Formatie van Bortel. In de laatste koude periode vormden zich stuifzanden, die als een deken over het landschap werden afgezet, de zogenaamde dekzanden. Ook ontstonden er plaatselijk laagtes, waar het zand werd weggeblazen. Op sommige plaatsen werden de noord-zuid gerichte oude afwateringssystemen geblokkeerd zodat beken een ander verloop kregen. Het dekzand behoort tot het Laagpakket van Wierden.

Na de laatste IJstijd trad een klimaatverbetering op. Door de vernatting van het landschap ontstond veengroei in de dalvormige laagtes en in de beekdalen (Formatie van Nieuwkoop). Met name in de omgeving van Roosendaal, gekenmerkt door een vrij vlakke zandbodem en diverse beken, werd een dik pakket veen gevormd. Dit veen is na 1250 op grote schaal ontgonnen.

Het plangebied ligt ten oosten van het punt waarop de Engebeek/Rissebeek en de Roosendaalse Beek samenkomen en als één waterloop verder noordwaarts stromen. De oorspronkelijke bedding van deze noordelijke voortzetting is sinds de Middeleeuwen sterk veranderd, vanwege het indringen van mariene invloed waarbij dikke pakketten klei werden afgezet.

Door extrapolatie van de gegevens op de geomorfologische kaart naar de bebouwde kom van Roosendaal, zou het plangebied grotendeels bestaan uit dekzandruggen en dekzandwellingen. Het zuidwestelijke gedeelte maakt deel uit van het beekdal van de Roosendaalse Beek.

De geomorfologische nuances zijn door de verstedelijking van het gebied (o.a. de aanleg van de spoorlijn) thans niet meer waarneembaar.



Afbeelding van het plangebied op de geomorfologische kaart.

Bodemkundige situatie

Van het plangebied bestaat geen bodemkundige inventarisatie. Door extrapolatie van de omliggende gronden op de bodemkaart, zou sprake zijn van podzolgronden en in mindere mate eerdgronden. Uit het archeologisch veldonderzoek in de noordelijke aangrenzende gebieden (Borchwerf) is echter gebleken dat op grote schaal AC profielen en dus geen podzolen voorkomen. Dit betekent dat de oorspronkelijke top van de podzol door groundbewerking verdwenen is, of opgenomen in de bouwvoor. Voor een groot deel van onderhavige plangebied mag verondersteld worden dat de aanleg van de spoorlijnen en de daarbij gepaard gaande infrastructuur tot een sterke aantasting van het oorspronkelijke oppervlak heeft geleid. Eventuele podzolgronden zullen vergraven zijn.



Het plangebied op de kaart van 1840

Reeds bekende archeologische waarden

Uit het plangebied zijn tot op heden geen vondstmeldingen bekend. Vanwege de dichte verstedelijking en de ligging van het spooreplacement is de kans op vondstmeldingen ook gering.

Op de in 2009 gereed gekomen gemeentelijke kaart van archeologische waarden heeft het grootste deel van het plangebied een lage archeologische waarde gekregen.

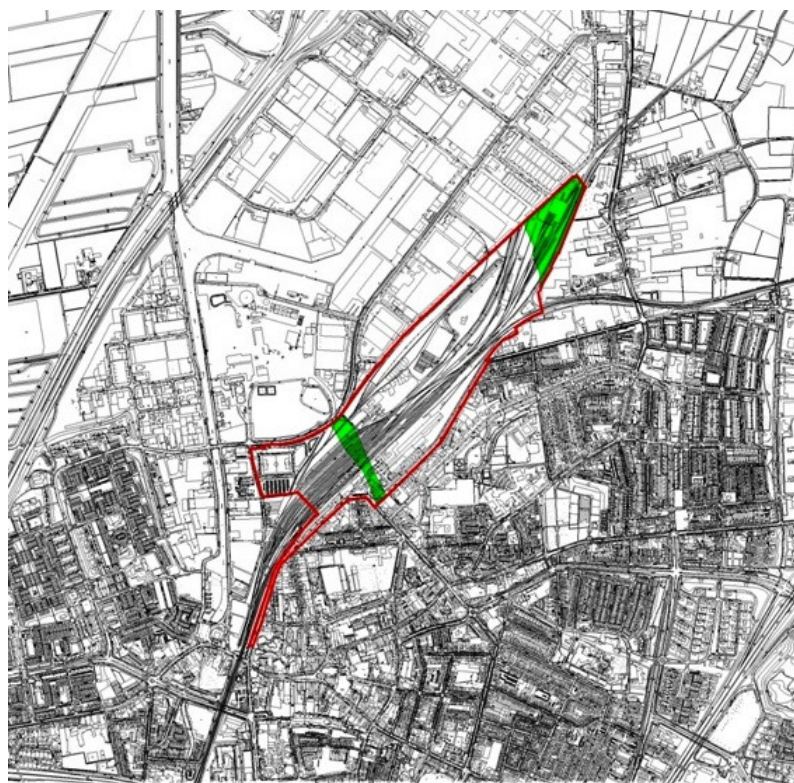
Archeologische waardebepaling

In het plangebied bevindt zich het tracé van een voormalige turfvaart. Dit is de vaart die vanuit de Vlamingenmoer (Rucphensevaart), via het centrum van Roosendaal, naar de Roosendaalse Beek leidde. Daar bevond zich het zogenaamde turfhoofd, waar de turf op schepen werd overgeladen. De huidige Brugstraat is een relict van deze vaart. De straat werd pas na 1870 in fasen aangelegd op de gedempte vaart. Het noordelijke deel van de vaart was al eerder gedempt bij de aanleg van de spoorlijn en de bouw van de suikerfabriek.

Onder het spoorwegemplacement bevindt zich het gedempte cunet van de turfvaart. Deze zal tenminste enkele meters diep zijn geweest. Er bestaat een middelhoge kans tot het aantreffen van archeologische resten op de bodem van deze vaart in de vorm van kadewerken of resten van vaartuigen. Vanwege de relatieve diepte van deze resten en het feit dat er een infrastructuur van het spoor op ligt, is de kans dat er resten verstoord zullen worden, niet zo groot. Bovendien mag aangenomen worden dat de bovenste meter van het bodemarchief verstoord zal zijn door de aanleg van het spoor. Alleen grondversturende werkzaamheden, dieper dan 1 meter onder maaiveld, kunnen schade toebrengen aan het bodemarchief.

Een tweede archeologisch element in het plangebied is het uiterste noordoostelijke gedeelte. Dit is een gebied dat dicht bij het voormalige buurtschap Kalsdonk ligt. Op basis van historische en bodemkundige gegevens is er een middelhoge kans tot het aantreffen van archeologische resten uit de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze zijn gerelateerd aan de nederzetting Kalsdonk en de grond die vanuit de Gastelseweg in cultuur werden gebracht. Ook hier geldt echter dat de infrastructuur van de spoorlijnen zeer waarschijnlijk de bovenste meter van het bodemarchief zal hebben verstoord, waardoor slechts de diepere sporen bewaard zijn gebleven. Alleen de grondversturende werkzaamheden, dieper dan 1 meter onder het maaiveld, kunnen er schade toebrengen aan het bodemarchief.

Voor het overige vertegenwoordigt het plangebied een lage archeologische waarde. Dit is gebaseerd op bodemkundige gegevens. Het gebied was laaggelegen en mogelijk gedeeltelijk met veen bedekt, wat geen kansen bood voor permanente vestiging. Bovendien is sprake van ernstige aantasting van het bodemarchief door het spoorwegemplacement.



■ Middelhoge archeologische trefkans,
dieper dan 1 meter -maaiveld.

Afbeelding archeologische waarden in het plangebied

4.12.3 Monumenten

In het plangebied zijn diverse monumenten aanwezig. Deze zijn reeds beschreven in paragraaf 3.2.1 van deze toelichting.

Rijksmonumenten

- Stationsgebouw
- Seinhuis
- Seinbrug
- Locomotievenloods
- Douaneloods

Gemeentelijke monumenten

- Stationsplein 3d
- Stationsplein 4
- Stationsplein 5

Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Het huidige bestemmingsplan, dat voor het plangebied thans van kracht is, is inmiddels verouderd. Vanwege de karakteristiek van het plangebied is het gewenst te beschikken over een actuele regeling. Om die reden is gekozen voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied. De bestaande situatie vormt de basis van het bestemmingsplan. Daarnaast dient het bestemmingsplan bij te dragen aan een mogelijke versterking en opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

In 2010 heeft de gemeente in de vorm van de brochures 'Spoorpact Roosendaal. Het spoor heeft de toekomst!' en 'Spoorstad - Ruimtelijke modellen' de ambitie gepresenteerd voor de toekomstige ontwikkeling van de spoorzone. Deze documenten geven een beeld van de uiteindelijk gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied. Vanwege het daarin neergelegde ambitieniveau is de verdere uitwerking pas -fasegewijs- in de toekomst mogelijk. Op dit moment is realisering nog geen optie, behoudens de aanleg van de passerelle die het stationsgebied een rechtstreekse verbinding gaat worden voor langzaam verkeer en voetgangers met het gebied Stadsoevers.

5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

5.2.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Dit bestemmingsplan is gericht op het (voorlopige) behoud van de huidige status quo van het gebied. Dat betekent dat het grootste deel van het plangebied is bedoeld voor het spoorbedrijf in de ruime zin van het woord.

Het herstel/behoud van de karakteristiek strekt zich niet alleen uit tot de bebouwing maar heeft ook betrekking op het openbare gebied. De (her)inrichting van de openbare ruimte met inachtneming van de aanwezige waarden, is op grond van dit bestemmingsplan mogelijk.

De bestaande situatie (gebruik en bebouwing) per bouwperceel fungeert als uitgangspunt voor het bestemmingsplan en wordt in eerste instantie gefixeerd. Daarbij dient het gebied zoveel mogelijk mogelijkheden te bieden voor functies die gerelateerd zijn aan het spoorbedrijf. Ook is het onderhavige bestemmingsplan gericht op het behoud van de monumentale waarden, die aanwezig is in de vorm van diverse spoorgerelateerde bebouwing en die herinneren aan Roosendaal Spoorstad.

Er is binnen het emplacement een onderscheid tussen het westelijk deel dat aansluit op het bedrijventerrein Borchwerf 1 en het oostelijk deel, dat aansluit op de stad, de Stationsstraat en de Spoorstraat. Aan de westzijde is forsere bebouwing (industriële en ambachtelijke complexen met zwaardere bedrijfsfuncties) zeker toelaatbaar, aan de zijde van de Spoorstraat daarentegen is het wenselijk, dat de bebouwing qua maat en schaal meer aansluit op de omgeving.

Aandachtspunt is wel dat het eventueel toevoegen van bebouwing niet ten koste gaat van de monumentaliteit van de aanwezige bebouwing. Het karakter van de in het gebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten dient gehandhaafd te blijven.

5.2.2 Nieuwe ontwikkelingen op de langere termijn

In deze paragraaf wordt de ontwikkelingsrichting van het stationsgebied voor de wat langere termijn beschreven. Deze visie is neergelegd in de documenten 'Spoorpact Roosendaal. Het spoor heeft de toekomst!' en 'Spoorstad Roosendaal. Ruimtelijke modellen', beide daterend uit 2010.

Opgemerkt wordt dat deze ontwikkelingsrichting niet is doorvertaald in het onderhavige bestemmingsplan. Enkele onderdelen, waarvan de realisering binnen de planperiode gaat plaatsvinden (waaronder de passerelle) zijn uiteraard wel voorzien van een adequate bestemmingsregeling.

Een goede invulling van de spoorzone is van grote betekenis voor Roosendaal als stad, maar vooral als logistiek knooppunt in de regio en daarbuiten. De Spoorzone Roosendaal maakt samen met de ontwikkeling van de nieuwe (woon)wijk Stadsoevers, onderdeel uit van het programma Spoorhaven.

Al geruime tijd wordt gewerkt aan deze complexe gebiedsontwikkeling. Het verbeteren van de spoorveiligheid en spoorse doorsnijdingen en het met Rijkssubsidie opknappen van rijksmonumenten als het station, zijn belangrijke keuzes die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het gebied. Al deze projecten in samenhang bekeken zijn onderdeel van de toekomstvisie: het spoor heeft de toekomst.

In 'Mooi Nederland' formuleert het Rijk een aantal relevante doelstellingen met betrekking tot de spoorzone. Deze krijgen inhoud binnen het programma Spoorzoneontwikkeling van het Rijk. Binnen het programma is Roosendaal één van de vijf landelijke voorbeeldprojecten. Met de ontwikkeling van de spoorzone Roosendaal willen de spoorpartners gezamenlijk een bijdrage leveren aan:

- de integrale kwaliteit van de spoorzone als impuls voor Roosendaal;
- de verbeterde situatie ten aanzien van de externe veiligheid en de functionaliteit van het spoor;
- het verminderen van de barrièrewerking van het spoor.

Op korte termijn zijn diverse ontwikkelingen in de spoorzone actueel:

- Er zijn nu fondsen beschikbaar voor de restauratie van spoormonumenten, waaronder het seinhuis en het stationsgebouw.
- Vaststelling van het Basisnet moet gaan zorgen voor duidelijkheid voor wat betreft de zonering Externe Veiligheid en de ontwikkelingsmogelijkheden aan weerszijden van het spoor.

Toekomstige ontwikkelingen

In de logistieke sector wordt multimodaliteit steeds belangrijker. Gelegen tussen Rotterdam en Antwerpen ligt Roosendaal op een kruising van spoor- en autowegen. Transport per spoor wordt met het oog op de klimaatdiscussie steeds belangrijker vanwege de beladingsgraad.

Een belangrijke stap is al gezet, de erkenning dat het spoor de belangrijkste identiteitsdrager van SpoorStad Roosendaal is. Spoor en Stad moeten weer één worden. Kansen liggen er in fysieke ruimte en de verbindende kracht van de stedelijke ontwikkelingen die er mogelijk zijn.

Binnen het toekomstperspectief 'Warenhuis voor Europa' zijn drie ambitiestappen voor de Spoorzone geformuleerd:

- SpoorStad Roosendaal: keuze voor het spoor en spoor en stad/economie verbinden;
- Nieuw Roosendaal: de synergie tussen stad en economie biedt nieuwe (programmatische) kansen;
- Bestemming Roosendaal: in de vorige stappen is de basis gelegd voor een aantrekkelijk Roosendaal.

Het is de bedoeling dat deze drie stappen voor de ontwikkeling van de spoorzone in visievorming opvolgend worden doorlopen. Binnen de eerste stap "SpoorStad Roosendaal" worden drie onderdelen onderscheiden om dit vorm te geven te weten:

1. Stadspodium
2. Stationscampus
3. Spooreplacement

Voor het plangebied betekent dit het volgende.

Stadspodium (sprong over het spoor)

Voor het Stadspodium werd gedacht aan een nieuwe plek voor Roosendaal, met nieuwe en moderne voorzieningen voor de stad rond een nieuw stadsplein. Het Stadspodium zou tevens een verbinding vormen tussen spoor en Stadsoevers. Het Stadsplein zou voor vele doeleinden gebruikt kunnen worden, als grootschalige ontmoetingsplek, voor jongeren, vernieuwende horecaconcepten en de onderwijsinstellingen, cultuur, muziek, sportplaats, openluchtbioscoop en de omliggende functies. Wonen in combinatie/boven de functies is voor de levendigheid en sociale controle aan te bevelen. Op dit moment nodigt de omgeving daar nu niet toe uit.

Het was de bedoeling dat het nieuwe Stadhuis en het VMBO overdag zouden zorgen voor levendigheid en RBC 1x in de twee weken in het voetbalseizoen. RBC is sinds juni 2011 failliet.

Voor wat betreft de nieuwe invulling wordt gestreefd naar een invulling als evenementenlocatie en een regionale faciliteit ten behoeve van de wielersport. De bestemmingsmogelijkheden zijn zodanig geredigeerd dat voornoemde functies ter plaatse gerealiseerd kunnen worden.

Stationscampus (monumenten aan het (inter)nationale spoor)

De stationscampus is het gebied rond het huidige station, de voormalige doaneloods en de P&R-terreinen. Vanuit het monumentenfonds heeft de provincie geld beschikbaar gesteld om het station te restaureren. Ook heeft NS Stations B.V. een visie ontwikkeld voor het terrein achter de nieuwe fietsenstalling en de achterliggende doaneloods. Een extra inspanning om de specifieke kwaliteit van Roosendaal op de kaart te zetten als kruispunt van twee spoorwegen lijkt kansrijk als 'Ontmoetingsplek', direct met loungen, vergaderen, nieuwe werken, startende ondernemers, kinderopvang, eten/drinken en ontspannen en indirect dienstverlenende bedrijven en organisaties die hiervan kunnen profiteren. Zo wordt het meer dan een doorsnee stationslocatie. Ten behoeve van een goede aansluiting op het bestaande stedelijk weefsel is langs de Spoorlaan op termijn ook woningbouw gewenst. De stationscampus zal gefaseerd ingevuld moeten worden vanaf het stationsplein richting doaneloods met een openbare ruimte die ingericht wordt als "lounge" en de functies zichtbaar en hoogwaardig zal verbinden en begeleiden richting de passerelle. De passerelle als goede verbinding tussen Stadsoevers en het Stadspodium en het station (Stationscampus) en de huidige binnenstad is uiterst belangrijk.

Spooreplacement (trots verleden)

Als toekomstige invulling wordt gedacht aan het eventuele (gedeeltelijk) ontmanteling van het emplacement, of door het geschikt te maken voor logistiek of leisuregebruik. De verder op het emplacement gelegen monumentale Locloods is als hightech werkplaats door een spoorvervoerder in gebruik. Er is geld beschikbaar gekomen om de Locloods te restaureren in combinatie met het verplaatsen van het monumentale sienhuis en het aanwezige seinportaal. Het spooreplacement is nu door diverse spoorse functies in gebruik (o.a. reinigen ballastgrind en opstelruimte voor spooraannekers), die niet makkelijk uit te plaatsen zijn. Het deel van het emplacement dat tot voor kort in gebruik was als houtbank neemt relatief veel ruimte in en omsluit een groot terrein met sportvelden en "natuur". Mogelijk dat in de toekomst door een efficiëntere ontsluiting een deel van dit terrein aangesloten kan worden op de ontwikkelingen rond het Stadspodium. De aanwezige laad/losperrons zijn nooit echt ten volle logistiek benut. De perrons zijn open voor particulier gebruik. In de toekomst maakt Roosendaal kansen als multimodale hotspot. Wellicht biedt dat nieuwe kansen voor het spooreplacement.

5.2.3 Groen

Voor het stationsgebied worden momenteel geen specifieke ontwikkelingen op het gebied van groenvoorzieningen nagestreefd.

5.2.4 Verkeer en infrastructuur

In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen voor de passerelle. Deze passerelle is een langzaamverkeersverbinding over het spoor van en naar het ten noordwesten gelegen gebied Stadsoevers en het bedrijventerrein Borchwerf. Met het oog op de op te richten onderwijsvoorziening in Stadsoevers (Kellebeekcollege) is deze verbinding wenselijk.

Voor het overige vallen de wegen rondom het plangebied buiten het plangebied zelf. Binnen het bestemmingsplangebied komen alleen interne ontsluitingswegen voor die geen doorgaande verkeersfunctie hebben.

Gelet op de hoofdfunctie van het plangebied, ligt het voor de hand de doorgaande spoorfunctie te faciliteren.

5.3 Functionele ontwikkelingen

5.3.1 Wonen

Binnen het plangebied is aan het Stationsplein een dubbelwoonhuis gelegen. Deze woningen zijn evenals de voormalige bedrijfswoning Bossstraat 28 nog als woning in gebruik. De bouw van nieuwe (bedrijfs)woningen is uitgesloten.

5.3.2 Detailhandel en horeca

Binnen het plangebied is geen sprake van reguliere detailhandel, grootschalige detailhandel of detailhandel in volumineuze goederen.

Detailhandelsvoorzieningen zijn als regel geconcentreerd in binnenstedelijke en buurtgebonden winkelconcentratiegebieden. Alleen voor detailhandel die qua aard van de branche, omvang van de goederen of verkeersaantrekkende werking afwijkt, geldt dat deze zich vaak niet binnenstedelijk of buurtgebonden kan vestigen. Op basis van de Verordening ruimte van de provincie dient perifere detailhandel meer gethematiseerd en geconcentreerd te worden op bedrijventerreinen.

Gelet hierop is het niet gewenst om binnen het plangebied perifere en grootschalige detailhandel onder te situeren. Ook reguliere detailhandel is ongewenst: op basis van de detailhandelsnota is het immers niet wenselijk buiten het stadshart, de wijkcentra en speciaal daarvoor aangewezen gebieden te komen tot ontwikkeling van nieuwe winkelconcentraties.

Ondergeschikte detailhandel van ter plaatse vervaardigde of geproduceerde goederen behoort, onder voorwaarden, wel tot de mogelijkheden.

In het station vinden detailhandelsactiviteiten plaats die thuishoren in een station. Het gaat daarbij vooral om detailhandel in producten ten behoeve van het reizigerspubliek: boeken en tijdschriften, kleine etens- en drinkwaren. Hetzelfde geldt voor de horecafaciliteiten. Deze vormen van detailhandel en horeca behoren uiteraard wel tot de mogelijkheden.

5.3.3 Dienstverlening en kantoren

In het stationscomplex komen kantoorfuncties voor. Een essentieel gedeelte van de kantoorfunctie wordt in beslag genomen door spoorweggerelateerde kantoren.

Inmiddels is ook circa 1500 m² in het stationscomplex bedoeld voor zelfstandige, niet spoorweggerelateerde, kantoorfuncties.

In het gebied langs de Spoorstraat wordt voorzien in de mogelijkheid kleinschalige kantoorvoorzieningen te realiseren.

Hoewel een toename van functies zal leiden tot een verhoogd groepsrisico, kan gesteld worden dat op basis van het bestemmingsplan Stationswerf dit gebied al ingevuld kan worden met overwegend bedrijfsmatige functies. Kleinschalige kantoorontwikkelingen in plaats van bedrijfsmatige ontwikkelingen leiden niet tot een verdergaande verhoging van het groepsrisico, reden waarom een zekere kantoorontwikkeling niet onaanvaardbaar wordt geacht en uit stedenbouwkundig oogpunt juist wenselijk is.

5.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

In de strook aan de Spoorstraat is vestiging van bepaalde maatschappelijke functies niet onaanvaardbaar.

5.3.5 Bedrijven

De in het plangebied gevestigde bedrijvigheid is vooral spoorgerelateerd. Gelet op de afstanden ten opzichte van woonbebouwing (Kalsdonk, binnenstad) zijn in de strook aan de Spoorstraat bedrijven toegestaan in ten hoogste milieucategorie 3.2 van de staat van bedrijfsactiviteiten.

Aan de westzijde van het emplacement (daar waar het emplacement grenst aan het bedrijventerrein Borchwerf) is zwaardere bedrijvigheid mogelijk.

Safe Ruimteverhuur

Sedert 2002 is in de douaneloods van Van Gend & Loos Safe Ruimteverhuur ondergebracht. Dit bedrijf richt zich primair op het aanbieden van ruimtes voor (tijdelijke) opslag aan particulieren en bedrijven. Het concept van Safe Ruimteverhuur is daarnaast gericht op het aanbieden van hobbyruimten, studio's, atelier ruimte.

Het concept van Safe Ruimteverhuur omvat een vorm die niet past in een traditionele bedrijfsbestemming. Dit betekent dat voor dit bedrijf een specifieke bestemmingsregeling noodzakelijk is.

Binnen het concept passen in ieder geval de volgende functies:

- Opslag;
- Industriële en ambachtelijke bedrijfsactiviteiten (daaronder vallen ook (groot)handelsbedrijven op voorwaarde dat ter plaatse geen detailhandel plaatsvindt);
- Internetbedrijven en webshops op voorwaarde dat er geen detailhandel plaatsvindt;
- Hobbyruimte: ruimte waar hobby's (liefhebberijen) worden uitgeoefend, het betreft kleinschalige activiteiten;
- Studio (werkplaats van een kunstenaar. In het bijzonder is een studio een speciaal ingerichte ruimte waar (artistiek) beeld en/of geluid opgenomen, bewerkt en/of uitgezonden wordt);
- Atelier (kunstenaarswerkplaats).

Vanuit de initiatiefnemer is gevraagd om het complex ook te mogen aanwenden voor zeer beperkte kantoorfaciliteiten, alsmede voor sportscholen en aanverwante functies. Ook is gevraagd mogelijkheden te bieden voor de vestiging van internetbedrijven en webshops. Laatstgenoemde functies zijn mogelijk onder de voorwaarde dat ter plaatse geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden (ergo het bieden van afhaalmogelijkheden voor de klant of het realiseren van een showroom).

Wat niet binnen het concept past zijn de volgende functies:

- Detailhandel (met uitzondering van detailhandel in ondergeschikte zin in ter plaatse vervaardigde of geproduceerde goederen);
- Horeca (behalve ondergeschikte horeca die onderdeel uitmaakt van c.q. voortvloeit uit een hoofdactiviteit);
- Clubhuizen (nadruk ligt bij deze functie op een 'horeca' setting).

Daarbij is het wenselijk te komen tot een verhouding tussen de verschillende onderdelen: 85 % van de ruimte wordt uitsluitend aangewend c.q. aangeboden voor opslag en de toegestane industriële en ambachtelijke bedrijfsactiviteiten, internetbedrijven en webshops, terwijl maximaal 15 % mag worden aangewend c.q. aangeboden als hobbyruimte, studio en atelier.

5.3.6 Cultuur en ontspanning

Deze bestemming is gelegd op de gronden van het voormalige RBC-stadion en de directe omgeving ervan. Binnen deze bestemming kunnen de volgende functies worden gerealiseerd:

- a. niet in de buitenlucht plaatsvindende evenementen (inclusief congressen);
- b. niet in de buitenlucht plaatsvindende sportvoorzieningen, waaronder fitness en sportscholen;
- c. in afwijking van het onder a. en b. bepaalde, ter plaatse van de aanduiding 'stadion' tevens een bedrijf voor het beoefenen van sport in de buitenlucht, waaronder de voetbalsport, en het houden van evenementen in de buitenlucht met dien verstande dat:
 1. bij een evenement in de buitenlucht niet meer dan 5000 bezoekers tegelijkertijd aanwezig mogen zijn;
 2. bij de melding in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer, voor de activiteiten binnen de aanduiding 'stadion', een akoestisch onderzoek is gevoegd waaruit blijkt, eventueel na het treffen van maatregelen, ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen voldaan kan worden aan een grenswaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau:
 - 55 dB(A) in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur);
 - 50 dB(A) in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur);
 - 45 dB(A) in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur).
 3. het vorenbedoelde akoestisch onderzoek dient te voldoen aan het gestelde in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van april 1999.
 4. er geen activiteiten ontplooid mogen worden, die genoemd zijn onder categorie 19.2 en 19.4 in onderdeel C uit bijlage I van het Besluit omgevingsrecht.
- d. horeca en detailhandel, in ondergeschikte zin onderdeel uitmakend van de onder a., b. en c. genoemde functies;

- e. maximaal één (zelfstandig) horecabedrijf op de begane grond voor zover voorkomend in categorie 1a en 1b in de Staat van Horecabedrijven (met uitzondering van hotel en pension) en met een maximum bruto-vloeroppervlak van 350 m²;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' tevens voor kantoren;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-passerende' tevens voor een passerelle. Het betreft de aanlanding (trap-/liftpartij).

Daarbij is het de bedoeling dat de hoofdfuncties in het bouwvlak worden opgericht. Het terrein daarachter dient onbebouwd te blijven en zal voornamelijk worden aangewend voor parkeervoorzieningen. Ook wordt met het positioneren van het bouwvlak beoogd een zo groot mogelijke afstand te creëren met de aanwezige en toekomstige woningen. De aanlanding van de passerelle vindt plaats op het terrein, reden waarom deze binnen de bestemming is geregeld.

Uitgangspunt voor het functionele programma op de RBC-locatie is geweest, dat typisch binnenstedelijke functies niet toegelaten worden. Dergelijke functies dienen in de binnenstad gevestigd te worden. Concurrentie tussen perifere locaties met de binnenstad dient te worden voorkomen. Weliswaar speelde dit aspect in het recente verleden veel minder, omdat de binnensteden nog goed met allerlei functies ingevuld konden worden, maar thans is duidelijk dat als gevolg van algemene tendenzen (terugloop winkelveorzieningen als gevolg van veranderend consumentengedrag) binnensteden in toenemende mate te kampen hebben met leegstand. Dat geldt ook voor de Roosendaalse binnenstad. Het is daarom noodzakelijk om voorwaarden te creëren dat binnenstedelijke functies ook daadwerkelijk in de binnenstad gevestigd worden.

Bepalend voor het functionele programma ter invulling van het RBC-stadion is, dat alleen die functies mogen worden gerealiseerd, waarvan gesteld kan worden dat de binnenstad niet de ideale vestigingslocatie is (qua omvang, hinder, etc.).

In de binnenstad (gebied binnen de Ring) zijn er geen locaties aan te wijzen die kunnen dienen voor grootschalige evenementen zoals (pop)concerten, rommelmarkten, beurzen en dergelijke. Wel biedt de Nieuwe Markt ruimte voor bepaalde binnenstedelijke evenementen en activiteiten (markt, kermis en dergelijke), maar het organiseren van popconcerten is gelet op omgevingsfactoren (woningen, winkelhart) niet aan de orde.

Evenmin is er in de binnenstad ruimte voor grootschalige sportactiviteiten. Deze functies kunnen daarom zonder concurrerend of bedreigend te zijn voor de binnenstad, prima op de gronden van het stadion gerealiseerd worden. Daarbij geldt als voordeel dat de bereikbaarheid (inclusief parkeren) bij grootschalige evenementen ter plaatse beter opgelost kan worden dan in de binnenstad.

De nieuwe eigenaar van het stadion heeft aangegeven de voetbalsport in Roosendaal weer op de kaart te zetten, reden waarom de stadionsfunctie ten behoeve van de voetbalsport uitdrukkelijk tot de functionele mogelijkheden blijft behoren.

Opgemerkt wordt dat functies als detailhandel voor het RBC-gebied niet aan de orde zijn. Hooguit zou in combinatie met de sportvoorziening op kleinschalig niveau enige detailhandel als afgeleide van de hoofdfunctie mogelijk zijn. Hetzelfde geldt voor de horecafunctie.

Wel is op basis van de huidige situatie (voortvloeiend uit de artikel 19 WRO (oud)-procedure wel een zelfstandige horecavestiging in de vorm van een restaurant gevestigd. Deze functie heeft ook in de toekomst op deze locatie bestaansrecht heeft: de aanwezigheid van één zelfstandige horecazaak (bijvoorbeeld in de vorm van een restaurant) kan namelijk wel een functie vervullen voor de bedrijven op Borchwerf 1. Hotels en pensions zijn vanwege de ligging binnen de geurcontour van Sensus niet toegestaan.

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)

De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2008), die voortvloeit uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. SVBP 2008 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan. Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

6.2 Opzet van de nieuwe bestemmingsregeling

6.2.1 Uitgangspunten en doelstellingen

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de in het plan begrepen grond bestemmingen toegewezen met bijbehorende doeleinden. Aan de bestemmingen zijn regels gekoppeld over het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee is bedekt. Elke bestemming is geometrisch bepaald. Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven het gehele plangebied niet te bedekken.

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifieker te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouw mogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

Verklaringen zijn de overige in de verbeelding van het bestemmingsplan voorkomende zaken. Verklaringen hebben geen juridische betekenis. Zij zijn bedoeld om nadere informatie te verschaffen of om de duidelijkheid en raadpleegbaarheid te bevorderen. Omdat verklaringen geen juridische betekenis hebben, wordt hierop niet nader ingegaan.

Het uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan is dat de van kracht zijnde regelingen zodanig worden geactualiseerd dat samenhangende, op actuele beleidsinzichten en gebruikerswensen afgestemde bestemmingsregelingen ontstaan. Als doelstellingen en uitgangspunten kunnen daarbij worden onderscheiden:

- Rechtszekerheid en klantgerichtheid, dat wil zeggen voor de burger een duidelijk, toegankelijk en op actuele behoeften en eisen afgestemd plan.
- Makkelijke toepasbaarheid en hanteerbaarheid voor de gemeentelijke diensten; een plan waaraan bouwvragen op heldere wijze kunnen worden getoetst met als resultaat een minimale bestuurslast.
- Duidelijkheid en inzichtelijkheid van hetgeen is toegestaan, dit houdt in dat de bestemmingen met hun bouw- en gebruiksmogelijkheden zoveel als mogelijk is via de verbeelding zichtbaar worden gemaakt.

De aandacht richt zich in eerste instantie op de woonfunctie en de aard en de verschijningsvorm van de woonbebouwing in de plangebieden. Bij de opbouw van de regeling wordt uitgegaan van een collectieve doelstelling die van toepassing zal zijn bij alle woningen. Deze doelstelling is om enerzijds een goede regeling voor de uitbreidingsmogelijkheden van de woningen te bieden ten behoeve van een maximaal woongenot voor de bewoners en anderzijds de bestaande ruimtelijke kwaliteit in het plangebied te handhaven.

6.2.2 Opbouw regels

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008.

- a. De opbouw van de regels is als volgt:
 - Betekenisafspraken (Hoofdstuk 1 Inleidende regels);
 - De gebruiks- en bouwregels per bestemming (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels);
 - Algemene regels (Hoofdstuk 3 Algemene regels);
 - Overige regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels).
- b. Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:
 - Bestemmingsomschrijving;
 - Bouwregels;
 - Nadere eisen;
 - Specifieke gebruiksregels;
 - Afwijken van de gebruiksregels;
 - Omgevingsvergunning;
 - Wijzigingsbevoegdheid.

De specifieke nadere eisenregelingen, bevoegdheden om af te wijken van de regels en wijzigingsbevoegdheden en mogelijk aanlegvergunningregels zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen.

Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan.

Er wordt derhalve voor de volgorde van de regels een standaardindeling gehanteerd.

6.2.3 Flexibiliteitsregels

Aan het bestemmingsplan kan flexibiliteit worden toegevoegd door met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels, het stellen van nadere eisen of een wijzigingsbevoegdheid. Dit flexibiliteitsinstrumentarium kent zekere begrenzings. Het is niet mogelijk om met een omgevingsvergunning een bestemmingswijziging tot stand te brengen.

Een nadere eis mag slechts worden gesteld per afzonderlijk geval en geen algemene regel inhouden. Bovendien moet het bestemmingsplan al een regel bevatten omtrent het punt ten aanzien waarvan een nadere eis wordt gesteld.

Op basis van het vorenstaande wordt voor het opnemen van flexibiliteitsregels de volgende benadering gehanteerd.

- Flexibiliteitsregels alleen gebruiken als van een wezenlijke belangenafweging sprake kan zijn, voor de onderbouwing waarvan de toelichting de noodzakelijke bouwstenen bevat.
- Bij het besluit tot het opnemen van flexibiliteit planschade risico meewegen.
- Nadere eisen alleen stellen als er als regels zijn opgenomen met betrekking tot hetzelfde onderwerp.

6.3 Regeling bestemmingen

6.3.1 Gemengd-Stationsgebied

De bestemming 'Gemengd-Stationsgebied' is toegekend aan het gebied tussen het emplacement en de Spoorstraat. In dit gedeelte van het plangebied wordt een ontwikkeling voorgestaan met diverse functies. Het gebied wordt momenteel al gekenmerkt door een functionele gemêleerdheid. Als gevolg van externe veiligheid zijn er echter wel grenzen aan de ontwikkelingsmogelijkheden. Zo is een grootschalige kantoorontwikkeling niet (meer) wenselijk gelet op de kantorenmarkt en de leegstand van reeds aanwezige kantoorcomplexen.

Wel zijn in de loop der jaren ter plaatse toch kleinschalige kantooractiviteiten ontplooid. Op voorwaarde dat de bruto vloeroppervlakte van een kantoor niet groter is dan 1500 m² worden mogelijkheden geboden voor kleinschalige kantoorontwikkelingen.

Voor Safe Ruimteverhuur is een regeling opgenomen waarbij de gebruiksmogelijkheden van dit bedrijf enigszins ruimer geworden zijn, zodat ook de nevenfuncties van de bedrijfsvoering (het aanbieden van ruimte voor kleinschalige activiteiten, studio's, hobbyruimte en dergelijke) tot de mogelijkheden behoren. Detailhandel en horeca worden echter expliciet uitgesloten.

Omdat de Gemengd-bestemmingen die in de Standaard van de gemeente Roosendaal zijn opgenomen, niet voor deze locatie geschikt zijn, is gekozen voor een specifieke bestemming Gemengd-Stationsgebied.

Binnen deze bestemming kunnen de volgende functies worden gerealiseerd:

- kantoren met een maximum brutovloeroppervlakte van ten hoogste 1500 m² per vestiging;
- zakelijke dienstverlening;
- sportscholen en fitnessruimten;
- verhuur van ruimten ten behoeve van opslag van goederen, internetbedrijven en webshops, ateliers, studio's en hobbyruimten;
- industriële en ambachtelijke bedrijven in de milieucategorieën 2, 3.1 en 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Detailhandel is uitgesloten. Een recent verschijnsel is de opkomst van de internetwinkel. De vraag is in hoeverre internethandel buiten de detailhandelsgebieden tot de mogelijkheden behoort en in hoeverre internethandel valt te brengen onder het begrip detailhandel.

Wanneer producten worden opgeslagen en vervolgens op bestelling via internet per post worden verzonden, dan zijn de ruimtelijke effecten niet anders dan wanneer sprake zou zijn van opslag. Opslag is te beschouwen als een bedrijfsmatige activiteit die past binnen een bestemming waarbinnen industriële en ambachtelijke bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn. Deze vorm van internethandel behoort dan ook tot de mogelijkheden. Iets anders wordt het wanneer ook afhaalmogelijkheden worden geboden of anderszins contact met de klant kan plaatsvinden, bijvoorbeeld in de vorm van een showroom: dit valt onder detailhandel en behoort binnen de bestemming "Gemengd-Stationsgebied" niet tot de mogelijkheden. Ook groothandel is een functie die toegelaten wordt binnen bedrijfsbestemmingen.

6.3.2 Cultuur en ontspanning

De bestemming 'Cultuur en ontspanning' is toegekend aan de gronden van het voormalige RBC-stadion. Binnen deze bestemming zijn diverse functies mogelijk.

Binnen deze bestemming is tevens een regeling voor de aanlanding van de passerelle op het parkeerterrein van het voormalige RBC-stadion.

6.3.3 Verkeer

De bestemming Verkeer is gelegd op het grootste deel van het plangebied. De bestemming valt uiteen in een drietal van elkaar te onderscheiden onderdelen:

- De 'basisbestemming' Verkeer: deze bestemming is gelegd op alle gronden waar wegen, straten en pleinen zijn gesitueerd.
- De bestemming Verkeer met de aanduiding 'railverkeer': deze bestemming is gelegd op het spoorwegemplacement en de sporen.
- De bestemming Verkeer met de aanduiding 'openbaar vervoerstation': deze bestemming met aanduiding is bedoeld voor het stationsgebouw, de fietsenstalling en de perrons.

Daarnaast zijn nog diverse gebieden voorzien van een bijzondere aanduiding.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- passerelle' komt de landing van de passerelle over het spoor als verbinding voor langzaamverkeer.

Op het terrein van het emplacement mogen ook industriële en ambachtelijke bedrijven gevestigd worden. Daarbij is wel een onderscheid tussen het noordelijk deel, waar -aansluitend op het bedrijventerrein Borchwerf 1- zwaardere bedrijfsvestigingen mogen worden gerealiseerd en het meer zuidelijk deel dat dichterbij de stad is gesitueerd. De brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is voor de zonering bepalend.

6.3.4 Wonen en tuin

In de Roosendaalse standaard zijn verschillende woonbestemmingen opgenomen. In dit plangebied komen twee woonbestemmingen voor, nl. Wonen-2 en Wonen-3.

- Wonen-2: twee-aaneen, geschakeld en vrijstaand;
- Wonen-3: uitsluitend vrijstaand;

De basis voor de voorgestelde regeling van de gronden rondom de woning vormt een methodiek met twee bestemmingen: Wonen en Tuin.

In de bestemming Wonen zijn de hoofdgebouwen en de bijbehorende bouwwerken op het erf toegestaan. Op gronden met de bestemming Tuin mag in principe niet worden gebouwd. Het betreft hier voortuinen en zijtuinen die in het stedenbouwkundig beeld vergelijkbaar zijn met voortuinen (straathoeken).

Onder een woning/wooneenheid wordt verstaan: een (gedeelte van een) gebouw, dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouding, niet zijnde een bijzondere woonvorm, en/of voor de huisvesting van maximaal drie personen naast de huishouding, of voor de huisvesting van maximaal vier personen wanneer er daarnaast geen huishouding in het gebouw is ondergebracht. Het gaat uitdrukkelijk om drie mogelijke situaties: in een woning is of een huishouding gevestigd en/of een huishouding met daarnaast nog drie personen of vier (afzonderlijke) personen zonder huishouding.

Ook is het begrip 'wonen' is gedefinieerd: het gehuisvest zijn in een woning/wooneenheid, zoals omschreven in onderhavige begripsbepalingen'. Aldus worden de begrippen 'woning/wooneenheid' zoals opgenomen in de begripsbepalingen gekoppeld aan de verschillende woon-bestemmingen.

De nieuwe definitie van het begrip 'woning/wooneenheid' vloeit voort uit in 2009 door de gemeente opgestelde paraplubestemmingsplan "Herijking begripsomschrijving woning (/wooneenheid) en huisvesting tijdelijke werknemers agrarische bedrijven". Met deze nieuwe begripsomschrijving wordt de huisvesting van personen buiten het verband van een huishouden in woningen eenduidig en uniform geregeld.

Door deze eenduidige planologische regeling worden enerzijds mogelijkheden gecreëerd voor individuele personen, die samen geen huishouden vormen, om gehuisvest te worden in een woning. Anderzijds wordt er voorkomen, dat grote aantallen personen in woningen mogen verblijven waar dit niet passend is uit oogpunt van de ruimtelijke ordening.

Aan-huis-gebonden beroep en kleinschalige beroeps- en bedrijfsactiviteiten

De toenemende belangstelling voor zelfstandig ondernemerschap, telewerken en het hebben van een werkplek aan huis hebben, naast de dalende gemiddelde woningbezetting en andere gewijzigde woonwensen, geleid tot de behoefte aan vestigingsmogelijkheden van beroepen aan huis en kleinschalige beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in woonwijken. Beroepen aan huis kunnen tot op zekere hoogte stedenbouwkundig worden ingepast.

Hieruit volgt dat aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan.

- De woning inclusief bijbehorende bouwwerken, die voor de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten nodig is, behoudt in overwegende mate de woonfunctie, met dien verstande dat maximaal 40% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw en maximaal 50 m² van de bijbehorende bouwwerken mag worden aangewend voor de uitoefening van de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten;
- Het gebruik ten behoeve van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten levert geen hinder voor het woonmilieu op en doet geen afbreuk aan het woonkarakter van de buurt, waarbij in ieder geval geen gebruik mag plaatsvinden dat nadelige gevolgen voor het milieu kan veroorzaken en als zodanig is opgenomen in Bijlage 1, behorende bij het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, zoals dit van kracht is op het tijdstip van het in ontwerp terinzage leggen van dit bestemmingsplan;

- De aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten hebben geen publieksgericht karakter;
- Het gebruik heeft geen nadelige invloed op de afwikkeling van het verkeer en/of leidt niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk;
- Detailhandel is niet toegestaan met uitzondering van detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit bij de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten;

De uitoefening van een aan-huis-gebonden beroep en de uitoefening van kleinschalige beroeps- en bedrijfsactiviteiten worden -mits aan vorenstaande voorwaarden is voldaan- rechtstreeks toegelaten (het doorlopen van een omgevingsvergunningenprocedure is dus niet nodig).

Bijzondere woonvormen en mantelzorg

Gelet op de ligging van de woningen is geen mogelijkheid opgenomen om met een omgevingsvergunning bijzondere woonvormen toe te staan. De woningen zijn namelijk gesitueerd in een 'bedrijfsmatige context' van bedrijventerrein en spoorwegemplacement: het is niet wenselijk de betreffende locaties aan te wenden voor de huisvesting van mogelijk anderszins monder redzame personen gelet op het aspect externe veiligheid.

Eigenlijk geldt dit ook voor mantelzorg. Echter: omdat mantelzorg op veel kleinschaliger niveau plaatsvindt en meestal beperkt blijft tot één zorgbehoevende en het altijd mogelijk is om mantelzorg inwonend te laten plaatsvinden, is de mogelijkheid voor mantelzorg plaatsvindend in een bijbehorend bouwwerk in de onderhavige woonbestemmingen gehandhaafd.

De regeling zoals die is neergelegd in het paraplubestemmingsplan Mantelzorg is derhalve in de onderhavige regels doorvertaald.

- In de voorbeeldregeling wordt aangesloten bij de gangbare begripsomschrijving van een woning.
- In verband hiermee zijn aan de begripsomschrijvingen de begrippen "afhankelijke woonruimte" en "mantelzorg" toegevoegd. In het begrip "afhankelijke woonruimte" is vastgelegd dat het moet gaan om een bijbehorend bouwwerk dat qua ligging een ruimtelijke eenheid vormt met de woning. Bovendien is kenbaar gemaakt dat het gaat om de huisvesting van een gedeelte van het huishouden. Er kan dus nooit sprake zijn van een zelfstandige woning.
- In de voorbeeldregeling wordt aangesloten bij het gebruikelijke gebruiksverbod tot het gebruik van "vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor zelfstandige bewoning". In aanvulling hierop is aan de gebruiksregels een nieuwe gebruiksverbod geïntroduceerd, namelijk het verbod tot gebruik van bijbehorende bouwwerken als "afhankelijke woonruimte". Dit gebruiksverbod is nodig om een sluitende regeling te verkrijgen. Zonder verbod kan immers niet afgeweken worden door middel van een omgevingsvergunningenprocedure.
- Bovendien is de intrekking van de omgevingsvergunning geregeld zodra de op het tijdstip van verlenen van de omgevingsvergunning bestaande noodzaak van mantelzorg niet meer aanwezig is. Deze mogelijkheid tot intrekking is essentieel.

Gelet op het provinciaal beleid wordt terughoudendheid betracht bij de toepassing ervan.

Bijbehorende bouwwerken

De bijbehorende bouwwerken zullen zich qua massa en verschijningsvorm onderscheiden van het hoofdgebouw op het perceel. Om dit verschil te ondersteunen en het contrast tussen het hoofdgebouw en de ruimtelijk ondergeschikte bebouwing te versterken is het gewenst dat beide niet in één lijn komen te staan of zich (onder overhoeks zicht) visueel in één lijn vertonen. Daarvoor is als beleidsuitgangspunt genomen dat de grens van de bebouwing in principe 3.00 m achter de voorgevel van de woning ligt. Dat betekent ook dat bebouwing aan de voorzijde van de woning, niet mag worden uitgebreid.

Om te voorkomen dat erven bij de woningen in de loop der tijd door wijzigende omstandigheden en veranderende woonwensen zouden "dichtslibben", wordt een limiet gesteld aan de oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken bij woningen. Ten hoogste 50% van de gronden buiten het als zodanig aangegeven bouwvlak met de bestemming 'Wonen' mag bebouwd en overdekt worden. De absoluut gemeten maximale oppervlakte mag niet meer dan 30 m² bedragen bij percelen kleiner dan 200 m², niet meer dan 45 m² bij percelen van 200 m² tot 500 m², niet meer dan 60 m² indien het perceel 500 m² of groter is en niet meer dan 75 m² indien het perceel 1000 m² of groter is.

Indien niet in de erfscheiding wordt gebouwd, dient de afstand van gebouwen tot de erfscheiding ten minste 1.00 meter te bedragen ten einde voldoende ruimte voor bekleedende of camouflerende beplanting over te houden.

De hoogte van de uitbouwen mag ten hoogste gelijk zijn aan de verdiepingshoogte van het aangrenzende hoofdgebouw. Deze hoogte mag worden overschreden door een schuine afdekking (ontheffing).

De gronden tussen de voorgevel van de hoofdgebouwen en de openbare ruimte zijn medebepalend voor het karakter van het woon- en leefmilieu. De kwaliteit van de ruimte tussen de gebouwen is gebaat bij een helder beeld waarbij de plaats van de hoofdgebouwen zichtbaar is. Het ruimtelijk beleid is er meestal op gericht om bebouwing voor de voorgevel van de hoofdgebouwen te voorkomen. Bij specifieke ruimtelijke situaties wordt bij kopwoningen de grens tussen de bestemmingen Tuin en Wonen getrokken in het verlengde van de voorgevel van aangrenzende hoofdgebouwen. Deze "doorgetrokken voorgevel" markeert langs kopgevels de grens tussen zijerven en zijtuinen. In zijtuinen (bestemming Tuin) mag niet worden gebouwd. In andere situaties wordt over het algemeen aan de zijtuinen de bestemming Wonen toegekend.

6.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Van Wro naar Wabo

Op 1 oktober 2010 is de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) in werking getreden. Hiermee is de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die 1 juli 2008 in werking trad, deels vervallen en opgegaan in de Wabo. Dit geldt onder andere voor de verschillende ontheffingen en het projectbesluit. Daarnaast heeft de invoering van de Wabo ook gevolgen voor de juridische regelingen in bestemmingsplannen. In de omgevingsvergunning worden de verschillende vergunningen die tot nu toe nodig waren voor diverse locatiegebonden activiteiten (bv. bouwvergunning, kapvergunning, milieuvergunning etc.) samengevoegd tot één vergunning. Hiermee kan de Wabo kan procedures en processen voor de burgers makkelijker en vooral overzichtelijker maken. Eén vergunning, één procedure voor één project waarin meerdere toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten benodigd zijn.

In de Wro was een aantal ontheffingen geregeld. Namelijk de binnenplanse ontheffing (artikel 3.6, lid 1, sub c Wro), de buitenplanse "kruimel"-ontheffing (artikel 3.23 Wro) en de tijdelijke ontheffing (artikel 3.22 Wro). Deze ontheffingen vallen, nu de Wabo is ingevoerd, onder de noemer 'Omgevingsvergunning'.

Daarnaast is een aantal minder vaak voorkomende besluiten, zoals de aanlegvergunning, diverse ontheffingen van beheersplannen en projectbesluiten van provinciaal en nationaal belang en ook alle toestemmingsbesluiten die betrekking hebben op het bouwen, slopen, aanlegactiviteiten en het gebruik in strijd met het vigerende gemeentelijk, provinciaal of nationaal ruimtelijk besluit of plan komen te vallen onder de nieuwe regelgeving.

Wabo en planregels in ruimtelijke plannen

De invoering van de Wabo heeft ook gevolgen voor de inhoud van bestemmingsplannen en andere ruimtelijke planvormen en dan in het bijzonder voor de planregels.

In de Wabo wordt niet meer gesproken over ontheffingen, vrijstellingen of wijzigingen, maar van toestemmingen. Door middel van een omgevingsbesluit kan het college van burgemeester en wethouders toestemming verlenen om af te wijken van het bestemmingsplan.

Het vervallen van artikel 7.10 Wro (strijdig gebruik) heeft tot gevolg dat deze weer terug in het bestemmingsplan is gekomen.

De toevoeging van artikel 3.6a Wro heeft tot gevolg dat in het bestemmingsplan kan worden uitgesloten dat voor een bepaalde termijn kan worden afgeweken van dat bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning. Dit ter bescherming van de daar voorkomende bestemming.

De begripsbepalingen en de wijze van meten moesten worden aangepast naar aanleiding van nieuwe of gewijzigde begrippen in de Wabo.

Het meest ingrijpende is het vergunningsvrij bouwen, dat geregeld is in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Hier kan onderscheid worden gemaakt tussen het vergunningsvrij bouwen passend binnen de bepalingen van het bestemmingsplan en het vergunningsvrij bouwen maar strijdig met het gebruik van het bestemmingsplan. In tweede instantie is daarom toch een omgevingsvergunning nodig, al is het slechts een reguliere. Om te vermijden dat onnodige procedures moeten worden doorlopen, kan een gemeente er voor kiezen om de bebouwingsregeling zo veel mogelijk af te stemmen op de Bor.

De gemeente Roosendaal heeft ervoor gekozen om de huidige bebouwingsregeling in bestemmingsplannen (nog) niet aan te passen aan de Wabo, omdat de gemeente het stedenbouwkundig wensbeeld als uitgangspunt neemt.

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om tegelijkertijd met het bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen. Deze verplichting geldt niet als de situatie zoals genoemd in artikel 6.12 lid 2 Wro zich voordoet en het kostenverhaal anders is voorzien.

De bestaande situatie wordt met het bestemmingsplan geactualiseerd. In dit deel van het plangebied zijn behoudens de locatie RBC-stadion, die in eigendom toebehoort aan de gemeente, geen ontwikkelingen voorzien en het bestemmingsplan is vooral conserverend van aard. Bij dit deel van het bestemmingsplan is geen sprake realiseringskosten, anders dan de kosten voor de ontwikkeling van dit deel van het plan.

Het bestemmingsplan wordt financieel economische zin haalbaar geacht. Voor de verdere uitwerking en ontwikkeling van de locatie RBC-stadion zal een aparte exploitatie worden opgesteld, waaruit de financiële haalbaarheid zal moeten blijken.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties, waaronder rijks- en gemeentelijke instanties.

8.2 Inspraak

Overeenkomstig het bepaalde in de Gemeentelijke Inspraakverordening zijn de bevolking en in de gemeente belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen betrokken bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan.

Verwezen wordt naar het bij dit bestemmingsplan behorend 'Inspraak- en overlegrapport Stationsgebied e.o.'.