

Inspraak- en overlegrapport

“STATIONSGBIED E.O.”

Inleiding

Voor het plangebied Stationsgebied e.o. is een bestemmingsplan opgesteld. In het plangebied valt -behalve het stationsgebouw en een groot gedeelte van het emplacement en de sporen- ook de locatie van het voormalige RBC-stadion.

Het plan is vooral een juridisch-planologische vertaling van de huidige situatie, maar voor het voormalige RBC-stadion is een planologisch-juridisch kader geredigeerd, waarbij ruimere gebruiksmogelijkheden worden geboden, zodat ter plaatse behalve een voetbalstadion ook andere functies tot de mogelijkheden gaan behoren..

Met ingang van 2 april 2013 is het voorontwerp bestemmingsplan op grond van de Inpraakverordening 6 weken ter inzage gelegd. Het voorontwerp bestemmingsplan is tevens toegezonden aan diverse overheidsinstanties en andere overlegpartners in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op 18 april 2013 vond een inloop inspraakbijeenkomst plaats.

Er zijn drie inspraakreacties ingekomen. Van de inloopbijeenkomst is geen gebruik gemaakt.

Uit het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn diverse reacties ingekomen. In bijgaande notitie zijn de ingediende reacties van een gemeentelijk antwoord voorzien, alsmede van een conclusie of de reacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Tijdens de inspraak/overlegperiode is het RBC-stadion verkocht en is meer duidelijkheid gekomen in de toekomstige invulling van het complex. Duidelijk is dat het stadion een functie behoudt ten behoeve van de voetbalsport, maar dat daarnaast ook meer concreet andere functies mogelijk zijn. Om die reden zijn met name verschillende milieuonderdelen aangepast en zijn de resultaten daarvan - waar nodig- doorvertaald in de regels van het bestemmingsplan (de bestemming Cultuur en ontspanning).

Naar aanleiding van de geleverde inbreng bij de inspraak- en de overlegprocedure is het bestemmingsplan (voor wat betreft toelichting, regels en verbeelding) derhalve op diverse onderdelen aangepast. Ook zijn ambtshalve nog wijzigingen aangebracht.

Inspraak

Inspraakreactie Safe Ruimteverhuur

Reactie

Safe Ruimteverhuur is content met de wijze waarop de door het bedrijf gehuurde bedrijfscomplexen zijn bestemd. De bestemmingsregeling biedt voor het bedrijf nieuwe groeimogelijkheden zodat het bedrijf beter kan inspelen op ruimtebehoeften van de lokale samenleving.

Toch wil Safe Ruimteverhuur nog een tweetal ontwikkelingen aan de orde stellen die in de toekomst zeker van belang zullen zijn en waarvan het bedrijf van oordeel is dat daaraan in de bestemmingsmogelijkheden aandacht geschonken zou moeten worden. Het gaat daarbij om de vestigingsmogelijkheden van handelsbedrijven en web/internetbedrijven.

Voor wat betreft de handelsbedrijven merkt Safe Ruimteverhuur op, dat veel –vooral Oosterse bedrijven- pied-à-terre zoeken in de vorm van opslagruimte waar producten worden opgeslagen en getoond kunnen worden aan (toekomstige) klanten

Ook wil Safe Ruimteverhuur graag ruimte gaan bieden aan internetbedrijven, die vaak op een zolderkamer ontstaan, maar daarna uitgroeien waardoor vestiging in een woonwijk problematisch kan worden.

Concrete vraag is daarom om internetbedrijven, webshops en handelsbedrijven ook toe te staan binnen de bestemmingsregeling.

Tot slot vraagt Safe Ruimteverhuur nog aandacht voor de beperkte mogelijkheden van het aanbrengen van reclame-uitingen.

Beantwoording

In de in het voorontwerpbestemmingsplan neergelegde bestemmingsregeling is duidelijkheid verschaft in de functionele mogelijkheden en onmogelijkheden van het pand dat Safe Ruimteverhuur in gebruik heeft. Dit is ook noodzakelijk omdat de bedrijfsactiviteiten van Safe Ruimteverhuur niet alleen het bieden van opslagruimte aan bedrijven en particulieren behelst, maar ook het aanbieden van hobbyruimten, studio's en atelierruimte, zij het dat laatstgenoemde drie functies niet de „core business” vormen. Daardoor was er soms sprake van onduidelijkheid over de vraag wat wel en wat niet mocht plaatsvinden op basis van het huidige bestemmingsplan. Ook wilde het bedrijf graag kantoorfaciliteiten aanbieden, maar was dit niet mogelijk op basis van het huidige bestemmingsplan Stationswerf, dat het gebied vanwege de externe veiligheidsproblematiek voor wat betreft de vestigingsmogelijkheid van dit soort functies op slot zette. Met een op maat gesneden regeling is die onduidelijk nu weggenomen. Kantoorfuncties worden in het bestemmingsplan in wat meer kleinschalige vorm (een brutovloeroppervlak van maximaal 1500 m² per vestiging) mogelijk gemaakt, hetgeen mede te danken is aan het gegeven dat door de intrekking van de huidige milieuvergunning voor het emplacement, risicocontouren aanzienlijk kleiner worden. Daar staat tegenover dat gelet op de kantorenmarkt het gebied Spoorstraat niet meer wordt gezien als een grootschalige (nieuwe) kantorenlocatie. Een en ander neemt niet weg, dat het gebied wel ruimte kan bieden voor wat kleinschaliger kantoorfuncties, gemêleerd met andere functies. Dat geeft aan het gebied een typisch „gemengd” karakter, hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht met de bestemming „Gemengd-Stationsgebied”.

Safe Ruimteverhuur hanteert een dynamisch bedrijfsconcept en verkent daarbij intensief de mogelijkheden die kunnen leiden tot verbreding van de functionele invulling van de bedrijfsbebouwing. Daarbij wil het bedrijf actief inspelen op nieuwe ontwikkelingen en voorzien in de behoeften die daaruit voortvloeien. Zo wordt in de inspraakreactie gewezen op het toenemende behoefte aan ruimte voor handelsbedrijven, internetbedrijven en webshops.

Ten aanzien van de mogelijkheden om ook deze bedrijven juridisch-planologisch mogelijk te maken is het van belang aandacht te schenken aan het begrip detailhandel en in te gaan op het detailhandelsbeleid van de gemeente.

Vooropgesteld wordt, dat het niet de bedoeling is dat in het gebied bij de Spoorstraat detailhandelsactiviteiten worden ontplooid. De gemeente heeft een detailhandelsnota waarbij de winkelgebieden duidelijk zijn aangegeven. Het gaat daarbij om het binnenstadswinkelgebied, de wijkwinkelcentra en gebieden zoals GoStores (Oostpoort) en Rosada. Daarnaast zijn op bedrijventerreinen nog een tweetal autoboulevards (Majoppeveld en Borchwerf). Het is niet de bedoeling dat buiten de bestaande winkelgebieden, de thematische winkelconcentratiegebieden en de aanwezige solitaire vestigingen nog nieuwe winkelconcentratiegebieden worden ontwikkeld. De markt is er bovendien niet naar: de ontwikkeling van nieuwe gebieden leidt onherroepelijk tot stagnatie in bestaande gebieden. De markt is momenteel gericht op krimp dan op groei. Naar verwachting zullen de komende jaren bestaande winkelgebieden alleen nog maar kleiner worden. Dit betekent, dat de gemeente niet meegaat in de richting van het mogelijk maken van detailhandelsvoorzieningen in het Stationsgebied.

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 is dan ook mogelijk in het gebied waar het bedrijf van inspreker is gesitueerd. 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 op deze locatie niet tot de mogelijkheden. Opgemerkt wordt dat groothandel (het te koop aanbieden aan wederverkopers en instellingen) een functie is die wel toegelaten is binnen bedrijfsbestemmingen.

Dit impliceert dus, dat wat inspreker aan ruimte wil aan functionele mogelijkheden, deels gehonoreerd kan worden, nl. voor zover er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden. Dit betekent, dat het realiseren van showrooms niet mogelijk is. Verruiming van het beleid ten aanzien van het bieden van mogelijkheden tot vestiging van detailhandelsvoorzieningen buiten de geëigende en daartoe aangewezen winkelgebieden wordt gelet op de huidige ontwikkelingen en trends niet overwogen.

Het aanbrengen van reclame-uitingen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een en ander wordt daarom bij voorkeur aan de orde gesteld in een apart overleg met vertegenwoordigers van de voor het reclamebeleid en –uitvoering verantwoordelijk team.

Advocatenkantoor Van den Heuvel, Van Beers & Swart/I. van den Heuvel

Reactie

Inspreker geeft aan bezwaar te hebben tegen de bouw van de passerelle. Hij constateert dat een klein gedeelte van de passerelle ook in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan valt.

De passerelle komt te liggen op het P&R-terrein in de nabijheid van het kantoor van inspreker. Hij vreest voor verhoging van de drukte in de omgeving van zijn kantoor, hetgeen zal leiden tot verkeersgevaarlijke situaties en tot vervuiling van het openbaar gebied. Bovendien zullen parkeerplaatsen op het P&R-terrein verdwijnen, waardoor de parkeerdruk in de omgeving zal toenemen.

Ook heeft inspreker bezwaar tegen de hoogte van de passerelle, die vastgelegd is op 16 m. Hem is het bovendien niet duidelijk wat de oppervlakte van de passerelle is en de omschrijving van wat een passerelle is eveneens niet duidelijk.

Beantwoording

De passerelle ligt grotendeels in het bestemmingsplan SpoorHaven, maar een klein gedeelte valt in het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied e.o. Het gaat om de opgang (trap-/liftpartij).

De planontwikkeling is thans zover, dat het tracé van de passerelle bekend is en is vastgelegd. In dit bestemmingsplan is er – in tegenstelling tot de voorloper van het bestemmingsplan- namelijk voor gekozen de (aanlanding van de) passerelle op te nemen op de verbeelding.

Een passerelle is een bouwwerk, geen gebouw zijnde, bedoeld voor langzaam verkeer (vooral voetgangers en daarnaast ook fietsers) ten behoeve van het ongelijkvloers kruisen van ander verkeer (in casu het spoorverkeer). Een hoogte van 16 m. is nodig om de ongelijkvloerse kruising mogelijk te maken. Het treinverkeer moet immers er ongestoord en veilig onderdoor kunnen rijden.

De passerelle wordt aangelegd als een snelle verbinding tussen het stationsgebied/-gebouw met het gebied Stadsoevers, waar ondermeer het Kellebeekcollege wordt gerealiseerd. De passerelle zal in principe niet leiden tot een grotere drukte rondom het kantoor van inspreker. Wanneer de passerelle niet zou worden aangelegd, zouden de leerlingen van het Kellebeekcollege immers ook te voet naar de school moeten lopen. Dat kan alleen via de Stationsstraat op het trottoir dat alleen aan de zijde van het kantoor van inspreker aanwezig is. Dat zou leiden tot een veel grotere drukte. Daarbij wordt opgemerkt, dat een zekere mate van drukte inherent is aan een stationsgebied. Voor een kantoor als dat van inspreker is dat overigens geen slechte zaak, want het is ook een vorm van „in the picture“ komen.

Tot verkeersgevaarlijke situaties zal de passerelle niet leiden; het tegendeel is het geval omdat de voetgangers aan de zijde van het stationsgebied kunnen blijven om over de passerelle naar de bestemming op Stadsoevers te gaan. Er hoeft dan geen straat overgestoken te worden; de afwikkeling vindt geheel plaats op het stationsterrein.

Het P&R-terrein is een parkeervoorziening die gelieerd is aan het station en primair bedoeld is voor het reizigersverkeer. Het voorzien in (voldoende) parkeergelegenheid op de gronden van het en rondom het station is ook mogelijk op andere terreinen binnen het stationsgebied. Omtrent het gebruik van het P&R-terrein door bewoners en bedrijven in de Stationsstraat heeft de gemeente geen zeggenschap.

Sensus en Suikerunie

De bedrijven Sensus en Suikerunie hebben elk afzonderlijk een inspraakreactie ingediend die deels van gelijkluidende strekking is.

Reactie

1. Geluid

Sensus en Suikerunie merken op dat het grootste deel van het terrein dat bestemd is voor Cultuur en ontspanning en hun terreinen onderdeel uitmaken van het gezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied. Evenementen leiden tot een zeer wezenlijke geluidbijdrage op de woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld en op de zonegrens.

Sensus en Suikerunie vrezen dat door de bestemming Cultuur en ontspanning, die op het RBC-stadion is gelegd, de resterende geluidruimte volledig wordt ingenomen en dat daardoor alle verdere toekomstige ontwikkelingen voor Sensus en Suikerunie onmogelijk gemaakt worden. Het bedrijventerrein wordt daardoor op slot gegooid, terwijl Sensus nog diverse plannen heeft voor de verdere ontwikkeling van hun terrein.

De onderbouwing of de gecumuleerde geluidsbelasting op de omgeving van het gezoneerde bedrijventerrein inclusief het evenemententerrein en het verkeers- en spoorweglawaaai acceptabel is, ontbreekt.

2. Geur

Sensus wijst erop, dat grote delen van het terrein Cultuur en ontspanning binnen de geurcontour van Sensus valt. Het binnen deze geurcontour verhogen van geurgevoelige objecten is in strijd met het rijksbeleid zoals een pension en een hotel.

3. Verkeer

Sensus en Suikerunie vrezen voor verstoppingen in het verkeer omdat ongelimiteerde evenementen bij bijbehorende bezoekersaantallen grote gevolgen kan hebben voor de verkeersintensiteit van en naar dit terrein vanuit de A17, via Stepvelden en de Borchwerf.

4. Luchtkwaliteit

De nieuwe bestemming leidt tot verhoging van de gehalten NO₂ en PM₁₀ in de lucht. Ondanks het feit dat er nog ruimte is binnen de normen, is niet voldoende of er voldoende ruimte overblijft voor ontwikkelingen op het bedrijventerrein, met name ook voor Sensus.

5. Externe veiligheid

Sensus en Suikerunie verzoeken de rapporten externe veiligheid ter beschikking te stellen om de veiligheidsrisico's voor het eigen terrein in beeld te brengen.

6. Passerelle/verkeersafwikkeling

Suikerunie merkt op ten aanzien van de passerelle dat het van belang is dat verkeersstromen zo weinig mogelijk hinder/gevaren veroorzaken voor het verkeer van het bedrijf en omgekeerd. Met het oog op de veiligheid is een goede aansluiting op het gebied Stadsoevers vanaf de passerelle van groot belang.

Beantwoording

1. Geluid

Sensus en Suiker Unie hebben gelijk wanneer zij aangeven dat de activiteiten die binnen de bestemming „Cultuur en ontspanning” mogen plaatsvinden potentieel veel geluidruimte in kunnen nemen binnen de totale geluidruimte van het geluidgezoneerde industrieterrein Borchwerf/Stationsgebied. Ook hebben beide bedrijven gelijk dat de eventueel voor deze bedrijven resterende geluidruimte behoorlijk beperkt kan worden. De kans dat hierbij het industrieterrein „op slot wordt gegooid” is reëel. De eventuele toekomstige uitbreidingen binnen deze bedrijven worden daarmee bemoeilijkt. Het is echter wel zo dat de bedrijven die zijn gevestigd op het geluidgezoneerde deel van het industrieterrein, geen geluidrechten kunnen reserveren. De geluidruimte binnen de geluidzone van een industrieterrein wordt verdeeld op basis van „wie het eerst komt, die het eerst maalt”. De bezwaren van de bedrijven zijn begrijpelijk, maar houden geen stand.

Er wordt gesteld dat de geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen het voorontwerp bestemmingsplan niet voldoende in beeld is gebracht. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is nader ingegaan op de geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen de bestemming Cultuur en ontspanning. Hierbij is er vanuit gegaan dat deze bestemming wordt gedezoneerd en zijn in de planregels geluidgrenswaarden opgenomen voor de activiteiten in het stadion.

De geluidparagraaf van het voorontwerpbestemmingsplan was nog gebaseerd op veel aannames. Daarom werd nog geen rekening gehouden met de cumulatie van verschillende geluidsoorten. Hierover wordt opgemerkt dat in het ontwerpbestemmingsplan het voormalige RBC-terrein is gedezoneerd. Tevens is ingegaan op de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen de bestemming Cultuur en ontspanning.

Besloten is om de percelen met de bestemming Cultuur en ontspanning, die binnen het geluidgezoneerde deel van het industrieterrein zijn gelegen, te dezoneren. Het betreft het bestaande voetbalstadion met de bijbehorende kantoren en het parkeerterrein. De geluidbelasting vanwege de activiteiten binnen deze bestemming hoeft daarom niet meer getoetst te worden aan de geluidruimte binnen de geluidzone van het industrieterrein. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan beide inspraakreacties. Met het dezoneren van dit deel van het industrieterrein komt er zelfs beperkt geluidruimte vrij binnen de zone. Het betreft de geluidruimte die werd ingenomen door de activiteiten van het voormalige RBC-stadion.

2. Geur

Voor wat betreft de horecamogelijkheden worden nu de hotel en pensionfunctie expliciet uitgesloten. Gelet op de reeds in het voorontwerp vastgelegde maximumvloeroppervlakte was feitelijk al weinig of geen mogelijkheden voor de vestiging van voornoemde horecavormen.

3. Verkeer

In relatie tot het Bestemmingsplan Spoorhaven zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd. Hierin kan de conclusie worden getrokken dat de ontwikkeling van Spoorhaven fase 1a + 1b niet tot grote verkeerskundige knelpunten zal leiden in 2020. Het gebruik van het stadion is hierbij inbegrepen. In de verkeersonderzoeken is geadviseerd maatregelen te treffen ten aanzien van twee (relatief kleine) knelpunten, namelijk:

- Op het kruispunt Stepvelden – Borchwerf dient een VRI gerealiseerd te worden met een aparte linksafer op de Borchwerf richting Stepvelden;
- Op het kruispunt Borchwerf – Industriestraat dient een linksafvak gerealiseerd te worden vanaf de Borchwerf naar de Industriestraat.

De eerste van de twee genoemde maatregelen is inmiddels voltooid. Aanvullend is op basis van prognoses uit het verkeersmodel (niet in directe samenhang met Spoorhaven) ook de afwikkelcapaciteit van de aansluiting met de A17 (tot en met kruispunt Stepvelden – Belder) uitgebreid. Door deze twee verkeersmaatregelen is de bereikbaarheid van het industrieterrein Borchwerf fors verbeterd en bestand tegen de voorziene groei uit het verkeersmodel, inclusief volledige realisatie van Spoorhaven (1a+b).

In de periode 2008 – 2013 is gebleken dat realisatie van Spoorhaven fase 1a + 1b onhaalbaar is. Hierdoor is het reëel te stellen dat het verkeer op de route A17 – Stepvelden – Borchwerf geen structurele knelpunten kent. Het gebruik van het RBC-Stadion voor multifunctionele doeleinden maakt hierin weinig tot geen verschil. Aanpak van het kruispunt Industriestraat – Borchwerf is op dit moment nog niet noodzakelijk, maar kan in de toekomst wel plaatsvinden wanneer blijkt dat dit vanwege toename van het verkeer noodzakelijk is.

4. Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit komt aan de orde in de inspraakreactie van Sensus. Sensus geeft aan dat er nog ruimte is binnen de normen, echter dat niet duidelijk is of er voldoende ruimte overblijft voor ontwikkelingen op het industrieterrein Borchwerf, zoals op het Sensusterrein.

In de milieuparagraaf zijn tabellen met concentraties van NO₂ en PM₁₀ opgenomen. Volgens de tabel met betrekking tot 2015 zijn de hoogste concentraties te vinden langs de Gastelseweg, ter

plaats van de spoorwegovergang. De resterende „ruimte“ tussen de concentraties en grenswaarden is daar als volgt:

parameter	Grenswaarde (jaargemiddeld)	Concentratie (jaargemiddeld)	Resterende ruimte	Ontwikk. Stations- Gebied	Resterende Ruimte
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂	40	21,8	18,2	2,91	15,29
PM ₁₀	40	19,8	20,2	1,05	19,15

Volgens de tabel met betrekking tot 2020 zijn de hoogste concentraties te vinden langs de Spoorstraat nabij het emplacement. De resterende „ruimte“ tussen de concentraties en grenswaarden is daar als volgt:

parameter	Grenswaarde (jaargemiddeld)	Concentratie (jaargemiddeld)	Resterende ruimte	Ontwikk. Stations- Gebied	Resterende Ruimte
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂	40	17,3	22,7	2,91	19,79
PM ₁₀	40	18,4	21,6	1,05	20,55

De resterende „ruimte“ is minimaal 15,29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ waarbij NO₂ de bepalende factor is. Met behulp van de nibm-tool van Infomil kan een indicatie worden gegeven van de verkeerstoename die mogelijk is binnen die ruimte:

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)		1700
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,10
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2,82
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Uit de bovenstaande tabellen blijkt dat er, ook na de ontwikkeling van het Stationsgebied en rekening houdend met de gewijzigde zeezoutaftrek van 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, nog voldoende ruimte in de zin van luchtkwaliteit is, voor de ontwikkeling van Sensus/Suikerunie.

5. Externe veiligheid

Sensus en Suiker Unie gaan in hun inspraakreactie in op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen op het doorgaande spoor en het emplacement.

Over het spoor vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats en op het spoor vinden eveneens rangeeractiviteiten plaats. De rangeeractiviteiten betreffen alleen het emplacement, dat als een inrichting beschouwd dient te worden. Het emplacement Roosendaal is aangewezen als een Bevi-inrichting (Besluit externe veiligheid inrichtingen) omdat hier gevaarlijke stoffen worden behandeld. Deze twee zaken, doorgaand spoor en activiteiten op het emplacement, dienen op grond van verschillende wetgevingen separaat beschouwd te worden. Het emplacement valt zoals gezegd onder het Bevi en op het doorgaande spoor is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing.

Over het emplacement wordt opgemerkt dat Prorail de vergunning voor alle risicovolle activiteiten (met gevaarlijke stoffen) onlangs ingetrokken heeft. Dat wil zeggen dat ondanks dat het een Bevi-inrichting betreft, er geen sprake is van een plaatsgebonden risico en tevens geen groepsrisico.

De Rijksoverheid is voor het doorgaande spoor bezig met het ontwikkelen van het Basisnet Spoor. Dit is inmiddels gedeeltelijk opgenomen in de hiervoor genoemde circulaire. Ten behoeve van het Basisnet zijn door het Rijk, voor het doorgaande spoor, plaatsgebonden risicocontouren vastgesteld en is voor alle trajecten van het spoor het groepsrisico berekend. Deze berekeningen zijn gebaseerd op een substantiële groei van het transport van gevaarlijke stoffen. Bij het vaststellen van het Basisnet Spoor zijn enkele woningen (buiten het plangebied) binnen de plaatsgebonden risicocontour van het doorgaande spoor komen te liggen, waardoor er sprake is van saneringssituaties. Het betreft hier geen industriële bestemmingen.

Indien gebruik gemaakt wordt van de maximale toegelaten gebruikscapaciteit dan is ter hoogte van het centrum van Roosendaal sprake van een groepsrisico dat tweemaal de oriënterende waarde bedraagt. Van deze berekende risico's is geen rapportage beschikbaar. De gegevens zijn middels factsheets aan de gemeente Roosendaal gepresenteerd.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt met betrekking tot het aspect externe veiligheid aangegeven dat vanwege een discussie over „kopmaken“ (locomotief verwisselen), deze activiteiten in de toekomst mogelijk onder het Basisnet worden geschaard. Hierdoor zullen mogelijk het plaatsgebonden risico en wellicht ook het groepsrisico ter hoogte van het emplacement toenemen. Aangegeven is dat niet wordt uitgesloten dat dan sprake zal zijn van nieuwe saneringssituaties. Hierbij is ervan uitgegaan dat sec voor het „kopmaken“ de benodigde risicoruimte niet zal komen te liggen buiten het emplacementsterrein zoals bestemd op 1 april 2012 (ruime begrenzing). Inmiddels is het emplacementsterrein qua omvang teruggebracht en beslaat nu uitsluitend het rangeergebied. Dat wil zeggen dat het stationsgebouw en het voorplein niet meer als onderdeel van de inrichting worden beschouwd. De mogelijke nieuwe saneringen waarop de inspraakreacties doelen, zouden met name hier kunnen ontstaan vanwege de aanwezigheid van enkele woningen die voorheen als bedrijfswoning beschouwd werden. Bedrijfswoningen zijn beperkt kwetsbaar. Overige woningen zijn kwetsbare objecten indien sprake is van meer dan twee woningen per hectare.

De bedrijfsgebouwen van Van Gilse zullen naar verwachting niet binnen de nieuwe plaatsgebonden risicocontouren van de doorgaande baan komen te liggen. Indien dit wel het geval zou zijn dan is niet direct sprake van een saneringssituatie omdat het bedrijfsgebouwen betreft welke doorgaans als beperkt kwetsbaar worden beschouwd. De bedrijfsgebouwen van Sensus zullen naar verwachting helemaal niet zijn gelegen binnen de nieuwe plaatsgebonden risicocontouren van de doorgaande baan, omdat de afstand tot de afscheiding van het emplacement meer dan 100 meter bedraagt. Het is onwaarschijnlijk dat een dergelijke omvangrijke risicocontour zal ontstaan. Bovendien is er geen sprake van een kwetsbaar object.

Het bestemmingsplan is ten aanzien van het doorgaande spoor conserverend van aard. De risicoruimte wordt in het Basisnet Spoor geregeld. Dit gaat buiten het bestemmingsplan om. De functiewijziging van het voormalige RBC-stadion heeft geen invloed op de saneringen vanwege het plaatsgebonden risico door ontwikkelingen in het Basisnet Spoor.

6. Verkeersafwikkeling passerelle

De inspraakreactie wordt geheel onderschreven: ook voor de gemeente staat de veiligheid van alle verkeersdeelnemers voorop. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de aansluiting op het gebied Stadsoevers zullen daarom veiligheidsaspecten worden meegenomen. Het betreft echter vooral (verkeerstechnische) uitgangspunten en randvoorwaarden, die bij de inrichting van het openbare gebied worden uitgewerkt en die niet „thuishoren“ c.q. geregeld kunnen worden in een bestemmingsplan.

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp-bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden naar een aantal overleginstanties. Onderstaand is aangegeven welke instanties schriftelijk c.q. per e-mail gereageerd hebben en welke reactie is ingediend.

Provincie Noord-Brabant

De Provincie heeft te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan. Daarbij heeft de provincie zich beperkt tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van provinciaal ruimtelijk beleid relevant zijn.

Woon Advies Commissie Roosendaal

De Woon Advies Commissie deelt mee geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen.

ProRail

ProRail deelt mee in dit stadium geen opmerkingen te hebben.

NS Vastgoed/B. l'Hoest

Reactie

De heer B. l'Hoest heeft namens NS Vastgoed de volgende opmerkingen ingebracht:

- De bedrijfsnamen van Heijmans Grindreiniging en Shunter Wagenbedrijf worden gebruikt (o.a. blz. 49 van de toelichting). Heijmans is inmiddels vertrokken. De nieuwe huurder is Grind & Ballast Recycling. Het lijkt verstandig om specifieke bedrijfsnamen zo veel mogelijk te vermijden.
- De plantekening is voor inspreker niet geheel duidelijk. De bestemming op het emplacement is voor een groot deel verkeer maar op delen met de aanduiding bedrijf (incl. verschillende milieucategorieën) wordt tevens een industrieel of ambachtelijk bedrijf toegestaan. Onduidelijk is waar nu exact deze bestemming op ligt. Dit zelfde geldt voor de bebouwing op deze locatie. Bij deze bestemming horen immers bedrijfsgebouwen en het lijkt dat hele grote delen worden uitgesloten.
- Onduidelijk is hoe de bestemming van de Sport en Ontspanningsvereniging (tennis- en sportvelden met clubhuis) past binnen de bestemming verkeer. Mochten deze clubs verdwijnen, is dan invulling conform het vorige punt mogelijk?
- Op bladzijde 56 van de toelichting wordt melding gemaakt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een plaatsgebonden risico veroorzaakt tot op maximaal 21 meter van het spoor. Verder wordt geconcludeerd dat er binnen het plangebied geen sprake is van een saneringssituatie en dat het plaatsgebonden risico geen belemmeringen oplevert voor het bestemmingsplan. Verscheidene gebouwen met de bestemming Gemengd Stationsgebied liggen binnen 21 meter van het hart spoor. Heeft dit nog consequenties?
- Op bladzijde 71 van de toelichting: NS Poort moet zijn NS Stations B.V.
- Op bladzijde 73 van de toelichting: onduidelijk is of Safe Ruimteverhuur nu toestemming wordt verleend om de voormalige Van Gend en Loos Loods ook aan te wenden voor zeer beperkte kantoorfaciliteiten. Graag verduidelijking op dit punt.

Beantwoording

- De opmerking ten aanzien van de bedrijfsnamen hebben geleid tot tekstuele aanpassingen. In dit geval zijn de bedrijven wel genoemd, maar duidelijk is dat dit een beperkte actualiteitswaarde heeft. In ieder geval wordt ook aangegeven welke milieucategorieën worden toegestaan.
- Binnen de bestemming Verkeer zijn –evenals dat het geval is in het huidige bestemmingsplan Stationswerf- ook industriële en/of ambachtelijke bedrijfsactiviteiten toegestaan. In dit plan is nauwkeurig gezoneerd in verband met de ligging van het emplacement nabij woonbebouwing. Het totale bebouwingspercentage van het emplacement binnen de bestemming Verkeer bedraagt 50 %. Dit wordt voldoende geacht voor alle binnen de bestemming mogelijk gemaakte functies. De huidige bebouwing wordt uiteraard wel meegerekend met dit

bebouwingspercentage. Het bebouwingspercentage komt overeen met wat het bestemmingsplan Stationswerf al aan bebouwingsmogelijkheden bood.

- De sport- en ontspanningsvereniging die op het emplacement is gevestigd, is bedoeld als voorziening voor het spoorwegpersoneel. Juist vanwege die doelgroep is de accommodatie midden op het emplacement gesitueerd. Wanneer deze clubs daar verdwijnen, dan is het niet mogelijk de accommodatie vrij te geven aan sport- en ontspanningsverenigingen die niet aan het spoorbedrijf gerelateerd zijn (dat zou gelet op de ligging ook niet wenselijk zijn). Verdwijnt de bestaande accommodatie in zijn geheel, dan is het mogelijk de gronden in te vullen met de andere in de bestemming Verkeer genoemde functies (waarbij dan uiteraard wel gelet moet worden op de specifieke gebiedsaanduidingen die voor bepaalde functies op de verbeelding zijn vastgelegd).
- Naar aanleiding van de opmerking inzake het gestelde op pagina 56 van de toelichting wordt opgemerkt, dat weliswaar bebouwing binnen de 21 m. aanwezig is, maar dit betreft geen kwetsbare objecten.
- De benaming op pagina 73 van de toelichting NS Poort naar NS Stations B.V. is aangepast.
- Safe ruimteverhuur heeft de mogelijkheid om het gebouw ook in te zetten voor (kleinschalige) kantoorfaciliteiten (nl. tot 1500 m² brutovloeroppervlak per kantoorunit), een en ander overeenkomstig de bestemming „Gemengd – Stationsgebied“.

Waterschap De Brabantse Delta

Reactie

Het Waterschap merkt op dat in de toelichting wordt gemeld dat binnen het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig is. Dit is echter wel het geval: tussen de spoorlijnen richting Bosschenhoofd en Oudenbosch ligt het Vennetje. Het hemelwater uit de driehoek tussen de Gastelseweg en de spoorlijnen stroomt via de berm sloten richting het Vennetje. Vanuit het Vennetje stroomt het water via een lange overkluizing onder het spoorwegemplacement door naar het hemelwaterriool onder de Borchwerf. Verzocht wordt dit oppervlaktewater en de overkluizing te benoemen in de toelichting.

Ten aanzien van de planregels verzoekt het waterschap om in de bestemming Verkeer onder 6.1 ook „waterstaatswerken“ op te nemen vanwege het Vennetje en de overkluizing.

Tot slot merkt het waterschap op dat wanneer vorenstaande opmerkingen worden verwerkt in toelichting en regels, een positief wateradvies wordt uitgebracht.

Beantwoording

Toelichting en regels zijn aangepast overeenkomstig de opmerkingen van het Waterschap.

GHOR

Reactie

Het GHOR wijst op een aantal inrichtingseisen in het openbare gebied in verband met de bereikbaarheid van hulpdiensten. Het gaat daarbij onder meer om een zo goed mogelijke entree, 's nachts niet terug te schakelen naar een langer niveau en beplanting zoveel mogelijk laag c.q. doorzichtig te houden. Daarnaast verzoekt het GHOR doodlopende straten, onlogische indelingen van straten en huisnummers en onduidelijke plaatsing van naambordjes en nummering te voorkomen. Een lage plaatsing van naambordjes en nummering is gevoelig voor vandalisme. Dit alles is tevens van belang wegens de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten. Daarnaast vormen verkeersdrempels een onaangename ervaring voor patiënten met een pijnlijke aandoening in ambulances. Verkeersplateaus en asverschuivingen verdienen de voorkeur.

Beantwoording

Hetgeen door het GHOR naar voren wordt gebracht, is terecht. Bij de inrichting van het openbaar gebied dient met deze aspecten rekening te worden gehouden. De door GHOR gemelde aandachtspunten kunnen echter niet in het bestemmingsplan worden verwerkt omdat het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium daar niet het geschikte kader voor is. Dit betekent dat de overlegreactie niet heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Gasunie

Mevrouw Belgharbi deelt namens de Gasunie mee geen opmerkingen te hebben op de inhoud van het voorontwerp-bestemmingsplan.

**Team Ruimte
juni 2013**