

Bestemmingsplan Groot Mariadal

Nota zienswijzen

Gemeente Roosendaal, november 2021

Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding
Hoofdstuk 2	Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen
Hoofdstuk 3	Ambtshalve aanpassingen
Bijlage	Verslag hoorzitting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Doel en opzet nota

Beantwoording zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Groot Mariadal' heeft met ingang van 12 april 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode hebben 40 verschillende betrokkenen en belanghebbenden zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht. In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord.

Opgemerkt wordt dat alle aspecten die wel in de zienswijzen zijn vermeld, maar wellicht niet in de samenvatting zijn weergegeven, mede in de beoordeling en overwegingen zijn betrokken.

Hoorzitting

De hoorzitting van de Hoorcommissie Ruimtelijke Ordening heeft op 8 juni 2021 plaatsgevonden. Tijdens deze -vanwege Corona- digitale zitting zijn reclamanten in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting op de ingebrachte zienswijzen te geven. Tevens zijn door leden van de gemeenteraad en de hoorcommissie vragen gesteld aan de reclamanten. Hetgeen tijdens de zitting is besproken is meegewogen bij de behandeling van de zienswijzen. Het verslag van deze hoorzitting alsmede de ingediende pleitnota's zijn als separate bijlagen bij deze nota gevoegd. Acht reclamanten hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Overwegingen

In het 'Inspraak- en overlegrapport Bestemmingsplan Groot Mariadal' (d.d. maart 2021), alsmede de aanvulling daarop d.d. april 2021 zijn overwegingen opgenomen naar aanleiding van de ingekomen inspraak- en overlegreacties. Deze overwegingen maken deel uit van de onderhavige zienswijzenbehandeling en dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Aanpassing bestemmingsplan

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt het bestemmingsplan op onderdelen gewijzigd vastgesteld. Daarnaast zijn ook nog ambtshalve aanpassingen noodzakelijk.

Overzicht zienswijzen

De zienswijzen, waarvan een deel qua aard en strekking dezelfde zijn, zijn afkomstig van bewoners van de vier straten die om het plangebied heen liggen. In deze zienswijzennota zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de zienswijzen vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens van

de indieners van de zienswijzen, de 'anonymiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (Avg). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing, maar ook deze in deze zienswijzenota geanonimiseerd. De NAW-gegevens van de indieners zijn bekend bij de gemeente Roosendaal.

Wijzigingen bestemmingsplan n.a.v. ingediende zienswijzen

Het bestemmingsplan wordt ten opzichte van het ontwerp op een aantal onderdelen gewijzigd vastgesteld als gevolg van de ingekomen zienswijzen. De wijzigingen zijn opgenomen in een afzonderlijke bijlage bij het raadsbesluit tot de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Groot Mariadal.

Ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan wordt ook nog op een aantal onderdelen gewijzigd vastgesteld zonder dat dit kan worden toegeschreven aan hetgeen in de zienswijzen is verwoord. Dit wordt onder andere veroorzaakt door zaken als voortschrijdend inzicht, geconstateerde onvolkomenheden of gewenste verbeteringen.

Deze wijzigingen komen aan bod in hoofdstuk 3 van deze nota.

HOOFDSTUK 2 Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen

De zienswijzen vanuit de Kloosterstraat

De door de VvE's van de drie complexen in de Kloosterstraat (De Matrijs, Kloosterstede en Hogestede) en door een aantal individuele bewoners ingediende zienswijzen zijn alle van gelijke aard en strekking. Deels zijn de zienswijzen ook in dezelfde bewoordingen geredigeerd.

Onderstaand zullen eerst de zienswijzen worden samengevat. Daarna volgt het gemeentelijke antwoord.

1. Zienswijze indiener 1

1.1 Proces

De bewoners hebben zich altijd nauw betrokken gevoeld gedurende het tot op heden verlopen traject en hebben hun bezwaren en opmerkingen gedeeld. Ze zijn van oordeel dat ze in het Inspraak- en overlegrapport van maart 2021 onvoldoende (bevredigende) antwoorden hebben gekregen.

1.2 Bouwmassa

Het appartementencomplex en het kindcentrum zijn veel te massaal en worden te dicht bij bestaande bebouwing aan de Kloosterstraat gesitueerd. Door de bouwmassa van vijf verdiepingen is sprake van te weinig licht en ruimte.

De bewoners van 'De Matrijs' hebben voor deze woonplek gekozen vanwege licht en ruimte die ter plaatse aanwezig is, ook en vooral richting het noordelijk van het complex gesitueerde gebied. Met de voorgenomen bebouwing blijft weinig over van licht en ruimte.

1.3 Parkeren

1.3.1 Het verminderen van parkeerplaatsen in de Kloosterstraat kan niet worden gecompenseerd door een minimum aantal parkeerplaatsen te realiseren op een andere plek in het plangebied.

1.3.2 De gemeente neemt al een aantal parkeerplaatsen in beslag voor eigen gebruik.

1.3.3 Metingen zijn aldus de indiener van de zienswijze uitgevoerd in een periode van het jaar die totaal niet representatief is voor een gemiddelde en zijn in coronatijd verricht. Zijn deze dan nog wel representatief?

1.4 (Verkeers)veiligheid

De Kloosterstraat is een zeer drukke straat met ook veel vrachtverkeer. Het fietspad is niet veilig vanwege de vele in-/uitritten met in- en uitrijdend autoverkeer. Zeker op piekmomenten leidt dit tot levensgevaarlijke situaties.

De gemeente heeft nog geen goed verkeersplan ontwikkeld. De gemeente heeft onvoldoende oog voor de verkeersveiligheid. De oorspronkelijke fietsroute naar de Norbertus Gertrudis mavo was veel veiliger.

1.5 Luchtvervuiling en geluid

De gemeente gaat voorbij aan een stijging van de gevaren voor de volksgezondheid door luchtvervuiling en geluidsoverlast als gevolg van de toename verkeer (er ontstaat een 'klankwal' door de voorgenomen bebouwing). Ook hier wordt afgevraagd of de berekeningen wel representatief zijn (vanwege corona).

1.6 Planschade

De voorgenomen bouwplannen kunnen leiden tot waardevermindering van de woningen.

2. Zienswijze indieners 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10

2.1 Proces

De bewoners hebben zich altijd nauw betrokken gevoeld gedurende het tot op heden verlopen traject en hebben hun bezwaren en opmerkingen gedeeld. Ze zijn van oordeel dat ze in het Inspraak- en overlegrapport van maart 2021 te laat en onvoldoende (bevredigende) antwoorden hebben gekregen.

2.2 Bebouwing

De rooilijn wordt zonder gegronde reden te ver in zuidelijke richting verplaatst waardoor het bouwvlak komt tot en met het huidige trottoir aan de noordzijde van de straat. De in de jaren zestig ontstane ruime en open structuur wordt met de plannen een massale bouwpartij. Dit steekt af tegen de in 2014 voorgestelde plannen verwoord in 'Roosendaal: gezonde stad'.

De rooilijn mag maximaal komen op de plaats waar nu een hekwerk staat.

2.3 Parkeervoorzieningen

2.3.1 Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de Kloosterstraat kan niet elders worden gecompenseerd.

2.3.2 De gemeente neemt al een aantal parkeerplaatsen in beslag voor eigen gebruik.

2.3.3 Metingen zijn aldus de indiener van de zienswijze in coronatijd verricht. Zijn deze dan nog wel representatief?

2.4 (Verkeers)veiligheid

De Kloosterstraat is een zeer drukke straat met ook veel vrachtverkeer. Het fietspad is niet veilig vanwege de vele in-/uitritten met in- en uitrijdend autoverkeer. Zeker op piekmomenten leidt dit tot levensgevaarlijke situaties.

De gemeente heeft nog geen goed verkeersplan ontwikkeld. De gemeente heeft onvoldoende oog voor de verkeersveiligheid. De oorspronkelijke fietsroute naar de Norbertus Gertrudis mavo was veel veiliger.

2.5 Luchtvervuiling en geluid

De gemeente gaat voorbij aan een stijging en gevaren volksgezondheid door luchtvervuiling en geluidsoverlast als gevolg van de toename verkeer (er ontstaat een 'klankwal' door de voorgenomen bebouwing). Ook hier wordt afgevraagd of de berekeningen wel representatief zijn (vanwege corona).

2.6 Planschade

De voorgenomen bouwplannen kunnen leiden tot waardevermindering van de woningen.

3. Zienswijze indieners 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 en 19

3.1 Proces

Sinds 2020 zijn de eigenaren/bewoners van de residentie Hogestede nauw betrokken bij Groot Mariadal. Er is gedeeltelijke waardering voor de plannen maar vooral grote bezorgdheid op belangrijke punten van het plan en de directe gevolgen hiervan, als resultaat van de volstrekt foutieve aannames die hieraan ten grondslag liggen. Deze zijn in de voorfase aan de orde gesteld, met volstrekt onvoldoende resultaat. Het voorliggende plan heeft veel positieve elementen, maar voor een belangrijk deel worden de negatieve effecten neergelegd bij de bewoners van de Kloosterstraat.

De bewoners beseffen dat het vasthouden aan wat was niet vanzelfsprekend is, maar wel bestaat de hoop dat negatieve gevolgen evenredig over iedereen kunnen worden verdeeld. In het nu voorliggende plan is daar zeker geen sprake van, terwijl er wel mogelijkheden zijn omdat te doen.

De bewoners van de Kloosterstraat zijn van oordeel dat ze in een (te) laat stadium in het inspraakproces betrokken zijn. Eind 2019 werden ze geconfronteerd met de voorgenomen plannen, in januari 2020 werd het gemeentelijke projectteam uitgenodigd zich ter plaatse te laten informeren. Dit heeft geleid tot een te beperkte aanpassing van de plannen. De bewoners van de Kloosterstraat voelen zich niet serieus genomen.

3.2 Bouwplannen Kloosterstraat

De beide in de Kloosterstraat voorziene bouwplannen, een appartementencomplex van 30 wooneenheden en een Integraal Kind Centrum worden als veel te massaal ervaren. Deze bouwplannen leiden ertoe dat ruimte, licht en schone lucht zullen verdwijnen, terwijl de huidige bewoners juist voor hun woningen hebben gekozen vanwege ruimte en licht. De massaliteit in combinatie met de hoogte (15 m.) wordt als een bezwaar gezien. Niet het Stads kantoor maar de overige bebouwing in het plangebied zou maatgevend moeten zijn. Een maximale hoogte van 9 m. met een afbouw naar 7 m. in combinatie met het naar achteren plaatsen van het bouwblok W-4 wordt bepleit. Dan kunnen naar het oordeel van de indieners van de zienswijze het huidige trottoir, de parkeerplaatsen en de groenstrook gehandhaafd blijven. Om het plan financieel exploitabel te maken zou ervoor gekozen kunnen worden om op de plaats waar nu de bestemming W-1 (grondgebonden woningen) wordt voorzien deze om te zetten in een W-4-bestemming zodat aldaar een appartementengebouw kan worden gerealiseerd.

3.3 Openbare parkeervoorzieningen

3.3.1 De bewoners van de Kloosterstraat hebben er herhaalde malen op gewezen dat de door de gemeente gehanteerde tellingen en berekeningen ten aanzien van het parkeren onjuist zijn. Men vreest voor een ernstige beperking van de parkeermogelijkheden voor bewoners, bezoekers, leveranciers en dienstverleners in

de Kloosterstraat als gevolg van de vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Een sterke toename aan parkeerbehoefte zal optreden in de toekomstige situatie.

3.3.2 De tellingen en berekeningen zijn gebaseerd op verkeerde uitgangspunten

3.3.3 Veel gemeentelijke medewerkers (ook Dunantstraat) zullen meer dan nu al het geval is gebruik gaan maken van openbare parkeerplaatsen. Dat zal ook gelden voor een veel groter aantal gasten en cliënten, zeker bij het Huis van Roosendaal. Maar ook dienstverlenende instanties (verhuizers, pakketbezorgers, artsen, thuiszorg ambulances, transporteurs, et cetera) hebben een parkeerbehoefte. Met als gevolg dat fietspad en trottoir gebruikt gaan worden voor parkeren. Dat geldt met name ook voor vrachtwagens. Dit levert hinder op en heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. In de praktijk zal sprake zijn van een toenemende parkeerdruk als gevolg van bezoekers, (hulp)diensten voor school en huidige bewoners van de Vincentiusstraat en omgeving. Ook zal er sprake zijn van een aanvullende druk op de beschikbare parkeerplaatsen door bezoekers en dienstverleners van de toekomstige bewoners van het klooster Mariadal.

De berekeningen en tellingen die in 2019/2020 zijn verricht zijn totaal niet relevant ten opzichte van de normale situatie als gevolg van corona en niet representatief voor gemiddelde/drukke periode in het jaar.

Daarom het verzoek om de huidige planopzet voor de parkeervoorzieningen volledig te herzien en realistische berekeningen te laten uitvoeren na de crisis en in drukke periodes.

Geconstateerd wordt dat de gemeente zich voor de eigen dienst zestien parkeerplaatsen 'toeëigent'. Deze parkeerplaatsen kunnen niet meegerekend worden bij het toch al te grote tekort aan publieke plaatsen.

3.4 Verkeersintensiteit en verkeersveiligheid

Er is naar oordeel van de indieners van de zienswijze sprake van een zeer forse toename van het aantal verkeerbewegingen met bijbehorende geluidsoverlast, (lucht) vervuiling en verkeersveiligheid.

De onderliggende berekening zijn absoluut onjuist vanwege de gehanteerde referentieperiode.

Er komen veel meer bewegingen als gevolg van de nieuwe woningen, medewerkers en leerlingen van de school voor voortgezet onderwijs, maar ook vanwege de sterke uitbreiding van het aantal personen werkzaam in of voor het Stads kantoor (in de referentieperiode) alsook de uitbreiding van functies in dit huis (waar publiek op af komt).

Dit leidt tot gevaarlijke situaties, overstekend verkeer, vele in- en uitritten. De zichtbaarheid komt in het gedrang. De verkeersveiligheid komt nog meer in het gedrang door het realiseren van meer in- en uitritten en het daarbij behorende bestemmings- en fietsverkeer.

Door de toename van het verkeer en de intensivering van de bebouwing zal de nu al vaak vettige, zwarte neerslag op kozijnen en ramen sterk toenemen. Ook zal sprake zijn van meer geluid door toename van de verkeersintensiteit en de bebouwing dichterbij. Daarom wordt het verzoek gedaan om nieuwe berekeningen in meer relevante periode en nieuwe metingen luchtkwaliteit te verrichten.

Met de komst van de 'cityring' is de Kloosterstraat een drukke doorgaande route geworden met ook veel vrachtverkeer. Er wordt te hard gereden.

Verkorte samenvatting/conclusies:

- In het inspraakproces zijn de bewoners van de Kloosterstraat laat betrokken. Dit wordt als sterk onvoldoende ervaren en vraagt om herstel.
- Rooilijn van de nieuw op te richten bebouwing dient naar achteren te worden gelegd, de hoogte aanpassen naar 9/7m.
- Nieuwe metingen, tellingen en berekeningen voor aantal parkeerplaatsen.
- Idem verkeer, lucht, geluid.

4. Zienswijze indiener 19

Naast de onder 3 ingediende zienswijze brengt ARAG SE Nederland namens cliënt ook de volgende zienswijze naar voren.

4.1 Parkeren

Bij de berekening van de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de wijziging van het bestemmingsplan, is uitgegaan van een bepaalde feitelijke invulling van het bestemmingsplan. An sich is hier niets op tegen, zij het dat de planregels niet uitsluitend deze invulling van het bestemmingsplan toestaan. Zo zijn er onder andere binnen de bestemming 'Gemengd-2' een groot aantal functies toegestaan, variërend van regulier wonen, tot horeca en ambachtelijke werkplaatsen. Daarnaast wordt er nu binnen de bestemming 'maatschappelijk' in het parkeeronderzoek uitgegaan van een basisschool, kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang, terwijl het binnen de bestemming maatschappelijk ook mogelijk is om culturele voorzieningen op te richten. Met andere woorden: de parkeerbehoefte is niet vastgesteld op basis van de maximale planologische invulling van het bestemmingsplan, die mogelijk een grotere parkeerbehoefte met zich meebrengt. Als gevolg hiervan bestaat er strijd met artikel 3:46 Algemene wet bestuursrecht. In dit kader wordt verwezen naar een uitspraak van de Raad van State met kenmerk ECLI:NL:RVS:2021:892, rechtsoverweging 6.2.

Dit geldt ook voor de gehanteerde woningtypen in het parkeeronderzoek. Zo wordt er gerekend met wonen binnen de sector 'goedkoop' en 'duur', zonder dat de planregels hier enige borging toe geven. Ook hier wordt aldus geredeneerd naar een bepaalde feitelijke invulling van het bestemmingsplan, zonder dat dit als maximale invulling van het bestemmingsplan kan worden gekwalificeerd.

Op grond van het bovenstaande, dient te worden uitgegaan bij het bepalen van de maximale parkeerbehoefte van een planologisch maximale invulling van functies, die de grootste parkeerbehoefte tot gevolg heeft. Ook kan ervoor gekozen worden om de gewenste invulling van het bestemmingsplan (en dus de uitgangspunten van het uitgevoerde parkeeronderzoek) te borgen in de planregels en ervoor te zorgen dat dit de enige (en daardoor maximale) invulling van de functies binnen het plangebied oplevert.

5. Zienswijze indiener 20

De heer Tolhuizen is weliswaar bewoner van de Burgemeester Prinsensingel maar heeft een zienswijze ingebracht die inhoudelijk en tekstueel geheel overeenstemt met de ingediende zienswijzen uit de Kloosterstaat. Om die reden wordt de zienswijze hier behandeld.

Gemeentelijke reactie

1. Het proces (zienswijzen 1.1, 2.1, 3.1)

In het Inspraak- en overlegrapport is ingegaan op de door de bewoners van de Kloosterstraat naar voren gebrachte inspraakreacties. Dat deze antwoorden op onderdelen of wellicht geheel teleurstellend zijn, impliceert niet dat er door de gemeente en haar adviseurs niet serieus naar is gekeken. De gemeente kan zich goed voorstellen dat er een verschil van visie blijft tussen wat er aan stedenbouwkundig programma is ontworpen en datgene wat de bewoners van de verschillende wooncomplexen in de Kloosterstraat graag zien.

Er treden veranderingen op in de bebouwingssituatie: bestaande gebouwen worden gesloopt, nieuwe bebouwing wordt opgericht. Er worden woningen toegevoegd in de vorm van een appartementengebouw. De onderwijsfunctie en de kinderopvang worden verplaatst. Bebouwing komt qua rooilijn meer naar voren richting de Kloosterstraat (als gevolg waarvan de afstand van de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande woongebouwen aan de andere zijde van de Kloosterstraat kleiner wordt). Zie hierna onder 2. Bouwmassa.

Dat het inspraakrapport lang op zich heeft laten wachten is een feit. Daar is een verklaring voor. Na het einde van de officiële inspraaktermijn heeft met vertegenwoordigers van alle vier straten en met provincie en Rijksdienst Cultureel Erfgoed intensief overleg plaatsgevonden. Deze overleggen hebben tijd gekost. Tevens zijn onderzoeken geactualiseerd of aangevuld.

Richting de zienswijze indieners vanuit Hogestede wordt opgemerkt, dat de plannen voor Mariadal oorspronkelijk beperkt waren tot het kloostercomplex met bijbehorende tuin. Later is het plangebied 'opgerekt' tot Groot Mariadal: ook de Kloosterstaat en het terrein achter het Stads kantoor zijn onderdeel gaan uitmaken van het ontwikkelingsgebied. Toen duidelijk was dat deze gebieden ook bij de totaalontwikkeling van het gebied betrokken zouden worden, zijn de bewoners van de Kloosterstraat in ieder geval in een vroeg stadium betrokken bij de informatiebijeenkomsten. Vooruitlopend op het voorontwerpbestemmingsplan werden naar aanleiding van overleg met omwonenden al diverse aanpassingen gepleegd in het stedenbouwkundig ontwerp. Dit vond plaats in 2019. Dit was ruimschoots vóór de start van de formele inspraakperiode. De start van de inspraakmogelijkheden was voor alle betrokkenen tegelijkertijd, namelijk 23 maart 2020. De vanuit de Kloosterstraat ingediende inspraakreacties zijn beantwoord in het Inspraak- en overlegrapport.

2. Bouwmassa (zienswijzen 1.2, 2.2, 3.2)

Naar het oordeel van de gemeente is toetreding van licht en ruimte in het stedenbouwkundig plan nog steeds gegarandeerd, zij het dat de situatie ten opzichte van de huidige feitelijke situatie wel verandert. Bebouwing komt inderdaad 'dichterbij' door het verleggen van de rooilijn richting de Kloosterstraat. Die rooilijn komt in de lijn van het 'Huis van Roosendaal'/Stads kantoor. Daardoor ontstaat aan deze zijde van de Kloosterstraat naar het oordeel van de gemeente een evenwichtiger stedenbouwkundig beeld. Het verleggen van de rooilijn naar achteren is om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk en ook (feitelijk) onmogelijk omdat uitgangspunt is dat bebouwing niet zal/mag plaatsvinden in de als

rijksmonument beschermde tuin van het klooster Mariadal. Gegeven dat uitgangspunt zou er met het verleggen van de voorgevelrooilijn naar achteren te weinig ruimte overblijven voor het oprichten van bebouwing of zou er gekozen moeten worden voor een smal gebouw dat over de hele lengte van de noordzijde van de Kloosterstraat zou worden opgericht. Het klooster en de tuin zouden dan geheel aan het zicht worden onttrokken. Met de gekozen opzet zijn er nu fundamentele zichtlijnen en verbindingen tussen de Kloosterstraat en de tuin van Mariadal.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Centrum Noord. De afstand tussen de rooilijn van het bouwvlak en de gevels van de bestaande woningen aan de Kloosterstraat varieert van 31 tot 36 meter. In dit plan is het mogelijk een aaneengesloten wand te realiseren van 7 meter hoog (en voor een gedeelte mag bebouwing met een hoogte van 12 m. worden opgericht).

Gelet op de afstand tussen de op te richten bebouwing en de bestaande wooncomplexen (circa 30 m.) is voldoende lichttoetreding verzekerd, ook daar waar de bouwhoogte 15 m. bedraagt (namelijk bij het op te richten appartementengebouw).

Het is wenselijk om goed in beeld te brengen welke effecten de nieuwbouw heeft voor de bewoners van de drie wooncomplexen in de Kloosterstraat. Dit is inzichtelijk gemaakt door middel van onderstaand beeldmateriaal. Het beeldmateriaal geeft een aantal impressies vanuit de appartementencomplexen nu en in de toekomst. Deze impressies zijn bedoeld om bouwmassa en afstanden te vergelijken, maar betreffen geen architectonisch ontwerp of ontwerp van de buitenruimte.



Huidig uitzicht vanuit de Matrijs (1ste verdieping)



Toekomstig uitzicht vanuit de Matrijs (1ste verdieping)



Huidig uitzicht vanuit Hogestede oostzijde (1ste verdieping)



Toekomstig uitzicht vanuit Hogestede oostzijde (1ste verdieping)



Huidig uitzicht vanuit Hogestede westzijde (1ste verdieping)



Toekomstig uitzicht Hogestede westzijde (1ste verdieping)



Huidig uitzicht Kloosterstede (3de verdieping)



Toekomstig uitzicht Kloosterstede (3de verdieping)

3. Parkeren

1.3.1/2.3.1/3.3.1

De parkeertellingen zijn op representatieve momenten uitgevoerd (maandag en donderdag in de winterperiode) in februari 2019 en januari 2020. De parkeertellingen zijn derhalve als relevant en steekhoudend aan te merken. De tellingen zijn uitgevoerd door bureau Trajan, dat gespecialiseerd is in parkeertellingen. Uit de tellingen bleek dat op maatgevende momenten (werkdagavonden) de parkeerdruk in de Kloosterstraat en Stadserf in 2019 53% en in 2020 44% is. Volgens verkeerskundige begrippen is deze parkeerdruk, zelfs op de piekmomenten, acceptabel. Er zijn voldoende plaatsen vrij.

In de nieuwe plannen komt een groot deel van de huidige parkeercapaciteit terug. Ter hoogte van het Stadserf komt een groot parkeerplein en ook de parkeerplaatsen langs de parallelstraat van de Kloosterstraat komen terug. Per saldo verdwijnen er aan de zuidzijde 24 openbare parkeerplaatsen. De parkeerdruk blijft hierdoor acceptabel. Aan de noordzijde van het plangebied worden 15 deels openbare parkeerplaatsen toegevoegd. Deze parkeerplaatsen vallen onder een andere sector.

Onderstaand wordt het parkeren in de huidige situatie en in de toekomst nader toegelicht. Dit overzicht vormt daarmee ook (deels) de beantwoording van de zienswijzen die vanuit de Burgemeester Prinsensingel, de Vincentiusstraat en de Ludwigstraat zijn ingediend, voor zover betrekking hebbend op de parkeersituatie in en rond het plangebied.

PARKEREN GROOT MARIADAL

Bestaande situatie

1. Programma bestaande situatie

In het gebied Groot Mariadal is het volgende programma aanwezig:

- Stads kantoor* 10.000 m²
- Norbertus Gertrudismavo* 350 leerlingen, 2650 m²
- Basisschool Jeroen Bosch 390 leerlingen
- Kinderopvang Doppido 2 groepen BSO, 3 groepen kinderopvang
- Don Bosco 843 m², 2 groepen
- Het bestaande kloostergebouw ca 7600 m² (exclusief kelders en zolders)

** deze functies vallen buiten de plangrens van het bestemmingsplan maar zijn wel meegenomen in parkeerplaatsen, gebruik en tellingen*

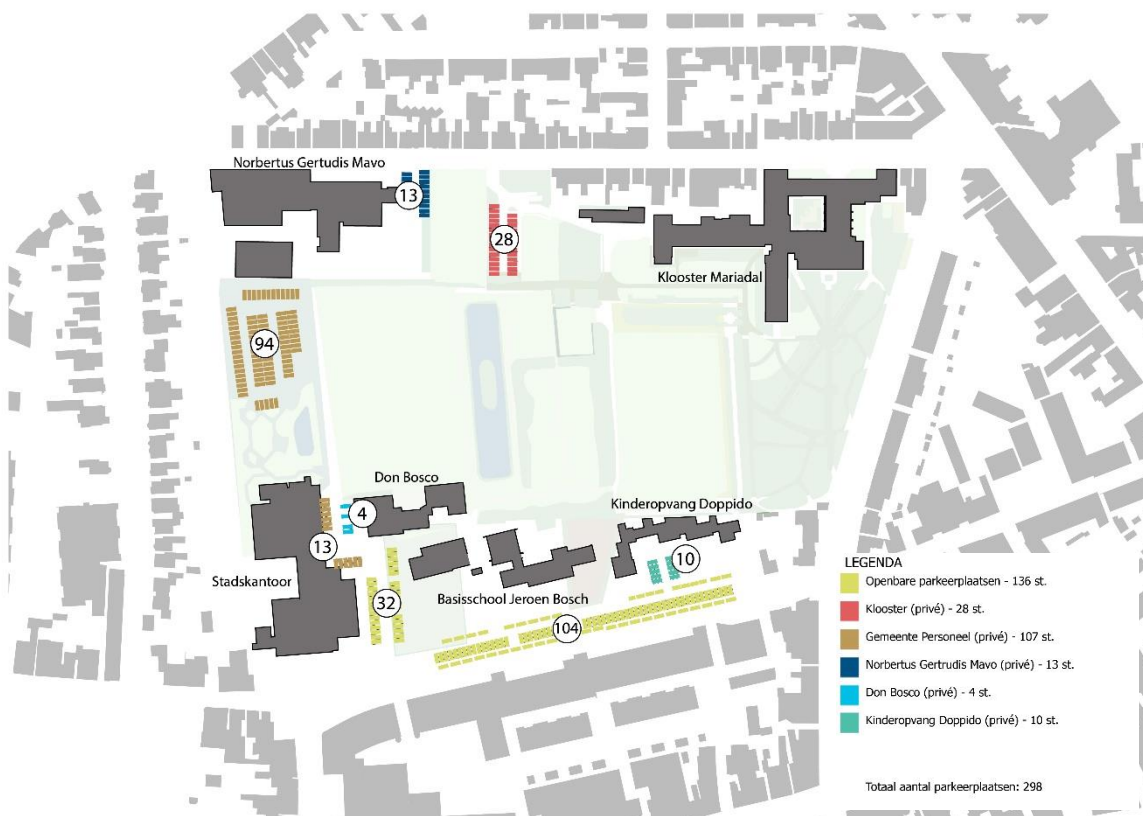
2. Parkeren bestaande situatie

In het gebied Groot Mariadal zijn de volgende parkeervoorzieningen in de bestaande situatie aanwezig:

locatie	Openbaar gebied	Privé terrein	t.b.v. functie	Binnen plangrens bestemmingsplan	Buiten plangrens bestemmingsplan
Stadserf	32		algemeen	32	
Kloosterstraat	104		algemeen	104	
Parkeerterrein achter stads kantoor		94	stads kantoor	94	
Parkeerplaatsen aan Stads kantoor		13	stads kantoor	13	
Don Bosco		4	Don Bosco	4	
Kober kinderopvang Doppido		10	kinderopvang	10	
Jeroen Bosch school		Geen eigen P			

Klooster Mariadal		28	klooster	28	
Norbertus-Gertrudismavo		13	Norbertus Gertrudismavo		13
Totaal	3636	162		285	13
	298			285	13

In het gebied zijn in de bestaande situatie **298** parkeerplaatsen aanwezig. Van deze 298 parkeerplaatsen zijn er 136 ten behoeve van openbaar gebruik. Deze bevinden zich aan de zuidzijde (Kloosterstraat en Stadserf).



Afbeelding: Het aantal parkeerplaatsen in de bestaande situatie (298) inclusief gebruik.

Gebruik openbare parkeerplaatsen

De in het plangebied aanwezige openbare parkeerplaatsen zijn deels bestemd voor vergunninghouders deels voor algemeen gebruik. Deze worden door verschillende gebruikers gebruikt: door gebruikers van het plangebied, maar ook door onder andere bezoekers van de binnenstad. Om zicht te krijgen op het gebruik van deze parkeerplaatsen zijn in opdracht van de gemeente parkeertellingen in februari 2019 en in januari 2020 uitgevoerd. Op basis van deze tellingen is de parkeerdruk in het gehele gebied inzichtelijk gemaakt. De dinsdag- en de donderdagavond zijn de momenten met de hoogste parkeerdruk. In de tellingen zien we een duidelijk verschil in de straten ten noorden van het plangebied en de straten in het zuiden van het plangebied. Het noordelijk deel (Stationbuurt) kent een hoge parkeerdruk (circa 87% parkeerbezetting), in de straten ten zuiden van het plangebied (Stadserf-Kloosterstraat) is een overschot aan parkeerplaatsen (49%)

parkeerbezetting). (De parkeerstudie is onderdeel van bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In bijlage 13 zijn in bijlage 1 en 2 de resultaten van de parkeerstudie van Trajan (rapport d.d. 24 januari 2020) opgenomen).

3. Programma toekomstige situatie

Met de ontwikkeling van Groot Mariadal gaan programmatische wijzigingen plaatsvinden in het gebied van Mariadal. Het beoogde toekomstige programma is als volgt:

- Stadskantoor/Huis van Roosendaal* 11.000 m²
- Norbertus Gertrudismavo*: 450 leerlingen, 21 lokalen, 3.506 m²
- Integraal Kindcentrum Jeroen Bosch: 400 leerlingen,
4 groepen BSO, 4 groepen kinderopvang 2648 m² + 455 m² gymzaal
- Nieuwe woningbouw Mariastede Kloosterstraat: 30 woningen duur
- Nieuwe woningbouw Oase: 12 woningen duur
- Nieuwe woningbouw Stroomgaard: 34 woningen duur
- Nieuwe woningbouw Kloosterhof: 18 woningen duur
- Gemengde functie in Klooster Mariadal, bestaande uit:
 - Woningen: 30 woningen goedkoop
20 woningen duur
 - Horeca: 440 m²
 - Cultuur: 650 m²

Don Bosco wordt gesloopt en komt te vervallen

** deze functies vallen buiten de plangrens van het bestemmingsplangrens maar zijn wel meegerekend in parkeerbalans en verkeersgeneratie*

4. Parkeren toekomstige situatie

In het stedenbouwkundig ontwerp is aangegeven waar de parkeerplaatsen t.b.v. het beoogde toekomstige programma in de nieuwe situatie worden gerealiseerd. Dit is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding: Het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie (386) inclusief gebruik.

In het plangebied (inclusief Stadserf en Kloosterstraat) zijn in de toekomstige situatie **386** parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast wordt een kiss-and-ridestrook aangelegd met 12 plekken. Van deze 386 parkeerplaatsen zijn er 127 ten behoeve van openbaar gebruik, waarvan 112 aan de zuidzijde (Kloosterstraat en Stadserf) en 15 aan de noordzijde (Vincetuin).

Om te bepalen of de beoogde ontwikkelingen in Groot Mariadal over voldoende parkeervoorzieningen beschikken is een parkeerbalansberekening uitgevoerd. Dat betekent dat voor het gebied Groot Mariadal is berekend of de toekomstige parkeerbehoefte van de toekomstige functies binnen het gebied in evenwicht is met het toekomstige aantal parkeerplaatsen dat in het gebied gerealiseerd zal worden.

Bij het opstellen van deze berekening is gebruik gemaakt van de geldende parkeernormen en -waar dit nodig is- cijfers uit de CROW. Ook zijn de uitgevoerde parkeertellingen gebruikt om het reguliere gebruik van de openbare parkeerplaatsen mee te kunnen nemen in de berekeningen. De resultaten van de balansberekening zijn weergegeven in onderstaande tabel:

P-voorziening en capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Kloosterhof								
60 plaatsen	31	31	56	50	58	37	50	44
Stroomgaard								
134 plaatsen	31	48	132	124	49	76	134	84
Kloosterstraat en Stadsplein								
122 plaatsen*	93	94	98	97	87	60	98	97
Mariastede								
33 plaatsen	17	17	30	27	33	20	27	24
Oase								
16 plaatsen	8	8	14	13	16	10	13	11
Vincetuin								
30 plaatsen	15	15	0 ¹	0 ¹	0 ¹	0 ¹	0 ¹	0 ¹
voorterrein stadskantoor								
6 plaatsen	6	6	6	6	6	6	6	6
totaal binnen plangebied								
401 plaatsen	201	219	336	317	249	209	328	266

* 15 langspaarkeerplaatsen Kloosterstraat + 27 visgraatparkeerplaatsen parallelweg + 9 dwarsparkeerplaatsen zijkant Kindcentrum + 71 pleinparkeerplaatsen Stadsplein = 122 parkeerplaatsen

¹ Dit bedraagt 0 aangezien er buiten werkdagochtend en -middag geen parkeervraag is van werknemers van het Norbertus Gertrudiscollege.

Tabel: Parkeerbehoefte en parkeeraanbod per parkeervoorziening

Bron: rapportage verkeerskundige onderbouwing Mobycon 16-11-2021.

NB1. In het rapport van Mobycon d.d. 1-4--2021 wordt nog uitgegaan van 30 parkeerplaatsen in de Vincetuin. Dit is na afstemming met school en omwonenden bijgesteld naar 15 parkeerplaatsen. Daarmee komt het totaal aantal parkeerplaatsen op 386 (401-15)

NB2. Het aantal woningen in Oase is na afstemming met omwonenden bijgesteld van 14 naar 12. In het rapport van Mobycon wordt nog uitgegaan van 14 woningen.

Uit deze tabel blijkt dat op het maatgevend moment 336 parkeerplaatsen in het gebied bezet zijn. In het gebied Groot Mariadal zijn 386 parkeerplaatsen aanwezig. Er zijn op elk moment van de week voldoende parkeerplekken per parkeerlocatie beschikbaar waarmee de parkeerbalans voor het gehele gebied sluitend is.

(NB: voor de volledige berekeningen en onderbouwing wordt verwezen naar bijlage 13 van de toelichting bij het bestemmingsplan Verkeerskundige onderbouwing, Mobycon, 16-11-2021)

Hieronder volgt een korte toelichting op de verschillende deelgebieden en op welke wijze de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd

- Stadskantoor/HUIS van Roosendaal
 - De bestaande parkeerplaats voor het personeel achter het stadskantoor verdwijnt. Het personeel dat daar gebruik van maakt, parkeert straks buiten het plangebied in parkeergarage De Biggelaar.
 - De bezoekers parkeren in het openbaar gebied, op het Stadsplein of aan de Kloosterstraat.
 - Ten behoeve van dienstvoertuigen van de Gemeente en het college worden 16 parkeerplaatsen gerealiseerd.

- Voor deze functie wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan waarmee wordt geborgd dat de benodigde parkeervoorzieningen beschikbaar zijn voordat het bestaande parkeerterrein kan worden veranderd in het woongebied Oase.
- Norbertus Gertrudismavo:
 - Het personeel parkeert in de nieuw te realiseren parkeerplaatsen in de Vincetuin. Buiten gebruikstijden van de school staan de parkeerplaatsen ter beschikking aan de bewoners van de Vincentiusstraat. In overleg met de school en de straat is het aantal bepaald op 15 parkeerplaatsen waarbij gezocht is naar een passende balans tussen parkeren en groenvoorziening.
 - Bezoekers van de mavo maken gebruik van de openbare parkeerplaatsen in het gebied. Door de nieuwe langzaam verkeersverbinding is het parkeerareaal aan de zuidzijde een goede optie voor de bezoeker.
- Integraal Kindcentrum Jeroen Bosch
 - Het personeel en de bezoekers maken net als in de huidige situatie gebruik van de aanwezige openbare parkeerplaatsen in het gebied. In de berekeningen van de capaciteit is hiermee rekening gehouden.
 - Voor het halen en brengen van de kinderen wordt een kiss-and-ridestrook gerealiseerd. Ook zal een deel van de aanwezige openbare parkeerplaatsen op deze momenten kortdurend worden gebruikt voor het halen en brengen. Daarmee is in de capaciteit rekening gehouden
 - Voor deze functie geldt de parkeernorm uit de Nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal.
- Nieuwe woningbouw Mariastede aan de Kloosterstraat
 - Bewoners parkeren in de te realiseren parkeervoorziening in het gebouw.
 - Bezoekers parkeren in het openbaar gebied.
 - Voor deze functie geldt de parkeernorm uit de nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal
- Nieuwe woningbouw Oase
 - Bewoners parkeren op de aan te leggen privéparkeerplaatsen bij de Oase.
 - Bezoekers parkeren in het openbaar gebied.
 - Voor deze functie geldt de parkeernorm uit de Nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal.
- Nieuwe woningbouw Stroomgaard
 - Bewoners parkeren in de te realiseren parkeervoorziening in het gebouw.
 - Bezoekers parkeren in de te realiseren parkeervoorziening in het gebouw.
 - Voor deze functie geldt de parkeernorm uit de Nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal.
- Nieuwe woningbouw Kloosterhof
 - Bewoners parkeren op de aan te leggen privéparkeerplaatsen bij de Kloosterhof.
 - Bezoekers parkeren in de parkeervoorziening Stroomgaard.
 - Voor deze functie geldt de parkeernorm uit de Nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal.
- Gemengde functie in Klooster Mariadal, bestaande uit:
 - Woningen: bewoners parkeren in de parkeervoorziening Stroomgaard en/of Kloosterhof.
 - Bezoekers van de woningen parkeren in de parkeervoorziening Stroomgaard.
 - Horeca: het personeel en de bezoekers parkeren in de parkeervoorziening Stroomgaard.
 - Cultuurfunctie: het personeel en de bezoekers parkeren in de parkeervoorziening Stroomgaard.

- Voor deze functie gelden de parkeernormen uit de Nota parkeren, die is gekoppeld aan deze functie in het bestemmingsplan Groot Mariadal
- Voor deze functie wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat de benodigde parkeervoorzieningen zijn gerealiseerd voordat kan worden gestart met de verbouw van het kloostergebouw.

Tabel: Verdeling van parkeerlocaties in het gebied Groot Mariadal incl. openbaar/privé

locatie	Openbaar gebied	privéterrein	t.b.v. functie	Binnen plangrens bestemmingsplan	Buiten plangrens bestemmingsplan
Stadsplein	61		Algemeen (waaronder bezoekers stadskantoor, personeel en bezoekers Kindcentrum, bezoekers wonen Oase en Mariastede)	61	
Stadsplein		10	dienstauto's stadskantoor	10	
Voorplein stadskantoor		6	dienstauto's stadskantoor	6	
Kloosterstraat	51		Algemeen (waaronder bezoekers stadskantoor, personeel en bezoekers Kindcentrum, bezoekers wonen Oase en Mariastede)	51	
Vincetuin	15 (*1)		Norbertus Gertrudis mavo+algemeen	15	
Woningbouw Mariastede Kloosterstraat		33	bewoners Mariastede Kloosterstraat	33	
Woningbouw Oase		16	bewoners Oase	16	
Woningbouw Stroomgaard		134	bewoners Stroomgaard + deel bewoners klooster personeel horeca/cultuur klooster bezoekers wonen Stroomgaard,	134	

			klooster en Kloosterhof bezoekers horeca/cultuur klooster		
Woningbouw Kloosterhof		60	Bewoners Kloosterhof + deel bewoners klooster	60	
Totaal	127	259		386	
	386			386	
Kloosterstraat kiss and ride		12	School halen/brengen	12	

**1: het aantal parkeerplaatsen in de Vincetuin is na afstemming met school en omwonenden bijgesteld naar 15 in plaats van 30. In het rapport van Mobycon d.d. 1-4--2021 wordt nog uitgegaan van 30 parkeerplaatsen*

In het gebied zijn in de toekomstige situatie **386** parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast wordt een kiss-and-ridestrook aangelegd met 12 plekken.

Van deze 386 parkeerplaatsen zijn er 127 ten behoeve van openbaar gebruik. Deze bevinden zich met name aan de zuidzijde (112). 15 parkeerplaatsen worden in het noorden gerealiseerd ten behoeve van dubbelgebruik Norbertus-Gertrudisschool en de bestaande woningen in de Vincentiusstraat. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van algemeen openbaar is uiteindelijk 9 minder dan in de huidige situatie. Daarbij komt dat 12 kiss-and-rideplekken in de Kloosterstraat worden toegevoegd.

Het personeel van het stads kantoor, dat thans op het privéterrein in het gebied parkeert, gaat straks parkeren buiten het plangebied. Hiervoor zal de openbare parkeergarage De Biggelaar, op loopafstand van het stads kantoor worden benut.

5. Parkeernorm en dubbelgebruik. Borging parkeerregime in bestemmingsplan

Parkeernormen

In Roosendaal is het parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen. In dit beleid staat beschreven welke parkeernorm voor welke functie geldt. De Nota parkeernormen is in het bestemmingsplan gekoppeld aan de regels voor de diverse bestemmingen. Zo is geborgd dat in voldoende parkeerplaatsen is voorzien.

De Nota is gekoppeld aan de regels voor de volgende bestemmingen:

- Wonen-1 (Stroomgaard en Kloosterhof)
- Wonen-4 (woongebouw Kloosterstraat)
- Wonen-5 (Oase)
- Gemengd-2 (functies in Klooster)
- Maatschappelijk (Kindcentrum)

Dubbelgebruik

Bij het opstellen van de parkeerbalans voor Groot Mariadal door adviesbureau Mobycon is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik.

Kort samengevat houdt dit in dat een parkeerplaats door meerdere gebruikers op verschillende tijdstippen kan worden gebruikt. Zo laat in het geval van een openbare parkeerplaats het gebruik van bezoekers van stads kantoor of school (overdag) zich

bijvoorbeeld prima combineren met een woonfunctie waar het accent van het gebruik in de avonduren ligt. Hierdoor is een efficiënt ruimtegebruik mogelijk, waardoor de aanleg van onnodig veel parkeerplaatsen wordt voorkomen.

1.3.2/2.3.2

Dat klopt inderdaad, maar deze parkeerplaatsen zijn niet als openbaar aangemerkt. Desondanks blijven er voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar (zie rapport Mobycon, bijlage 13 bij het bestemmingsplan).

1.3.3/2.3.3/3.3.2/3.3.3

Er zijn gedurende twee weken in januari 2020 in opdracht van de gemeente . Verkeerstellingen voor het meten van de verkeersintensiteit op verschillende wegen rondom het plangebied, zijn uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau (Dinaf). Doorgaans worden doorsnedetellingen gehouden door toepassing van telslangen voor een periode van 2 weken. Deze tellingen vonden plaats vóór de Coronatijd (januari 2020) en de daaruit voortvloeiende maatregelen die gevolgen hadden voor het openbare leven en dus ook voor het binnenstadbezoek. Daaruit is naar voren gekomen dat de gemiddelde intensiteit van de Kloosterstraat 4350 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, rekening houdend met autonome groei zullen in 2030 circa 4800 mvt/etmaal gebruik maken van de Kloosterstraat. Als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied Groot Mariadal komen daar nog ruim 500 extra motorvoertuigen bij.

4.1

De door de indiener van de zienswijze gemaakte opmerkingen ten aanzien van de parkeerbehoefte kunnen een rol spelen bij de functionele invulling van het klooster in de bestemming Gemengd - 2.

Aan de Kloosterstraat speelt dit naar het oordeel van de gemeente minder. Het wijzigen van het gebruik van een schoolgebouw of het kindcentrum naar een andere functie is namelijk niet waarschijnlijk. Ter tegemoetkoming aan de ingediende zienswijze wordt in de bestemming Maatschappelijk nu ook een bepaling voor wat betreft parkeren opgenomen. Er dient bij een functieverandering binnen de noemer van de bestemming Maatschappelijk voldaan te worden aan de voor die functie van toepassing zijnde parkeernorm. Deze parkeerplaatsen zullen in het openbaar gebied worden gerealiseerd. Blijkens vorenstaand overzicht van de parkeerbalans zijn er voor de school voldoende parkeerplaatsen in het openbare gebied.

Het wijzigen van het gebruik binnen Gemengd - 2 is waarschijnlijker. In de bestemming Gemengd-2 is daar (deels) rekening mee gehouden blijkens artikel 3.5.6.

3.5.6 Parkeren

Voor wat betreft de wijziging van het gebruik van de bestaande opstallen naar een andere functie, zoals bijvoorbeeld woningen/wooneenheden of de functie kantoor, gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de Nota parkeernormen, zoals deze geldt op het moment dat de functieverandering plaatsvindt.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze wordt deze formulering aangepast en luidt als volgt:

Voor wat betreft het gebruik van de bestaande opstallen en de wijziging naar een andere, binnen de bestemming Gemengd-2 toegestane functie, gelden de

parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de Nota parkeernormen zoals deze geldt op het moment dat de functieverandering plaatsvindt.

In feite wordt hiermee geborgd dat de parkeervoorzieningen zijn afgestemd op het daadwerkelijk gebruik en er bij een wijziging van gebruik het parkeren moet worden aangepast conform het geldende parkeerbeleid. Dit betekent dat de parkeerbalans in het bestemmingsplan nu is afgestemd op het meest waarschijnlijke gebruik en dat op het moment dat het gebruik anders wordt, het parkeren zal worden aangepast aan de dan actuele situatie. Daarmee worden gebruik en parkeren altijd op elkaar afgestemd.

Medio 2021 zijn in de Kloosterstraat zes parkeerplaatsen onttrokken uit het openbaar gebied ten behoeve van bezoekers van het Prinsenhof, een appartementencomplex buiten het plangebied. Voor deze groep gebruikers zijn circa 10 jaar geleden gereserveerde parkeerplaatsen aangelegd, die niet op de oorspronkelijke locatie konden blijven liggen. Omdat er qua bezettingscijfers nog ruimte is in de Kloosterstraat heeft het college van burgemeester en wethouders op 30 juni 2021 besloten de zes parkeerplaatsen in de Kloosterstraat te situeren. Vanaf 1 november 2021 wordt het gebruik van deze zes parkeerplaatsen gemonitord door middel van permanente verkeerscamera's. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek moeten parkeerplaatsen, ten behoeve van bezoekers Prinsenhof, terugkomen in de omgeving van het Prinsenhof. Hiervoor zijn diverse opties mogelijk die besproken zullen worden met belanghebbenden. Een van de opties blijft de Kloosterstraat. De parkeerplaatsen voor het Prinsenhof zullen dan als extra, boven op de parkeerplaatsen ten behoeve van Groot Mariadal, worden gerealiseerd. In het buitenruimteontwerp zal dan ruimte moeten worden gemaakt voor maximaal zes extra parkeerplaatsen.

4. Verkeersveiligheid (zienswijzen 1.4, 2.4, 3.4)

De verkeersintensiteiten in de Kloosterstraat zijn in januari 2020 gedurende twee weken gemeten. Op weekdays bedraagt de gemiddelde intensiteit van de Kloosterstraat circa 4350 motorvoertuigen per etmaal, rekening houdend met autonome groei worden dit er circa 4800. Hier komen met de ontwikkelingen op Groot Mariadal ruim 500 extra motorvoertuigen bij. De verkeersbelasting van de Kloosterstraat met een 30 km/uur-regime, eenrichtingsverkeer en vrijliggende fietspaden blijft ook in de toekomst acceptabel. Ondanks de verkeersintensiteiten, die overigens in een dergelijke straat (onderdeel van de cityring) als passend worden beschouwd, zijn dit factoren die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dat neemt niet weg dat het op momenten druk is in de Kloosterstraat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de aanvangstijden van de school. Om deze opstoppen zoveel mogelijk in te perken gaat de gemeente met het inrichtingsplan aan de slag met de inrichting van een Kiss & Ride-strook nabij de school. Ook is er ruim voorzien in parkeerplaatsen naast het stadskantoor ('Huis van Roosendaal') met als doel het verkeer op deze piekmomenten beter te spreiden.

De Kloosterstraat heeft een 30 km/uur-regime, is een eenrichtingsstraat en heeft vrijliggende fietspaden. Qua inrichting is de straat zodanig gedimensioneerd, dat hard rijden zoveel mogelijk beperkt wordt. Er zijn diverse in-/uitritten waarbij door in- en uitrijdend (auto) verkeer over het fietspad de rijbaan met een regime van 30 km/uur op gereden moet worden. In een binnenstedelijke context is dit niet een ongewone situatie. Dat daarbij goed opgelet moet worden door alle weggebruikers, zowel automobilisten als (brom)fietsers, is een logisch gegeven.

Op een aantal momenten is het extra druk in de Kloosterstraat, namelijk bij de aanvangstijden en sluitingstijden van de scholen. De aanwezigheid van een school levert op bepaalde momenten altijd een piek op aan verkeersbewegingen. Dat is in de huidige situatie ook al het geval en dat zal ook in de toekomstige situatie niet anders zijn.

Zienswijze indieners vrezen voor een toename van drukte vanwege het aantal mensen dat in het Huis van Roosendaal werkzaam c.q. als bezoeker aanwezig zal zijn.

Het stadskantoor is een bestaande functie in het gebied. Voor de verbouwing van het HUIS van Roosendaal is reeds een vergunning verleend. Daarmee is een maatschappelijke (kantoor)functie van 11.000 m² mogelijk gemaakt.

Daarnaast wordt opgemerkt dat overeenkomstig de huidige trend sterk ingezet zal worden op een toenemende rol van de digitalisering waarbij steeds frequenter sprake zal zijn van thuiswerken. Dat geldt zeker ook voor bezoekers die diensten van de gemeente afnemen. Ook daar is de trend dat dit steeds meer digitaal gebeurt, zoals bij andere dienstverleners (bijvoorbeeld banken) al is ingezet.

In het weekend of bij bepaalde evenementen komt het voor dat het druk is met verkeer richting het centrum in de Kloosterstraat. Aan deze drukte is weinig te doen. Het hoort bij een stedelijke omgeving.

Doordat langzaam verkeer, zoals fietsers richting het Norbertus college, door het plangebied kan fietsen ontstaat er juist voor deze doelgroep een extra (veilige) verbinding tussen centrum en school. Bij het ontwerp van de buitenruimte en de aansluiting van het plangebied op de bestaande centrumring (fietsoversteek), wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de verkeersveiligheid.

Dat er in- en uitritten zijn, waarbij ook op het fietsverkeer gelet moet worden, alvorens men de rijbaan op kan rijden, is een gegeven. Het gaat daarbij om drie in-/uitritten van de wooncomplexen De Matrijs, Hogestede en Kloosterstede aan zuidzijde van de Kloosterstraat. Een in-/uitrit noodzaakt altijd tot oplettend gedrag. De plannen voor Groot Mariadal zorgen niet voor een andere verkeerssituatie bij de uitritten.

5. Luchtvervuiling en geluid (zienswijzen 1.5, 2.5, 3.4)

De adressen van de indieners van de zienswijzen zijn gesitueerd in de Kloosterstraat. Het adres Kloosterstraat 280 betreft een kapsalon en dit is geen geluidgevoelige functie. Dit adres is daarom in de nadere analyse buiten beschouwing gelaten. In de Kloosterstraat geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. Op 30 km-wegen is er vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) geen noodzaak voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. Op grond van jurisprudentie dient vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening echter wel onderzoek plaats te vinden naar het verkeer op de 30 km-wegen.

Onderstaand wordt een en ander uitgewerkt. Daarbij wordt regelmatig verwezen naar een bijlage die bij de zienswijzebehandeling is gevoegd.

Uitgangspunten geluid- en luchtberekeningen

Verkeerscijfers

De verkeerscijfers zijn afkomstig uit het rapport: "Verkeerskundige onderbouwing bestemmingsplan Groot Mariadal". Dit rapport is opgesteld door Mobycon (gedateerd 1 april 2021). Deze verkeerscijfers zijn gebaseerd op tellingen die zijn uitgevoerd in 2019 en januari 2020. Dit is dus gebeurd in de periode vóór de vermindering van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de maatregelen in verband met COVID-19). In het rapport van Mobycon zijn de werkdagintensiteiten vermeld. Voor het akoestisch onderzoek zijn deze werkdagintensiteiten omgerekend naar weekdagintensiteiten door deze te delen door 1,11.

De uitsplitsing naar de dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling van de lichte, middelzware en zware motorvoertuigen is voor alle wegen gebaseerd op de verkeerstelling van de Burgemeester Prinsensingel (noord). De wegdekverharding en de wettelijke

toegestane rijsnelheid zijn gebaseerd op data uit de Basisregistratie Grootschalige topografie (BGT) en Streetview (Google).

Voor een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens op de beschouwde wegen wordt verwezen naar bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Berekeningsmethode wegverkeer

Voor de bepaling van de geluidsbelasting door het wegverkeer zijn berekeningen uitgevoerd met Standaardrekenmethode 2 overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het rekenmodel zijn de geluidsbronnen (weg), bodemgebieden (akoestisch hard/zacht), objecten (gebouwen, schermen), en toetspunten ingevoerd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie 2020.2.

Berekeningsmethode luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit te berekenen is een drietal Standaardrekenmethodes (SRM) ontwikkeld. Deze rekenmethodes zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007). Langs wegen wordt de luchtkwaliteit bepaald met SRM 1 en SRM 2. Het toepassingsbereik voor SRM 1 zijn de wegen in stedelijk gebied. Het gehanteerde rekenmodel voor de luchtkwaliteitsberekeningen is Stacks (Geomilieu v2020.2). In het model zijn de wegen en toetspunten ingevoerd. Voor de meteorologische gegevens is uitgegaan van de periode van 2005 tot 2014.

Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

De akoestische effecten zijn getoetst ter plaatse van de langs de Kloosterstraat gesitueerde woningen. Naast de adressen van de indieners is de geluidbelasting tevens bepaald op de andere geluidgevoelige adressen langs deze straat. In bijlage 20 bij de toelichting is de ligging van de beoordelingspunten weergegeven. De geluidbelasting is berekend in de huidige situatie (2020), de autonome situatie (2030) en de plansituatie (2030). De berekende geluidbelasting van alle wegen samen inclusief reductie ex art. 110g Wgh is eveneens weergegeven in bijlage 20.

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting door de autonome ontwikkeling van het verkeer maximaal 0,43 dB toeneemt op de onderzochte woningen. Dit is in de tabel weergegeven als het verschil tussen de huidige situatie (2020) en de autonome situatie (2030).

Uit de vergelijking van de autonome situatie (2030) met de plansituatie (2030) volgt dat de toename van de geluidbelasting maximaal 1,17 dB is. Er is geen significante toename: een toe- of afname van geluid met 1,5 dB is met het gemiddeld menselijk oor niet hoorbaar of waarneembaar. Dit is een aanvaardbaar uitgangspunt. Bij een toename van minder dan 1,5 dB (afgerond 2dB) wordt bijvoorbeeld aangenomen dat er geen sprake is van een (noodzakelijke) reconstructie (van een weg) in de zin van artikel 1 van de Weg geluidhinder (RvS: www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125842/202102072-2-r3/).

Rekenresultaten luchtkwaliteit

De rekenresultaten van de concentratie luchtverontreinigende stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} op de maatgevende punten langs de wegen en de op de beschouwde woningen zijn opgenomen in bijlage 4. De grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit zijn 40 µg/m³ voor NO₂, 40 µg/m³ voor PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}.

Uit de rekenresultaten blijkt dat deze jaargemiddelde concentratie voor de luchtverontreinigende stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk 24, 19 en 11 µg/m³ bedraagt, waardoor de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden.

De waarden die de WHO hanteert zijn 40 µg/m³ voor NO₂, 20 µg/m³ voor PM₁₀ en 10 µg/m³ voor PM_{2,5}. Voor PM_{2,5} vindt een overschrijding plaats. Deze overschrijding wordt

veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentratie in een groot deel van Nederland en niet door de planontwikkeling Groot Mariadal.

Het onderzoek naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen heeft plaatsgevonden voor de plansituatie in het beoordelingsjaar 2020. Verwacht wordt dat in de toekomst de achtergrondconcentraties en emissies van motorvoertuigen afnemen. Dit betekent dat de berekende concentraties in de toekomst afnemen. Omdat in het jaar 2020 het aspect luchtkwaliteit niet leidt tot belemmeringen is dat ook niet het geval in toekomstige jaren.

6 Planschade (zienswijzen onder 1.6, 2.6)

De Wet ruimtelijke ordening regelt in artikel 6.1 het onderwerp planschade. Een nieuw bestemmingsplan kan planschade veroorzaken. Relevant is in dat kader een planologische vergelijking, waarbij uitgegaan wordt van de maximale invulling van het 'oude' (nu nog: huidige) bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet om oude en nieuwe feitelijke situaties maar wat op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd.

Daarbij blijft het normale maatschappelijke risico altijd voor rekening van de aanvrager (artikel 6.2, lid 1 Wro).

Indien men van mening is dat sprake is van planschade, dan kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente. Op basis van een planschaderapportage kan bepaald worden of als gevolg van de planologische verandering inderdaad sprake is van planschade die voor uitkering in aanmerking komt. Daarbij dient uiteraard het normale maatschappelijke risico te worden meegewogen. De beoordeling van de planschade gebeurt door een onafhankelijke deskundige.

Een planschadeprocedure is een aparte procedure. Het planschadeverzoek kan pas worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Vanaf dat moment geldt een termijn van 5 jaar. Het planschadeverzoek moet binnen die termijn worden ingediend.

De zienswijzen vanuit de Burgemeester Prinsensingel

De bewoners van de Burgemeester Prinsensingel geven aan dat ze het waarderen dat het kloostercomplex en de bijbehorende tuinen voor de toekomst bewaard blijven. Zij constateren dat er aandacht wordt besteed aan het behoud van het cultuurhistorisch en monumentaal erfgoed. Echter: het plan heeft ook een aantal (negatieve) consequenties voor de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel, reden waarom zienswijzen zijn ingebracht.

Deze zienswijzen richten zich vooral op de volgende onderwerpen:

- verkeersveiligheid in de Burgemeester Prinsensingel;
- parkeren;
- de toegangspoort van de tuin aan de zijde van de Burgemeester Prinsensingel;
- de ruimte die in het ontwerpbestemmingsplan wordt geboden aan verschillende vormen van horeca.

1. Zienswijze indieners 21, 22 en 23

1.1 Parkeerdruk

Er is sprake van een grote parkeerdruk, die mede veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van auto's uit aangrenzende staten. In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het aantal geplande parkeerplaatsen acceptabel zal zijn. Verzocht wordt dit nader te motiveren, zeker omdat er door verschillende doelgroepen geparkeerd zal gaan worden.

1.2 Toegangspoort tuin aan de zijde van de Burgemeester Prinsensingel

Er komt een toegangspoort in de monumentale kloostermuur aan de zijde van de Burgemeester Prinsensingel naar de tuin. Deze wordt semi-openbaar. Dat is prima, maar wel worden de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel graag betrokken bij het vastleggen van de openings- en sluitingstijden van de poort.

1.3 Verdere betrokkenheid

Als belanghebbenden willen de indieners van de zienswijze graag betrokken blijven bij de verdere uitvoering van de plannen.

2. Zienswijze indiener 24

2.1 Gevolgen voor leefbaarheid et cetera

Er wordt verzocht om een gemotiveerde beslissing op gevolgen voor de leefbaarheid, veiligheid, gezondheid, welbevinden, spelende kinderen, voetgangers, fietsers en schoolgaande jeugd als gevolg van het plan voor Groot Mariadal.

2.2 Verkeersveiligheid

Er wordt te hard gereden in de Burgemeester Prinsensingel: de straat leent er zich ook voor omdat het een rechte straat is zonder obstakels. Op basis van een opgevraagde snelheidsmetingen blijkt dat er te hard gereden wordt.

Er wordt voorgesteld:

- ook van het gedeelte van de Burgemeester Prinsensingel, gelegen tussen de Brugstraat tot de Kloosterstraat een 30 km-zone te maken;
- een fietsstraat van de Burgemeester Prinsensingel te maken;
- eenrichtingsverkeer in te stellen met versmalling van de straat en een gescheiden fietspad

- in de Vughtstraat weer tweerichtingsverkeer in te stellen tussen de Stationsstraat en Groot Mariadal zodat auto's die Groot Mariadal verlaten niet uitsluitend de route Kloosterstraat-Burgemeester Prinsensingel hoeven te volgen.

2.3 Parkeren

Het is met parkeren steeds drukker geworden in de Burgemeester Prinsensingel. Ook werknemers van bedrijven elders parkeren overdag vaak in de Burgemeester Prinsensingel. Ook vinden er in de omgeving allerlei bouwactiviteiten plaats (bouw appartementen) waardoor er sprake is van een toenemende parkeerdruk. De geplande horeca in het plan Groot Mariadal zal eveneens leiden tot verzwaring van de parkeerdruk.

Nu gebeurt het al regelmatig dat de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel in de avonduren bij thuiskomst niet in de eigen straat kunnen parkeren.

De gemeente dient parkeerregelingen te verankeren in bestemmingsplannen. Dit is niet gebeurd in het bestemmingsplan Groot Mariadal: het is te vaag, waardoor het rechtszekerheidsbeginsel in gevaar komt.

Suggesties die gedaan worden:

- wijs vaste parkeerplaatsen toe per woonadres (in ruil voor de 1,5 m, eigen grond, die nu onderdeel uitmaakt van de openbare weg);
- een andere verdeling in de parkeerzone zodanig dat deze uitsluitend is voor bewoners met een parkeervergunning.

2.4 Horeca

Op basis van het ontwerpbestemmingsplan zijn horecavestigingen in de categorieën 1 en 2 toegestaan. Categorie 2 betreft horeca die ook delen van de nacht geopend kan zijn en daardoor hinder voor omwonenden kan opleveren. Daarom dient naar het oordeel van de indiener van de zienswijze alleen horeca in categorie 1 te worden toegestaan.

2.5 Toegangspoort

Het creëren van een toegangspoort voor bevoorrading van de horecavoorziening, tevens toegangspoort voor de brandweer, levert aantasting op van de monumentale muur. Tevens verdwijnen daardoor ook weer een aantal parkeerplaatsen.

2.6 Juistheid van de onderzoeken

Zienswijze-indiener stelt in algemene zin de juistheid van diverse rapporten in twijfel. Ook is ze van oordeel, dat de gemeente geen goede houding aanneemt jegens de burgers: de gemeente wekt weliswaar de indruk dat alles bespreekbaar is, maar gaat daar naar haar oordeel totaal aan voorbij.

Kritiek op verkeersveiligheid en andere cijfers van rapporten wordt altijd weggewuifd, maar zelden goed onderbouwd.

3. Zienswijze indiener 25

3.1 De plannen van Groot Mariadal

De plannen voor Groot Mariadal hebben gevolgen voor de Burgemeester Prinsensingel. De Burgemeester Prinsensingel blijft echter buiten de scope van Groot Mariadal, terwijl de gevolgen substantieel zijn. Er is van het begin af aan erop aangedrongen om de plangrens van Groot Mariadal te verleggen, maar zonder succes.

3.2 Parkeren

De toename van appartementen in de Brugstraat en de beperkte parkeercapaciteit in de Vincentiusstraat hebben gezorgd voor een toenemende verkeersdruk in de Burgemeester

Prinsensingel. Regelmatig zijn er geen parkeerplaatsen beschikbaar waardoor er uitgeweken moet worden naar de Kloosterstraat.

3.3 Opening poort in de tuinmuur naar Mariadal

Als gevolg hiervan zullen parkeerplaatsen worden opgeofferd, terwijl werknemers, bewoners en bezoekers van Mariadal geneigd zullen zijn te gaan parkeren in het gebied Burgemeester Prinsensingel Noord.

3.4 Fout in parkeerberekeningen

In de parkeerberekeningen is een forse fout gemaakt door de kapel als religiegebouw te bestempelen.

De gemeente dient de parkeerregelingen te verankeren in het bestemmingsplan. De in het plan toegepaste berekeningen kloppen niet, de opmerkingen in de toelichting zijn te vaag en gebaseerd op onjuiste aannames.

3.5 Verkeersveiligheid

Er wordt te hard gereden in de Burgemeester Prinsensingel. Dit blijkt uit de gegevens die naar aanleiding van een WOB-verzoek naar voren zijn gekomen. De recentelijk geplaatste vier tijdelijke paaltjes hebben een wisselend effect.

Het plan Groot Mariadal wordt omringd door straten waar een 30 km/u-regime van kracht is met een dito inrichting. De Burgemeester Prinsensingel is nog steeds een 50 km/u-sstraat met een inrichting die uitnodigt tot hoge snelheden.

3.6 Kloostertuin

Het creëren van een toegangspoort in de huidige kloostermuur aan de zijde van de Burgemeester Prinsensingel is een historische blunder. Het is zeer opmerkelijk dat in het ontwerpbestemmingsplan voorbij wordt gegaan aan de bevoorradings-/calamiteitenpoort.

4. Zienswijze indieners 26 en 27

4.1 Algemeen

Opgemerkt wordt dat de plannen voor Mariadal onderschreven worden, in de woorden van de indieners van de zienswijze: 'Het is een weloverwogen en smaakvol geheel'. Echter: Het plan heeft gevolgen voor de Burgemeester Prinsensingel. In de zienswijze wordt gevraagd om een gemotiveerde beslissing op de gevolgen.

Gememoreerd wordt dat er sinds 2010 regelmatig overleggen hebben plaatsgevonden met de gemeente over de Burgemeester Prinsensingel: de straat werd steeds drukker, de verkeersveiligheid kwam onder druk te staan vanwege te hard rijden. Ook werden parkeerplaatsen in toenemende mate bezet door bewoners van andere straten, werd het smalle plantsoen bevuild door afval en hondenpoep. Deze overleggen hebben niet of niet voldoende tot resultaat geleid.

Toen de plannen voor Groot Mariadal werden gedeeld, werd door de bewoners gevraagd welke consequenties deze plannen zouden hebben voor de Burgemeester Prinsensingel. Deze vragen werden naar het oordeel van de zienswijze indiener niet helder beantwoord. Ook gedurende de termijn dat het voorontwerpbestemmingsplan Groot Mariadal in de inspraakfase verkeerde, hebben diverse overleggen plaatsgevonden. Uit deze overleggen bleek dat de Burgemeester Prinsensingel geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Groot Mariadal, dat sprake zal zijn van een verdubbeling van het aantal motorvoertuigbewegingen, dat er een toegangspoort wordt gerealiseerd in de kloostermuur

aan de zijde van de Burgemeester Prinsensingel ter ontsluiting van de geplande horecafunctie in het klooster en de tuin.
Er zijn inmiddels wel vier paaltjes geplaatst waardoor de straat op vier plaatsen versmald is.

De ingediende inspraakreactie is in het inspraakrapport van maart 2021 onvoldoende c.q. niet naar tevredenheid beantwoord. Daarbij wordt naar het oordeel van de indieners van de zienswijze niet gekeken naar leefbaarheid, veiligheid en gezondheid ook al blijft ook met de realisering van de plannen voor Groot Mariadal de toename van de verkeersdruk binnen de maximaal toelaatbare capaciteit van de Burgemeester Prinsensingel.

4.2 'Omdat de straat de toename van verkeer kan verwerken, is er geen directe aanleiding of noodzaak om over te gaan tot herinrichting van de straat.' Zienswijze: hier wordt alleen gekeken naar de toegankelijkheid voor de auto en niet naar leefbaarheid, veiligheid en gezondheid van de bewoners, voetgangers, fietsers en schoolgaande kinderen.

4.3 'Eventueel te treffen maatregelen passen in het bestemmingsplan dat in de Burgemeester Prinsensingel van kracht is. Het bestemmingsplan Groot Mariadal hoeft daarom niet te worden 'opgerekt'.'
Zienswijze: hier wordt met verantwoordelijkheid geschoven. De Burgemeester Prinsensingel draagt immers de nadelige gevolgen van het plan Groot Mariadal.

4.4 'De straat is niet toe aan groot onderhoud en dit staat de komende decennia ook niet op het programma.'
Zienswijze: de gemeente dient zich nu al hard te maken voor de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid van de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel.

4.5 Het restaurant dat voorzien is het kloostergebouw kan mogelijk een ruimere vergunning krijgen (nl tot categorie 2).
Zienswijze: dit levert mogelijk geluidsoverlast op voor de bewoners, gelet op de hemelsbrede afstand tussen restaurant en woningen van ongeveer 50 m.

Concluderend is de indiener van de zienswijze van oordeel dat de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel niet gaat profiteren van de lusten van het plan Groot Mariadal, doch alleen de lasten ervan gaat dragen.

4.6 Overzicht bezwaren

Dit leidt concreet tot de volgende onderdelen waartegen bezwaar wordt gemaakt:

1. toename van het aantal auto's dat gebruik gaat maken van de Burgemeester Prinsensingel;
2. toename van het aantal auto's dat te hard rijdt;
3. toename parkeerproblematiek;
4. mogelijk (geluid)hinder van het geplande restaurant;
5. het aanzien van de straat;
6. aantasting van de kloostermuur door aanleg van een poort voor hulpdiensten.

Vervolgens wordt voor ieder onderdeel een aantal suggesties aangereikt om tegemoet te komen aan de zienswijzen.

Ad 1, 2 en 5:

- a. herinrichting van de Burgemeester Prinsensingel naar het voorbeeld van de stadsring met eenrichtingsverkeer, 30 km/h regime, versmalling rijbaan, van de rijbaan gescheiden fietspad, meer groen
- b. aanpassing stadsring door het opheffen van eenrichtingsverkeer in de Vughtstraat tussen de Stationsstraat en Groot Mariadal
- c. aanpassing toegangspoort tot Mariadal dwingt tot snelheidsbeperking
- d. verfraaiing van de straat.

Ad 3:

- a. een parkeerplaats op naam gesteld per woonadres (in ruil voor de 1,5 m. eigen grond)
- b. sluiting van de poort naar Groot Mariadal om 19.00 u
- c. oprekken van de venstertijden tot minstens 21.00 u.

Ad 4

Beperkte vergunning voor een restaurant en geen activiteiten in de buitenlucht.

Ad 6:

Geen poort voor hulpdiensten in de monumentale kloostermuur.

5. Zienswijze indiener 28

Deze zienswijze gaat vooral in op de aspecten verkeersveiligheid en parkeren.

5.1 Verkeersveiligheid

Er wordt te hard gereden in de Burgemeester Prinsensingel. Alle straten rondom Groot Mariadal zijn al 30 km/u-gebied, dat dient ook te gebeuren met dit gedeelte van de Burgemeester Prinsensingel.

De straat dient een fietsstraat te worden.

Er dient eenrichtingsverkeer te worden ingesteld, met een versmalling van de straat en een gescheiden fietspad.

In de Vughtstraat dient weer tweerichtingsverkeer te worden gerealiseerd in het gedeelte tussen de Stationsstraat en Groot Mariadal zodat de route Kloosterstraat-Burgemeester Prinsensingel ontlast wordt.

5.2 Parkeren

Het is veel drukker geworden met geparkeerde auto's. Overdag parkeren veel werknemers van omliggende bedrijven uit de Brugstraat in de Prinsensingel, terwijl in de avonden sprake is van een toename van auto's van bewoners uit Oliemolen, Vincentiusstraat en Brugstraat. Met de komst van een horecagelegenheid in het klooster zal de parkeerdruk nog verder toenemen. Vaak kunnen de eigen bewoners niet meer in de eigen straat parkeren. De gemeente dient parkeerregelingen te verankeren in het bestemmingsplan en dat is in het bestemmingsplan Groot Mariadal niet gebeurd.

Suggesties om de parkeerproblematiek voor de eigen bewoners op te lossen:

- Toewijzing vaste parkeerplaats per woonadres (in ruil voor de 1,5 m. eigen grond)
- Andere indeling parkeerzone

5.3 Horecagelegenheid

De in het klooster voorziene horecagelegenheid heeft een te zware categorie, omdat deze de mogelijkheid biedt voor vestiging van horecabedrijven die ook een gedeelte van de nacht geopend zijn.

5.4 Toegangspoort bevoorrading en hulpdiensten

Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen en levert een aantasting van de monumentale kloostermuur. Dit soort voorzieningen dienen elders te worden gerealiseerd.

6. Zienswijze indiener 29

6.1 Verkeerveiligheid

Er wordt vaak te hard gereden in de Burgemeester Prinsensingel. Alle andere straten hebben een 30 km/u-regime.

6.2 Parkeren

De parkeerdruk is met de bouw van appartementen in de Brugstaat en de krapte in de Vincentiusstraat in de Burgemeester Prinsensingel alleen maar groter geworden. Ook werknemers van bedrijven uit andere straten parkeren vaak in de Burgemeester Prinsensingel. Als er nog een toegangspoort komt in de kloostermuur dan zullen daarvoor parkeerplaatsen moeten worden opgeofferd. Ook zal de vestiging van een horecavestiging in het klooster leiden tot verhoging van de parkeerdruk.

Er is een fout gemaakt in de parkeerberekeningen door de kapel als religiegebouw aan te merken. De parkeernorm voor een kapel is namelijk veel lager dan voor een restaurant, zodat de parkeerdruk na opening van het restaurant in Groot Mariadal groter zal zijn.

De gemeente dient parkeernormen te verankeren in bestemmingsplannen. Dat is niet gebeurd. De berekeningen kloppen niet: ze zijn te vaag, gebaseerd op wenselijke aannames en niet op de feiten.

6.3 Kloostermuur

De keuze om een toegangspoort voor brandweer en horecabevoorrading te realiseren zou een historische blunder zijn vanwege het monumentale karakter van de kloostermuur.

6.4 Suggesties

Verkeersveiligheid

De Burgemeester Prinsensingel wordt omgebouwd tot 30 km/u-gebied met de daarbij behorende en passende inrichting.

Parkeren

Eén op naam gestelde parkeerplaats voor de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel (in ruil voor de 1,5 m. eigendomsstrook voor het huis).

Kloostermuur

De kloostermuur intact houden inclusief onderhoud en herplanting van de groenstrook. Toegang voor bevoorrading en brandweer elders realiseren.

7. Zienswijze indieners 30 en 31

7.1 Ruimte aan horeca tot met categorie 2

Een voorname wens van de omwonenden van het kloostercomplex is uiteindelijk het behoud van de unieke oase van rust. Het plan geeft ruimte aan horeca tot en met categorie 2. Dit

strookt niet met de doelstelling van het 'behoud van de unieke oase van rust'. Ook de mogelijkheid voor evenementen in de tuin staat daarmee op gespannen voet.

7.2 Parkeren

Er is de laatste jaren een steeds groter parkeerprobleem ontstaan in de Burgemeester Prinsensingel. Dit komt door de aanwezigheid van auto's uit andere straten. Regelmatig is er geen enkele plaats meer om te parkeren, met name in de avonden. De vrees is dat het parkeerprobleem met de plannen voor Groot Mariadal alleen nog maar groter zullen worden.

De eigenaren van de woningen aan de Burgemeester Prinsensingel (1 tot en met 39) hebben een strook grond in eigendom van 1,5 m. die momenteel gebruikt wordt als verbreed trottoir. Voorgesteld wordt deze grond te ruilen voor een parkeerstrook voor de woningen zodat iedere woning één parkeervak voor de woning krijgt, bedoeld voor de bewoner(s) van de betreffende woning.

7.3 Kloostermuur

Wanneer de kloostermuur een poort krijgt, dan willen de bewoners graag betrokken worden bij het vaststellen van de openings- en sluitingstijden van deze poort.

Het realiseren van een extra opening in de muur voor de bevoorrading van de horeca en voor hulpdiensten stuit op bezwaren omdat dit rekening houdt met de monumentale waarde van de muur.

Samenvattend:

De zienswijzen van de bewoners uit de Burgemeester Prinsensingel kunnen als volgt gerubriceerd worden:

1. parkeerdruk/tekort aan parkeerplaatsen;
2. verkeersveiligheid;
3. toegangspoort en calamiteitenpoort in de kloostermuur;
4. horecafunctie in gedeelte kloostercomplex;
5. overige opmerkingen

Gemeentelijke reactie

Algemene opmerking

Zoals al gememoreerd in het Inspraak- en overlegrapport staan diverse inspraakreacties vanuit de bewoners van de Burgemeester Prinsensingel (deels) los van de ontwikkeling Groot Mariadal. Dat geldt in ieder geval voor het parkeren: het stedelijk gebied waarvan de Burgemeester Prinsensingel deel uitmaakt, is gerealiseerd in een tijd waarin het autobezit en -gebruik veel lager waren dan nu als gevolg waarvan de parkeerdruk in de loop der jaren veel groter is geworden. Dat speelt niet alleen in een binnenstadsituatie: het is ook te constateren in veel later gerealiseerde woonwijken, zelfs in nog betrekkelijk recent ontwikkelde wijken. Door de ontwikkelingen op Groot Mariadal wordt de parkeerdruk vergroot.

Ook wordt gewezen op de verkeersveiligheid die onder druk staat. Natuurlijk is het autogebruik in de loop der jaren toegenomen en is sprake van aanzienlijk hogere verkeersintensiteiten in verschillende straten waaronder ook dit gedeelte van de

Burgemeester Prinsensingel. Deze vormt een verbinding tussen de stadsring en de Brugstraat en heeft derhalve een ontsluitingsfunctie.

De verkeersveiligheid in een straat is ook en vooral afhankelijk van het verkeersgedrag en de fatsoensnormen van verkeersdeelnemers. Deze aspecten zijn niet primair gerelateerd aan de voorgestane ontwikkeling van de transformatie van het kloostercomplex Mariadal, waar overigens ook blijkens de vanuit de Burgemeester Prinsensingel ingediende zienswijzen grote waardering voor bestaat.

Onderstaand zullen de hoofdthema's van de zienswijzen verder worden behandeld.

1. Parkeren

Zoals gesteld is de parkeerdruk als gevolg van de toename van het autobezit toegenomen. Daardoor is op diverse stadsdelen (met name in de binnenstad, maar ook in woongebieden die dicht tegen het stadshart aan liggen) de parkeerdruk zodanig geworden dat daarvoor speciale maatregelen zijn getroffen om ervoor zorg te dragen dat de bewoners toch binnen aanvaardbare afstand een parkeerplaats voor hun auto kunnen vinden: het regime van betaald parkeren. Dat neemt niet weg dat desondanks de situatie zich voordoet dat de auto niet altijd 'voor de deur' kan worden geparkeerd. Wonen in het centrum levert in de meeste gevallen krapte op als het gaat om parkeren. Dat leidt tot concessies.

Het betekent ook, dat wanneer er in een stedelijk gebied een nieuwe ontwikkeling zich aandient, dat het parkeren een onderzoeksopgave is: kan bij een nieuwe ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid worden gerealiseerd, bij voorkeur op eigen terrein of op andere wijze waarbij de op dat moment geldende parkeernormen voor de diverse (nieuwe) functies in acht genomen kunnen worden. Soms betekent dit dat echt op eigen terrein parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de bouw van nieuwe woningen, soms worden parkeerplaatsen toegevoegd in het openbare gebied. Uitgangspunt is dat voor woningen vooral private parkeerplaatsen worden gerealiseerd en voor scholen, kinderopvang en het Huis van Roosendaal wordt voorzien in openbare parkeerplaatsen. Dit is ook in de huidige situatie al het geval. .

Bij de uitwerking van de plannen voor Groot Mariadal is de parkeeropgave beschouwd vanuit de integrale ontwikkeling die daar gaat plaatsvinden. Dit heeft geleid tot een totaaloverzicht van parkeergelegenheid die in het plangebied wordt gerealiseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de parkeernormering van de nieuw te ontwikkelen functies in het plangebied. Daarbij is rekening gehouden met het op dit moment al beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de huidige functies in het plangebied en de gebieden die daar direct omheen zijn gesitueerd zoals de woningen aan de Burgemeester Prinsensingel, maar ook de Kloosterstraat. Er zijn wel degelijk parkeernormen vastgelegd in de bestemmingsregels. Bij een vergunningaanvraag/functieverandering wordt getoetst aan de op dat moment actuele parkeernormen. Verwezen wordt naar de artikelen 3, lid 3.5.6, artikel 8, lid 2 onder 8.2.5, artikel 9, lid 2, onder 9.2.5 en artikel 10, lid 2, onder 10.2.6.

Opgemerkt wordt, dat artikel 3.5.6 nu nog wat verder is aangescherpt. Aan de bestemming Maatschappelijk is nu een parkeernorm toegevoegd.

Bij de bepaling van de totale parkeerbalans in het plangebied en de directe omgeving is de parkeerbehoefte voor deze functies meegenomen. Met de totale parkeerbalans wordt voldaan aan de meest actuele parkeernormering (Nota Parkeernormen 2011). Dit neemt niet weg, dat de parkeerplaatsen in het openbare gebied een 'openbaar' karakter hebben, zodat deze gebruikt kunnen worden door iedereen die er wenst te parkeren voor zover dit toelaatbaar is binnen het parkeerregime.

Zoals reeds in het Inspraak- en overlegrapport is gesteld, geldt in de Burgemeester Prinsensingel het regime van betaald parkeren. Overdag zal men minder geneigd zijn om in die straat te parkeren, omdat er betaald moet worden. In de avonduren geldt er op dit moment geen parkeerregime. Per 6 september 2021 zijn de parkeertijden verruimd naar de avonduren, om meer ruimte te creëren voor vergunninghouders om in de avonduren hun auto kwijt te kunnen. Met uitzondering van de koopavond geldt er vanaf dat moment op weekdays en weekenddagen een parkeerregime tot 20.00 uur. Op deze manier worden bezoekers van de binnenstad gestimuleerd hun auto in een van de garages te parkeren waar op dat moment een relatief gunstig parkeertarief geldt. In eerste instantie zullen de verruimde venstertijden worden ingevoerd voor een periode van zes maanden. Bij succes worden de tijden blijvend aangepast.

Samenvattend:

1. wonen in het centrumgebied impliceert krapte en concessies met betrekking tot het parkeren;
2. wie waar kan parkeren en onder welke voorwaarden is vastgelegd in het vigerende parkeerbeleid;
3. het parkeren in het gebied Mariadal is op gebiedsniveau bekeken en voldoet aan de normen, er worden o.b.v. de parkeernormen voldoende private parkeerplaatsen toegevoegd. De openbare functies (school, kinderopvang, stadskantoor) maken gebruik van openbare parkeergelegenheden en dat is nu ook al het geval;
4. de parkeerregeling is wel degelijk verankerd in de regels door middel van koppeling aan de Nota parkeernormen;
5. er is geen recht op een vrije parkeerplaats 'voor de deur', iedereen kan daar betaald parkeren.

De suggestie om de 1,5 meter-strook voor de woning in te ruilen voor een op naam/kenteken gestelde parkeerplaats voor de woning, zodat voor ieder woonadres altijd één parkeerplaats beschikbaar is, wordt niet overgenomen. Immers: dubbelgebruik is dan niet meer mogelijk. Door openbare parkeerplaatsen te hanteren kunnen de schaarse parkeerplaatsen in de buitenruimte zo efficiënt mogelijk worden benut.

De strook van 1,5 meter classificeert op grond van artikel 4 van de Wegenwet als openbaar gebied. De strook blijft wel (kadastraal) eigendom van de eigenaren van aangrenzende woningen, maar kan niet zomaar aan de openbaarheid worden onttrokken. Dit kan alleen als de gemeenteraad op grond van artikel 9, eerste lid van de Wegenwet, hierover een besluit neemt. Tot die tijd zijn de eigenaren verplicht de strook, als openbaar gebied, in de huidige toestand te bewaren, te beheren en de gemeente op de strook toe te laten als er werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Een voorbeeld is van deze werkzaamheden is het vervangen of aanleggen van kabels en leidingen. Voor de gemeente is er dus weinig reden om de ruil aan te gaan. Daaruit vloeit geen voordeel voort.

2. Veiligheid

Duidelijk is dat door toevoeging van het extra programma in Groot Mariadal de verkeersdruk in de Burgemeester Prinsensingel zal toenemen. Het bureau Mobycon heeft aan de hand van het programma Groot Mariadal en de CROW kencijfers berekend dat er ruim 500 extra auto's door de Kloosterstraat zullen gaan rijden. Deze 500 motorvoertuigen verdelen zich vervolgens verder over de centrumring en het gedeelte van de Burgemeester Prinsensingel richting de Brugstraat. In het verkeersonderzoek van Mobycon (april 2021) wordt ingegaan op de prognoses van het aantal autobewegingen op de wegen rondom Groot Mariadal. In

2019 zijn de verkeersbewegingen in de Burgemeester Prinsensingel voor het laatst geteld. Met inachtneming van de autonome groei en de extra autobewegingen door het programma van Groot Mariadal komt de totale verkeersbelasting van het noordelijke deel van de Burgemeester Prinsensingel uit op circa 3000 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijft de intensiteit onder de maximaal toelaatbare capaciteit en blijft de verkeersdruk binnen aanvaardbare normen voor een binnenstedelijke situatie. Toename van het autoverkeer heeft uiteraard gevolgen voor de leefbaarheid. Echter, de belangrijkste factor is en blijft het gedrag van mensen. Houdt iedereen zich aan de verkeersregels, met name ook aan de toegestane snelheid, dan is de kans op een ongeluk een stuk geringer. Uiteraard speelt ook de inrichting van de straat een grote rol.

In het voorjaar van 2021 is het project 'Rondje Roosendaal' opgestart. Daarin wordt binnenstadsbreed nagedacht over de ontwikkeling van de stad. In dat kader wordt ook aandacht geschonken aan de verkeersafwikkeling en kan in breder verband een afweging worden gemaakt over de functie en inrichting van de Burgemeester Prinsensingel.

De door verschillende indieners gedane suggestie om het gedeelte van de Vughtstraat gelegen tussen de Stationsstraat en de toegang tot Groot Mariadal weer tweerichtingsverkeer te maken ter ontlasting van de verkeersintensiteiten in de Burgemeester Prinsensingel, wordt niet overgenomen. Dit past niet in het duidelijke concept van de cityring waarbij bewust gekozen is voor eenrichtingsverkeer. Het zou de duidelijkheid van de route niet ten goede komen. Ook zou sprake zijn van een behoorlijke kapitaalsvernietiging omdat dit noodzaakt tot een totale herinrichting van het gebied. Bovendien heeft de Burgemeester Prinsensingel voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteit op een verantwoorde manier op te vangen en te verwerken.

Concluderend en samenvattend wordt opgemerkt dat tijdelijke maatregelen zijn genomen om verkeer te ontmoedigen en de snelheid te verlagen. Vanuit de optiek van het verkeer/verkeersveiligheid is er geen sprake van een directe urgentie om de Burgemeester Prinsensingel als gevolg van de plannen voor Mariadal te herinrichten. Het is hier een leefbaarheidsissue en deze zal in breder verband tot een afweging moeten komen ('Rondje Roosendaal').

3. Toegangspoort en calamiteitenuitrit monumentale kloostermuur

Met het realiseren van een calamiteitenpoort vanuit de Burgemeester Prinsensingel naar de tuin van Mariadal hoeft naar het oordeel van de gemeente geen sprake te zijn van een 'historische blunder', mits deze op een zorgvuldige wijze wordt aangebracht. Uiteraard dient het realiseren van een toegangspoort op respectvolle wijze te gebeuren met het oog op het monumentale karakter van de muur. Dit betekent dat daarbij ook adviezen van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed zullen worden ingewonnen.

Het is gelet op het semi-openbare karakter van de kloostertuin de bedoeling dat de poort gedurende de avond- en nachtelijke uren afgesloten worden. Met initiatiefnemer, de bewoners en belanghebbenden zal overleg gevoerd welke openings- en sluitingsuren daarbij wenselijk zijn. Voor de goede orde: het regelen van openings- en sluitingstijden is geen aspect dat in een bestemmingsplan geregeld wordt.

Het is met het oog op de (brand)veiligheid noodzakelijk een calamiteiten in- en uitgang te realiseren. Deze zal ook worden ingezet als toegang voor bevoorrading. De Brandweer heeft aangegeven dat indien bevoorrading via Vincentiusstraat plaatsvindt dit tot meer gevaarlijke

situaties kan leiden omdat dan de doorgang wordt belemmerd in de straat waardoor calamiteiten diensten niet door de straat kunnen.

Er vervallen maximaal twee parkeerplaatsen. Deze zullen in de directe omgeving (binnen dezelfde sub-parkeersector) worden gecompenseerd.

Omdat de calamiteiteningang wordt gerealiseerd in een monumentale muur, worden ook de monumentale belangen goed afgewogen. Daarbij zal advies worden ingewonnen bij de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

4.Horecafunctie in klooster en evenementen in de tuin

Het realiseren van een horecafunctie in het klooster maakt onderdeel uit van de tender. Het realiseren van horeca levert een wezenlijke bijdrage aan de gebruiksmogelijkheden van het kloostercomplex. Uiteraard hebben bepaalde vormen van horeca een uitstraling naar de omgeving. Om die reden is het aantal m² aan een maximum gebonden en blijft beperkt tot een klein onderdeel van het klooster.

Zienswijze indieners geven aan dat horeca vallend in categorie 2, gelet op het karakter van het gebied, dat aan te merken is als overwegend woongebied, niet passend is. Diverse in de Staat van horeca-activiteiten genoemde vormen van horeca kunnen immers ook gedurende de nachtelijke uren geopend zijn. De gemeente kan in deze zienswijze meegaan.

Dit betekent dat de planregels worden aangepast. Daarmee ontstaat een meer op de specifieke locatie afgestemde horecaregeling. Uitgangspunt is en blijft dat vestiging van horeca in het kloostercomplex tot de mogelijkheden behoort.

In artikel 1 (begripsomschrijvingen) wordt binnen het begrip horeca een onderscheid gemaakt tussen horeca 1 en horeca 2.

Horeca 1: een horecabedrijf dat is gericht op het hoofdzakelijk overdag en in de avond verstrekken van dranken en etenswaren, zoals een café, een restaurant, een café-restaurant, een croissanterie, een snackbar, een koffiehuis, een biljartcentrum, besloten horeca-activiteiten zoals bruiloften, jubilea en recepties;

Horeca 2: een horecabedrijf dat voor het goed functioneren ook 's nachts geopend moet zijn en dat tevens een groot aantal bezoekers aantrekt, zoals een discotheek, dancing, nachtclub.

Alleen horeca 1-activiteiten worden toegestaan. Vestiging van horeca 2 is niet mogelijk. De Staat van horeca-activiteiten die als bijlage bij de regels in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen, komt te vervallen. Een dergelijke staat, verdeeld in drie categorieën, is immers toch algemener en meer van toepassing op 'echte horecagebieden'.

Aldus is voor wat betreft de horecafunctie in het kloostercomplex Mariadal een op maat gesneden regeling opgenomen, waarbij nachtelijke horeca niet tot de mogelijkheden behoort. Ook wordt het aantal m² aan horeca binnen de gebiedsaanduiding waar horeca is toegestaan gemaximeerd op 450 m²

Opgemerkt wordt, dat binnen dezelfde gebiedsaanduiding ook 'cultuur en evenementen' zijn toegestaan. Deze functie is gemaximeerd op 650 m².

Voor wat betreft de evenementen in de tuin: deze blijven toegestaan en er zijn duidelijk voorwaarden aan gekoppeld waaraan voldaan moet worden. Deze voorwaarden bieden voldoende garantie om de impact voor de omgeving beperkt te houden.

Bij de parkeerberekeningen heeft de (klooster)kapel de functies cultureel centrum en horeca gekregen. Voor het cultureel centrum is uitgegaan van een oppervlakte van 650 m² (norm 2 parkeerplaatsen per 100 m²). Voor de horeca is een oppervlakte van 450 m² opgenomen (norm 13 parkeerplaatsen per 100 m²). Daarmee wordt een realistisch beeld geschetst van de beoogde parkeerbehoefte. In de verbeelding zullen de oppervlaktes voor de beoogde functie in overeenstemming worden gebracht met het beoogde aantal vierkante meters. In het ontwerpbestemmingsplan wordt in de verbeelding nog geen onderscheid gemaakt tussen de culturele en de horecabestemming. Deze omissie wordt gerepareerd. Ook worden de maximum oppervlaktes voor beide functies vastgelegd in de bestemmingsregels.

De kwaliteit van de groenstrook langs de 'buitenkant' is nu vooral een beheersvraag. Deze valt buiten de scope van het bestemmingsplan. De mogelijke verbetering van de strook kan worden meegenomen bij de uitwerking van plan voor de tuin, maar valt daarmee alsnog buiten de scope van dit plan.

5. Overige opmerkingen

De bij het bestemmingsplan Groot Mariadal aangeleverde rapporten zijn in opdracht van gemeente en ontwikkelaar opgesteld door deskundige en in de betreffende materie gespecialiseerde bureaus. Deze onderzoeken zijn in het verdere verloop van de procedure, mede naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties en zienswijzen, nogmaals op juistheid getoetst en daar waar nodig geactualiseerd. Er is naar het oordeel van de gemeente geen reden om de inhoudelijke juistheid van de onderzoeken in twijfel te trekken.

Gedurende het plantraject zijn diverse opmerkingen van belanghebbenden ter harte genomen. Dit heeft geleid tot diverse aanpassingen van het bestemmingsplan. De gemeente is er zich van bewust dat niet alle wensen voor de volle 100% gehonoreerd konden worden. Wat nu voorligt is het resultaat van een integrale belangenafweging, waarbij een ieders belangen zo zorgvuldig mogelijk zijn afgewogen. Uitgangspunt daarbij is dat er een plan is ontwikkeld dat optimale mogelijkheden biedt voor een duurzame invulling, waarbij behoud van het waardevolle complex ook in de toekomst verzekerd is.

De zienswijzen vanuit de Vincentiusstraat

De bewoners van de Vincentiusstraat zijn van oordeel dat de toekomstige invulling van het kloostercomplex en de toevoeging van nieuwbouw grote gevolgen heeft voor het woongenot. De bewoners van de Vincentiusstraat worden onevenredig getroffen door de voorgestelde ontwikkeling. Met name de bouw van De Kloosterhof stuit op grote bezwaren.

1. Zienswijze indiener 32

1.1 Dakopbouw

Het is niet wenselijk dat dakopbouwen/dakterrassen worden gerealiseerd met het oog op privacy in de tuinen en dakterrassen aan de Vincentiusstraat. Dit geldt met name ook voor een eventuele dakopbouw op het deel van het bestaande kloostercomplex dat uitgevoerd is met een plat dak.

1.2 Kozijnen met crepi-glas

De kozijnen van het klooster ter hoogte van het pand Kloosterstraat 23 zijn voorzien van crepi-glas. Dit glas waarborgt de privacy van de tuinen en de inkijk in de woningen. Dit glas dient ook in de toekomstige plannen behouden te worden.

1.3 Looproute

Tussen de tuinen van Vincentiusstraat 9 tot en met 25 en het klooster ligt een verhard pad. Als dit pad een looproute wordt, dan leidt dit tot overlast en een inbreuk op de privacy.

1.4 Schade aan bestaande woningen door werkzaamheden.

Voordat met de bouwactiviteiten begonnen wordt, dient een nulmeting plaats te vinden aan de bestaande woningen.

2. Zienswijze indiener 33 namens cliënt

2.1 Woningbouw

Er worden achter de woning van cliënt 18 nieuwbouwwoningen opgericht (Kloosterhof). Deze mogen 11 m. hoog zijn in drie etages met plat dak. Onduidelijk is hoe deze woningen aan de achterzijde er uit zien: komen daar balkons?

2.2 Groenbestemming

De Groenbestemming die de woningbouwprojecten Oase, Stroomgaard en Kloosterhof omgeeft, biedt de mogelijkheid voor het realiseren van parkeerplaatsen en ontsluitingswegen. Daarmee suggereert de bestemming Groen een volstrekt verkeerd beeld.

2.3 Ontbreken Ladder voor de duurzame verstedelijking

Er wordt niet gesproken welke soort woningen er gebouwd gaan worden. Er is geen onderzoek gedaan naar de noodzaak van en de behoefte aan de bouw van woningen. Er is wel sprake van een stedelijke ontwikkeling in de zin van de wet.

2.4 Er ontbreekt in de plantoelichting relevante informatie

Informatie ontbreekt over:

- de verkeersinrichting,
- de verkeerscirculatie,
- de ontsluitingsroutes,

- onderbouwde cijfers van parkeren en verkeersgeneraties van de nieuwe functies in het plangebied,
In algemene zin wordt gesteld dat er in de huidige situatie al 298 parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat dat er in de toekomst 401 zullen zijn. Er zijn volgens DAS ruim 500 parkeerplaatsen nodig.
- de bestemming voor de nieuwe parkeergarage onder het woongebouw Stroomgaard.

Concluderend wordt gesteld dat het rapport van Mobycon onzorgvuldig tot stand gekomen is en slecht leesbaar is zodat het niet als een heldere en deugdelijke motivering kan dienen voor het vraagstuk van de parkeerbehoefte van het gebied.

2.5 Ten aanzien van het belang van cliënt

De woonbeleving wordt aangetast. Dit is aan de voorzijde van de woning omdat daar sprake zal zijn van een sterke toename van de gebruiksintensiteit (verkeer/bezoekers horeca), maar vooral ook aan de achterzijde: wie en wat gaat via dit parkeerterrein en deze ontsluiting allemaal gebruik maken?

3. Zienswijze indiener 34 namens cliënten

3.1 Aantasting omgeving

Het plan tast het woongenot van belanghebbenden aan. De huidige groene omgeving wordt een hele nieuwe woonwijk. Tegenover belanghebbenden wordt immers een rij woningen voorzien die een bouwhoogte mogen hebben van 11 m. Dit tast de privacy aan. Ook wordt voorzien in een parkeergelegenheid van tenminste 15 parkeerplaatsen (Vincetuin). Ook wordt een langzaamverkeersroute gecreëerd waardoor het mogelijk wordt om via Mariadal een kortere en aantrekkelijke looproute te creëren tussen stadscentrum en station: Dit is een inbreuk op de bestaande situatie en levert een ernstige inbreuk op de privacy op.

3.2 Geluidsoverlast

Toename van het aantal woningen, toename van verkeersbewegingen, geluidsoverlast van een hek levert geluidhinder op.

3.3 Uitzicht

Belanghebbenden hebben direct zicht op de voorgenomen bebouwing. Er wordt op gewezen dat elders in het plangebied naar het oordeel van belanghebbenden wel geluisterd is naar bezwaren met betrekking tot aantasting van uitzicht en privacy als gevolg waarvan de plannen zijn aangepast.

3.4 Verkeer en parkeren

Er zal sprake zijn van een aanzienlijke toename van de parkeerdruk. De Vincentiusstraat is primair bedoeld als ontsluitingsroute voor de aan de staat gesitueerde woningen. De Vincentiusstraat is naar het oordeel van belanghebbenden niet berekend op de toekomstige toename van het autoverkeer. Ook al is sprake van een 30 km/u-gebied, verkeerstoename leidt ook tot meer trillingen, geluid en uitstoot van schadelijke gassen.

De parkeerdruk neemt enorm toe met de komst van 'de nieuwe woonwijk'.

3.5 Karakter van de buurt

Het karakter van de buurt en de straat wordt ernstig aangetast. De bebouwingstypologie van de huidige straat bestaat voornamelijk uit middenstandswoningen uit de jaren dertig van de vorige eeuw. Wat er in de toekomst wordt gebouwd, past naar het oordeel van

belanghebbenden in het geheel niet. Bovendien wordt gebouwd op een plek waar nu nog sprake is van alleen een muur. Bebouwing op deze plek tast de leefbaarheid aan. Er worden enige suggesties gedaan waaraan voldaan moet worden om te komen tot een meer aanvaardbaar plan:

- het creëren van een grotere afstand tussen Vincentiusstraat 46 en de nieuwbouw;
- toepassen van gelaagdheid in de bebouwing, hoogte minder dan twee bouwlagen;
- ramen en vensters zodanig plaatsen dat privacy gewaarborgd is
- tuinafscheiding van de nieuw te bouwen woningen met de begrenzing aan de Vincentiusstraat in overeenstemming met stijl en behoud van de huidige afscheiding.

Ook worden nog suggesties gedaan voor wat betreft de vormgeving, de materiaalkeuze en de kleuren van de nieuw op te richten bebouwing.

4. Zienswijze indieners 35 (mede namens 25 medebewoners)

4.1 Disproportionele gevolgen

Grote delen van de Vincentiusstraat worden onevenredig getroffen door de voorgestelde ontwikkeling. De gevolgen qua uitzicht, geluid, verkeer, parkeerdruk raken de bewoners van de Vincentiusstraat.

Een te massief gebouw in de vorm van De Kloosterhof, het onderbrengen van appartementen in het kloostergebouw, het realiseren van parkeergelegenheid, de keuze om de Vincentiusstraat de ontsluitingsstraat voor Groot Mariadal te maken tasten het woongenot aan. Privacy en het vrije uitzicht zijn in het geding. Overlast van geluid, stank, trillingen en schadelijke gassen komen erbij. Ook de veiligheid is in het geding. De opmerking dat wonen in een binnenstad een bepaalde dynamiek impliceert, wordt niet redelijk geacht. Opgemerkt wordt dat de plannen aan de zijde van de Ludwigstraat wél zijn aangepast. Waarom kan dat hier dan niet?

Met name De Kloosterhof heeft voor diverse bewoners van de Vincentiusstraat grote gevolgen: ongewenste inkijk, te hoge bouwhoogte van 11 m.

4.2 Grondwater en riolering

Er is sprake van overlast van hoog grondwater in de Vincentiusstraat. Met de plannen voor Groot Mariadal zal dit verergeren.

Er zijn ondanks een bestuursakkoord uit 2011 (tussen waterschap en gemeenten) nog geen resultaten geboekt. Het bestuursakkoord heeft niet geleid tot een waterhuishoudingsplan.

4.3 Gevolgen significant meer verkeer

De toename van het verkeer heeft gevolgen voor de veiligheid. Daarbij wordt gewezen op het verkeersgedrag: ondanks eenrichtingsverkeer komt het veelvuldig voor dat automobilisten tegen het verkeer in rijden. Ook wordt vaak harder gereden dan de toegestane maximumsnelheid van 30 km/u.

Door de toename van het verkeer zal sprake zijn van meer trillingen, geluid en uitstoot van schadelijke gassen.

4.4 Natuurbehoud

Door het toestaan van bebouwing in de kloostertuin wordt geen recht gedaan aan het rijksmonumentale karakter van de tuin. Gepleit wordt voor het nadrukkelijker borgen van de groene en ecologische waarden van de tuin.

4.5 Verontreiniging

Nu de OMWB voorstelt om bij gevoeliger functies (moestuin, kinderspeelplaatsen) de lichte verontreinigingen met zware metalen te toetsen aan RIVM- en GGD-richtlijnen, wordt afgevraagd hoe hiermee omgegaan wordt.

4.6 Gedrag

Er wordt in het bestemmingsplan te weinig aandacht geschonken aan het gedrag van mensen. Zo zullen mensen eerder kiezen voor een parkeerplaats nabij het bestemmingsdoel dat ze hebben. Zo zal een restaurantbezoeker wellicht niet de auto parkeren onder De Stroomgaard maar eerder kiezen voor een parkeerplaats dicht bij het restaurant.

4.7 Waardevermindering

De plannen voor Groot Mariadal leiden tot waardevermindering van de woningen in de Vincentiusstraat.

5. Zienswijze indiener 36 namens cliënten

5.1 Bouw Kloosterhof

Niet ingestemd kan worden met de bouw van De Kloosterhof, dat wordt gesitueerd tegenover de woning van cliënten. Zij hebben in 2012 hun woning gekocht. Een belangrijk aankoopaspect was dat aan de overzijde sprake was van een open gevelwand in de vorm van een historische tuinmuur. In het bestemmingsplan wordt nu de mogelijkheid geboden dat juist tegenover de woning van cliënten wordt voorzien in een bouwblok en een in- en uitgang voor auto's en fietsen.

5.2 Dubbelbestemming Cultuurhistorie

Het bestemmingsplan is erop gericht de historisch stedelijke structuur in de opbouw van het lint te behouden. Dit blijkt ook uit de dubbelbestemming Cultuurhistorie. Naar de mening van indiener van de zienswijze wordt hier echter met de in het bestemmingsplan voorziene nieuwbouw en het creëren van een in-en uitrit geweld aan gedaan.

Bepleit wordt dat de gronden onbebouwd blijven en de tuinmuur gehandhaafd blijft.

Met de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie is de bouw van nieuwe woningen niet mogelijk.

5.3 Onvoldoende onderzoek

Cliënten zijn van oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijk negatieve gevolgen van de in het bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkelingen. Toename van het autoverkeer leidt tot toename van geluidhinder en trillingen. En dit verhoudt zich niet met de ouderdom van de gevel van de woning van cliënten en het akoestisch klimaat in de woning.

Gemeentelijke reactie

Dakopbouw (zienswijze 1.1)

Er komen – behoudens een dakopbouw op de onderhoudsvleugel- geen dakopbouwen op de rijksmonumentale gebouwen omdat dit zich niet verdraagt met het monumentale karakter van de gebouwen. De dakopbouw op de onderhoudsvleugel maakt onderdeel uit van de tender en zal terugliggend worden aangebracht ten opzichte van de huidige hoge dakrand. De daktuin bevindt zich aan de zijde van de kloostertuin. De gevels aan de noord- en westzijde worden als blinde gevels uitgevoerd zodat er geen inkijk mogelijk is in de tuinen van naburige bewoners.

Crepi-glas (zienswijze 1.2)

Bij de verdere ontwikkeling en uitwerking van de bouwplannen zal het waarborgen van zoveel mogelijk privacy voor alle betrokken partijen een belangrijk uitgangspunt zijn. Hiervoor zijn diverse bepalingen vastgelegd in het burendrecht, waaraan voldaan dient te worden.

Looproute

Het betreft een buitenruimte die altijd al onderdeel heeft uitgemaakt van het kloostergebied. Het heeft dan ook niet de specifieke functie van looproute. De route zal hoofdzakelijk gebruikt worden door de toekomstige bewoners van klooster. Uitgangspunt is dat dit deel van het kloostercomplex geen onderdeel wordt van de semiopenbare tuin. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen aard en karakter van deze route nader bepaald moeten worden. Het betreft in ieder geval niet de 'hoofdtoegangsroute'.

Schade bestaande woningen (zienswijze 1.4)

De ontwikkelaar/aannemer is aansprakelijk voor schade die als gevolg van bouwactiviteiten wordt toegebracht aan de bestaande woningen in de omgeving. Om te kunnen bepalen of eventuele schade inderdaad is toe te rekenen aan de bouwactiviteiten zal voordat met de werkzaamheden een aanvang wordt genomen, voor rekening van de ontwikkelaar/aannemer een opname plaatsvinden van het eigendom. De eigenaar dient hiervoor wel toestemming te verlenen.

Aard woningbouw (zienswijze 2.1)

Aan de achterzijde van de op te richten De Kloosterhof zullen geen balkons worden aangebracht. De raamindeling wordt in het bestemmingsplan niet vastgelegd. Dat zal gebeuren in de te zijner tijd te verlenen omgevingsvergunning. Uiteraard zullen bij de vergunningverlening aspecten van uitzicht en privacy betrokken worden.

Groenbestemming (zienswijze 2.2)

De bestemming Groen is naar het oordeel van de gemeente voor het overgrote deel van de tuin van Mariadal wel degelijk een juiste bestemming, die recht doet aan het toekomstige karakter, de uiterlijke verschijningsvorm en de functie van het gebied. De opmerking, dat 'het karakter in hoofdzaak verkeers- en verblijfsgebied/parkeerterrein wordt en dat daarbij ook wat groen wordt gerealiseerd als bijzaak' zodat de bestemming meer een verkeersbestemming wordt, is suggestief en staat haaks op wat in de plantoelichting wordt beschreven. Uit de in toelichting vervatte inrichtingsschets blijkt de kloostertuin een groengebied blijft. Parkeren blijft binnen deze bestemming weliswaar mogelijk, maar is voor het overgrote deel van de bestemming Groen marginaal. Ook uit de bestemming Groen en de daaraan gekoppelde dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie blijkt heel duidelijk dat de kloostertuin grotendeels het karakter behoudt van een groengebied. Inderdaad worden in de tuin twee woningbouwprojecten gerealiseerd in de vorm van De Kloosterhof en Stroomgaard (die beide een woonbestemming krijgen), maar voor het overige blijft de tuin als groengebied intact.

Voor zover de zienswijze indiener vooral het gebied bedoelt dat aan de achterzijde van De Kloosterhof is gesitueerd, dan heeft men in zoverre een punt, dat dit gebied vooral bedoeld is als parkeerterrein ten behoeve van de bewoners van De Kloosterhof. Dat impliceert dat het groen hier minder geprononceerd aanwezig zal zijn. Echter, naar het oordeel van de gemeente is een reguliere verkeersbestemming hier ook niet geheel op zijn plaats: het betreft een gebied waar de verkeersfunctie louter het parkeren betreft, terwijl een reguliere verkeersfunctie primair (openbare) wegen, straten en parkeerplaatsen omvat. Om die reden is uiteindelijk toch gekozen voor de bestemming Groen, temeer omdat in deze bestemming ook de functie parkeren is toegestaan.

Ladder voor de duurzame verstedelijking (zienswijze 2.3)

In de toelichting van het bestemmingsplan komt de ladder in paragraaf 4.12 (en zie gemeentelijk beleid op pagina 18) aan de orde. Het woningbouwprogramma lag bij het opstellen van het bestemmingsplan Groot Mariadal al vast in het gemeentelijk beleid en is bij de tender nader omschreven. Dit bestemmingsplan voegt daar maar beperkt een eigen afweging aan toe. Het woningprogramma wijkt feitelijk maar zeer beperkt af van het oorspronkelijke programma.

In de plantoelichting ontbreekt relevante informatie (zienswijze 2.4)

Verwezen wordt naar paragraaf 4.4 van de plantoelichting in combinatie met het rapport van Mobycon waarin aandacht wordt geschonken aan de parkeerbalans en de verkeersgeneratie.

Ontsluiting van autoverkeer in de kloostertuin is niet aan de orde. De parkeergelegenheid bij Stroomgaard is alleen bereikbaar via de Kloosterstraat. Er wordt een beperkte ontsluiting gerealiseerd naar de parkeergelegenheid; voor het overige zijn er geen mogelijkheden om met de auto in de kloostertuin te komen. Ontsluitingswegen voor auto's zijn niet aan de orde.

Langs de 'Oase' is wél een beperkte ontsluitingsmogelijkheid die (deels) bedoeld is voor autoverkeer: het gaat daarbij om de ontsluiting van de aldaar geprojecteerde woningen. Er is geen mogelijkheid van doorgaand autoverkeer. De route valt buiten wat nu de kloostertuin is. Op dit moment is er al een ontsluitingsroute van het op dit moment ter plaatse nog aanwezige parkeerterrein. Dit terrein zal worden opgeheven en plaats maken voor beperkte woningbouw.

Ontsluiting van de woningen in de 'Oase' geschiedt niet via de Vincentiusstraat, doch alleen van en naar de Kloosterstraat langs het Huis van Roosendaal.

In de bestemming Wonen-1 (Stroomgaard) worden gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt. In de plantoelichting wordt uitdrukkelijk gesteld dat het parkeren in pandig wordt opgelost. De in de Stroomgaard te realiseren parkeergelegenheid voorziet in de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners en bezoekers van het wooncomplex en de woningen in het klooster, maar heeft daarnaast ook een functie voor de algemene parkeerbehoefte van de functie in het kloostergebouw Mariadal.

Belang van cliënt (zienswijze 2.5)

Dat de plannen voor cliënt en de andere bewoners in de Vincentiusstraat gevolgen zullen hebben wordt niet ontkend. De transformatie van een klooster naar een gemengde functie met wonen, maatschappelijke functies, een beperkte horecafunctie en een semi-openbare tuin leidt ongetwijfeld tot een hogere gebruiksintensiviteit, waarbij ook de verkeersintensiviteit toeneemt. Dit is inherent aan een transformatieproces van een dergelijk grootschalig complex. Echter: het rijks monumentale kloostergebouw en -tuin dient ook voor latere generaties behouden te blijven en dat is alleen mogelijk wanneer het complex weer een duurzame en financieel haalbare herbestemming krijgt. Bij dat herbestemmingsproces dienen de belangen van zowel het rijksmonument zelf als de omgeving uitdrukkelijk betrokken te worden. Dat is een proces van wikken en wegen.

Toch past hier ook de opmerking dat dergelijke processen in een binnenstadsgebied onvermijdelijk zijn en dat bewoners zullen moeten accepteren dat veranderingen in hun leefomgeving onvermijdelijk zijn. De vraag is derhalve niet zozeer of er veranderingen mogen worden aangebracht maar vooral of bepaalde veranderingen wel of niet als

aanvaardbaar moeten worden bestempeld en met ingezette veranderingen op aanvaardbare wijze rekening is gehouden met belangen van omwonenden

De gemeente is van oordeel dat de veranderingen die in het plangebied gaan plaatsvinden, passend zijn in een stedelijke omgeving. De veranderingen die nu in gang gezet worden, vloeien voort uit het feit dat het kloostercomplex inmiddels een aantal jaren niet meer wordt gebruikt waarvoor het eertijds is gebouwd. Vanwege het rijks monumentale karakter staat behoud voorop, terwijl er tegelijkertijd ook een transformatie noodzakelijk is om duurzame gebruiksmogelijkheden mogelijk te maken, waardoor behoud van het kloostercomplex haalbaar is. Voor dat laatste moeten vanzelfsprekend ook kostendragers gevonden worden.

Dit betekent dat veranderingen in de optiek van de gemeente weliswaar aanvaardbaar zijn, maar dat natuurlijk wel gekeken dient te worden of de voorgestelde veranderingen zodanig kunnen worden ingepast, dat ze uit stedenbouwkundig oogpunt en met het oog op de leefbaarheid als aanvaardbaar te bestempelen zijn.

Aantasting omgeving, geluidhinder en uitzicht (zienswijzen 3.1, 3.2 en 3.3)

Tegenover de woning van cliënten wordt voorzien in een woongebouw De Kloosterhof op een locatie waar nu nog geen bebouwing aanwezig is. De suggestie dat een 'woonwijk' wordt gerealiseerd met direct tegenover belanghebbenden een rij woningen dient genuanceerd te worden. Er wordt zeker geen woonwijk gerealiseerd doch een woongebouw bestaande uit maximaal 18 woningen. De voorgevel van dit gebouw komt inderdaad aan de overzijde van de woning van belanghebbenden en heeft een hoogte van 11 m. Het betreft een gevel met een breedte van 6 m. Naar de mening van de gemeente is dit weliswaar een ingrijpende verandering voor betrokkenen, die gevolgen heeft voor de privacy, maar van een onaanvaardbare aantasting van de privacy kan niet gesproken worden: het is een in binnenstedelijk gebied normale situatie wanneer er sprake is van (woon) bebouwing aan weerszijden van een straat. Dat leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van privacy of uitzicht. Indien en voor zover hier schade in de vorm van waardevermindering van een woning uit voortvloeit (dat is mogelijk omdat de toekomstige situatie feitelijk verschilt van de huidige situatie) en dit ook blijkt uit een door deskundigen opgesteld planschaderapport, dan kan de waardevermindering voor vergoeding in aanmerking komen. Opgemerkt wordt dat ook de bestaande woningen in de Vincentiusstraat op basis van het huidige ter plaatse geldende bestemmingsplan een bouwhoogte mogen hebben van 11 m. Daarmee wijkt de hoogtebepaling van de voorgenomen nieuwbouw niet af van de bebouwingshoogten van de woningen in de omgeving.

Wanneer in het klooster woningen worden gerealiseerd en het woongebouw De Kloosterhof wordt opgericht, leidt dit tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen en dus ook van het geluid. Toch moet gesteld worden dat de bouw van hooguit 18 woningen niet leidt tot een dermate forse toename dat daardoor het woon- en leefklimaat op onaanvaardbare wijze in het gedrang komt. Het gaat om slechts een kleine toename: de Vincentiusstraat kan deze verkeersintensiteiten goed verwerken. Ook heeft de beperkte toename van het aantal autobewegingen weinig tot geen gevolgen voor het geluid.

Dat de plannen in de "Oase" zijn aangepast ten opzichte van het voorontwerp is juist, maar hetzelfde geldt ook voor De Kloosterhof, waar in eerder stadium de plannen al aangepast zijn naar aanleiding van opmerkingen vanuit de omgeving.

Verkeer en parkeren (zienswijze 3.4)

Met de toevoeging van extra programma in Groot Mariadal neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Voor een groot deel zal het verkeer via de zuidzijde van het plangebied rijden, omdat het merendeel van de parkeerplaatsen via de Kloosterstraat

bereikbaar is. Bewoners van het kloostergebouw, de woningen langs de Vincentiusstraat en de school zullen wel gebruik maken van het westelijke deel van de Vincentiusstraat om bij hun parkeerplaatsen te komen. Op basis van de CROW-kencijfers heeft Mobycon berekend dat het te realiseren programma op een weekdag circa 180 extra ritten door de Vincentiusstraat oplevert. Omdat de Vincentiusstraat een eenrichtingsregime kent, verlaten de voertuigen het plangebied via de Dokter Lemmensstraat en de Burgemeester Schoonheijtstraat. Metingen uit 2019/2020 geven aan dat op een gemiddelde weekdag circa 180 voertuigen gebruik maken van de Vincentiusstraat. Op het moment van tellen, was de gemeente Roosendaal (tijdelijk) gehuisvest in het klooster Mariadal.

Met een intensiteit van circa 380 motorvoertuigen per etmaal blijft de verkeersdruk in de Vincentiusstraat (westzijde) acceptabel. Verkeerskundig heeft een woonstraat een maximale toelaatbare capaciteit van 4000 tot 5000 motorvoertuigen per etmaal.

Het programma van Mariadal voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2011. Er worden voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoek binnen het plangebied gerealiseerd. In de Stationsbuurt geldt tijdens venstertijden een parkeerregime voor uitsluitend vergunninghouders. Het is niet waarschijnlijk dat bezoekers tegen het tarief van een dagkaart in de wijk zullen parkeren. Buiten de venstertijden kan dit wel voorkomen en ook kan er thans met een parkeerapp kort worden geparkeerd. Met ingang van 6 september 2021 zijn de parkeertijden verruimd naar de avonduren, om meer ruimte te creëren voor vergunninghouders om in de avonduren hun auto kwijt te kunnen. Met uitzondering van de koopavond geldt er op weekdays en weekenddagen een parkeerregime tot 20.00 uur. Op deze manier worden bezoekers van de binnenstad gestimuleerd hun auto in een van de garages te parkeren waar op dat moment een relatief gunstig parkeertarief geldt. In eerste instantie zullen de verruimde venstertijden worden ingevoerd voor een periode van zes maanden. Bij succes worden de tijden blijvend aangepast. Ook zullen de mogelijkheden om met de parkeerapp op straat te parkeren aangescherpt worden in gebieden waar uitsluitend vergunninghouders mogen parkeren.

Karakter van de straat (zienswijze 3.5)

Omdat het gebied waar De Kloosterhof tot ontwikkeling wordt gebracht deel uitmaakt van het cultuurhistorisch waardevolle gebied (met de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie), zal een bouwplan worden ontwikkeld waarbij door Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed expliciet getoetst wordt op inpasbaarheid in een monumentale setting.

De Vincentiusstraat is behoudens het kloostercomplex ook voor wat betreft de aanwezige woningen een uit oogpunt van stedenbouwkundige vormgeving en architectuur een cultuurhistorisch waardevolle straat. Daarbij geldt dat toevoeging van nieuwe bebouwing zorgvuldig en zeker met respect voor de aanwezige waarden dient plaats te vinden. Dat de bouwstijl van de nieuwe bebouwing zal afwijken van de jaren dertig-architectuur is onmiskenbaar, maar dat betekent zeker niet dat nieuwbouw niet zal passen binnen de context van de straat. Het is aan de architect om een bouwplan te ontwikkelen dat als passend is te beschouwen in de Vincentiusstraat. Toetsing zal plaatsvinden door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het is in de visie van de gemeente te kort door de bocht om bij voorbaat te suggereren dat het plan vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet aanvaardbaar is. In ieder geval is de gemeente van oordeel dat de in het bestemmingsplan voldoende waarborgen zijn ingebouwd dat er een harmonieuze stedenbouwkundige inpassing plaatsvindt. Voor het overige betreft het een ontwerp-opgave, die voorwerp van toetsing is door ter zake deskundigen.

Disproportionele gevolgen (zienswijze 4.1)

Het valt niet te ontkennen dat de transformatie van het kloostercomplex en de daarbij behorende tuin met het toevoegen van bouwvolume in de vorm van De Kloosterhof en De Stroomgaard gevolgen heeft voor de bewoners van de Vincentiusstraat. Ook de invulling van het bestaande klooster met wooneenheden leidt tot een intensiever gebruik. Opgemerkt wordt dat in tegenstelling tot wat de zienswijze aangeeft, het daarbij naar het oordeel van de gemeente niet gaat om 'disproportionele gevolgen'. Er ontstaat niet een situatie die in een stedelijk gebied als onredelijk of onaanvaardbaar kan worden beschouwd: bouwvolumes staan in verhouding tot de omgeving, verkeersintensiteiten nemen als gevolg van de toename van het aantal woningen niet onaanvaardbaar toe en blijven ruimschoots binnen de marges die in een stedelijke woonstraat gebruikelijk zijn. Hetzelfde geldt voor overlast van geluid, stank, trillingen en schadelijke gassen van het verkeer. Verdubbeling van het aantal autobewegingen moet gezien worden in het licht van het gegeven dat het nu gaat om ongeveer 180 autobewegingen per etmaal en verdubbeling 360 autobewegingen gaat opleveren. Relatief gezien is dit een behoorlijke toename, maar in absolute aantallen zijn 360 autobewegingen weinig voor een woonstraat.

Grondwater en riolering (zienswijze 4.2)

Bij het bestemmingsplan is een waterhuishoudingsplan als bijlage bijgevoegd. Daaruit blijkt dat voldaan kan worden aan het gemeentelijk beleid en aan de normstelling van het waterschap. Het bestemmingsplan is niet het kader voor een dergelijk plan. Wel wordt een koppeling gelegd tussen bestemmingsplan en wateraspecten. Daarbij dient op voorhand te worden beschouwd welke gevolgen het bestemmingsplan heeft voor de waterhuishouding in een gebied. De verdere uitwerking vindt plaats op basis van het waterhuishoudingsplan in relatie tot de te ontwikkelen bouwactiviteiten.

Significant meer verkeer (zienswijze 4.3)

Zoals al aangegeven in het Inspraak en overlegrapport (maart 2021) zal met de toevoeging van extra programma in Groot Mariadal het aantal verkeersbewegingen in de Vincentiusstraat toenemen. Voor een groot deel zal het verkeer via de zuidzijde van het plangebied rijden, omdat het merendeel van de parkeerplaatsen via de Kloosterstraat bereikbaar is. Bewoners van het kloostergebouw, de woningen langs de Vincentiusstraat en de school zullen wel gebruik maken van het westelijke deel van de Vincentiusstraat om bij hun parkeerplaatsen te komen.

Op basis van de CROW-kencijfers heeft Mobycon berekend dat het te realiseren programma op een weekdag circa 180 extra ritten door de Vincentiusstraat oplevert. Omdat de Vincentiusstraat een eenrichtingsregime kent, verlaten de voertuigen het plangebied via de Dokter Lemmensstraat en de Burgemeester Schoonheijtstraat. Metingen uit 2019/2020 geven aan dat op een gemiddelde weekdag circa 180 voertuigen gebruik maken van de Vincentiusstraat. Op het moment van tellen, was de gemeente Roosendaal (tijdelijk) gehuisvest in het klooster Mariadal.

Met een intensiteit van circa 380 motorvoertuigen per etmaal blijft de verkeersdruk in de Vincentiusstraat (westzijde) zonder meer acceptabel. Verkeerskundig heeft een woonstraat een maximale toelaatbare capaciteit van 4000 tot 5000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit heeft ook geen noemenswaardige gevolgen voor geluidhinder, trillingen en cetera: daarvoor is de toename te gering.

De in de toelichting opgenomen geluidsparagraaf (hoofdstuk 4.7) refereert aan de nieuwe woningen die gebouwd gaan worden. De geluidsbelasting wordt vooral veroorzaakt door het verkeer in de Brugstraat en de de Vincentiusstraat. Hoewel de geluidsbelasting van de

nieuwe woningen boven de voorkeursgrenswaarde komt, blijft deze ruimschoots onder de ontheffingswaarde. Aangezien voor de bestaande woningen, vanuit het perspectief van geluid, de situatie identiek is aan de nieuwe woningen kan worden aangenomen dat geluid op de gevel aanvaardbaar is en niet waarneembaar zal wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

Natuurbehoud (zienswijze 4.4)

Het bestemmingsplan biedt met de bestemmingen Tuin en Groen, alsmede met de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie voldoende juridische basis voor het behoud van de kloostertuin en de daarin aanwezige natuurwaarden. Het bestemmingsplan is er juist op gericht deze waarden te beschermen en te behouden. Daarbij allereerst voor het behoud van de cultuurhistorische waarde, die bovendien nog extra geborgd wordt door de Rijksmonumentale status van kloostercomplex en tuin. Weliswaar wordt bebouwing toegestaan in de tuin (De Kloosterhof en Stroomgaard), maar deze bebouwing betekent zeker niet dat daarmee het leefgebied van de in de zienswijze genoemde dieren verdwijnt. Er blijft voldoende ruimte over. Uiteraard dient bij het verder uitvoeren van de plannen wel een aantal voorzorgsmaatregelen genomen te worden om (tijdelijke) verstoring c.q. nadelige gevolgen daaruit voortvloeiend te mitigeren.

Verontreiniging (zienswijze 4.5)

Er zal nader bodemonderzoek plaatsvinden op het moment dat het realiseren van gevoelige functies aan de orde is. Uit de resultaten van die onderzoeken kan vervolgens bepaald worden of bepaalde maatregelen noodzakelijk zijn en deze zullen dan ook worden uitgevoerd voordat een gevoelige functie wordt gerealiseerd. Wij zijn het met de indieners van de zienswijze eens dat op (licht) verontreinigde grond geen speelplaatsen mogen worden opgericht. Dit betekent dat wij de richtlijnen van RIVM en GGD onderschrijven en volgen.

Gedrag (zienswijze 4.6)

Menselijk gedrag laat zich in zijn algemeenheid nauwelijks of niet in een plan vastleggen. Dat geldt voor parkeergedrag maar ook voor wat betreft de keuze om wel of niet gebruik te maken van een (loop)route. Mensen hebben nu eenmaal de vrije keuze om hun auto in de openbare ruimte te parkeren op een plek waar ze dat zelf willen, ook al zouden anderen graag zien dat de auto elders geparkeerd zou worden. Hooguit kunnen door middel van concrete maatregelen (enigszins) mensen enigszins worden gestimuleerd datgene te doen, wat het meest wenselijk is. Bijvoorbeeld door het systeem van betaald parkeren, routeaanduiding, et cetera.

Waardevermindering (zienswijze 4.7)

Indien men van mening is dat sprake is van planschade, dan kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente. Dit planschadeverzoek kan worden ingediend vanaf het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk wordt gedurende een termijn van 5 jaar. Op basis van een planschaderapportage kan bepaald worden of als gevolg van de planologische verandering inderdaad sprake is van planschade die voor uitkering in aanmerking komt. Daarbij dient uiteraard het normale maatschappelijke risico te worden meegewogen.

Bouw De Kloosterhof (zienswijze 5.1)

Ten tijde van de aankoop van de woning door cliënten was al sprake van (mogelijke) planvorming rondom het klooster Mariadal. De zusters hadden het klooster verlaten en het was middels allerlei berichtgeving vanuit de gemeente en in de plaatselijke nieuwsmedia al aan de orde dat er ontwikkelingen zouden gaan plaatsvinden. Daarbij stond het behoud van

het monumentale kloostercomplex met de tuin weliswaar voorop, maar tegelijkertijd was ook duidelijk dat een dergelijke transformatie van het monumentale complex vaak impliceert dat toevoeging van bouwvolume noodzakelijk zou zijn om het behoud en de transformatie ook financieel te kunnen dragen.

In het winnende tenderontwerp, dat de grondslag vormt voor het onderhavige bestemmingsplan, wordt voorzien in het toevoegen van bouwvolume in de vorm van woningbouw: De Kloosterhof en Stroomgaard. De Kloosterhof, bestaande uit 15 grondgebonden woningen en 3 appartementen, is deels voorzien tegenover de woning van cliënten. Ten opzichte van de eerste ideeën in het tenderontwerp is het aantal woningen aan de Vincentiusstraat al teruggebracht van 21 naar 18. Juist tegenover de woningen van cliënten zijn 3 woningen vervallen waardoor de historische muur deels behouden blijft.

Cliënten vrezen als gevolg van deze bebouwing dat het uitzicht, privacy en bezonning in gevaar komen. Dat het hierbij gaat om belangrijke onderdelen van het woongenot, wordt ook door de gemeente onderschreven. De mate van uitzicht, privacy en bezonning kan verandering ondergaan door stedenbouwkundige en bouwkundige ingrepen. Volledige privacy, een volledig onbelemmerd uitzicht, totale bezonning en een claim dat er in de directe omgeving geen veranderingen mogen plaatsvinden is in een binnenstedelijke context met een hoge bebouwingsdichtheid niet reëel, ook niet en zelfs niet bij een monumentaal complex dat is komen leeg te staan en waarvoor een nieuwe duurzame toekomstige invulling wordt nagestreefd. Een goed leefklimaat dient echter wel te worden gegarandeerd, ook wanneer bebouwing plaatsvindt.

In de visie van de gemeente is daar bij cliënten nog steeds sprake van. De Vincentiusstraat is een woonstraat waar voor het overgrote deel sprake is van woningen aan weerszijden van de straat; dat is in een binnenstedelijke context een gebruikelijk bebouwingspatroon.

Weliswaar staan er nu geen woningen tegenover de woning van cliënten. Het is echter stedenbouwkundig goed te verantwoorden dat hier woonbebouwing wordt gerealiseerd.

Gelet op de cultuurhistorische waarden van het gebied (kloostercomplex, tuin en de bebouwing aan de Vincentiusstraat) dienen ingrepen altijd met respect voor deze waarden plaats te vinden: het gaat hier om een gebied dat door de Rijksmonumentale status van bijzondere waarde is en waarvan het behoud ook in de toekomst een belangrijk, zo niet het belangrijkste uitgangspunt is. Deze waarden worden in het bestemmingsplan onderkend en als zodanig door middel van regels geborgd. Toevoeging van (beperkte) nieuwbouw, mits zorgvuldig ingepast, tast naar het oordeel van de gemeente het nagestreefde behoud van cultuurhistorische waarden niet aan.

De in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan nagestreefde bebouwing past in het stedelijk weefsel van de straat en voegt ook iets toe aan de bestaande structuur. De bebouwing is stedenbouwkundig goed te verantwoorden en is passend in een binnenstedelijke context.

Dubbelbestemming Waarde-cultuurhistorie (zienswijze 5.2)

De opmerking dat de dubbelbestemming Waarde-cultuurhistorie zich verzet tegen de op basis van het bestemmingsplan voorziene bouwontwikkelingen, wordt niet onderschreven. In de bestemmingsomschrijving van voornoemde dubbelbestemming wordt uitdrukkelijk aangegeven dat deze bestemming van toepassing is 'naast het bepaalde in de andere voor de gronden aangewezen bestemmingen'.

Bovendien is de dubbelbestemming van toepassing op het behoud van bestaande bebouwing en de tuin en sluit deze de voorziene nieuwbouw niet uit. Dat is ook logisch want bij de uitleg zoals inspreker hanteert, zouden de bestemmingen die voorzien in nieuwbouw, illusoir zijn. In het winnende tenderontwerp waar ook de provincie en in later stadium de

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed betrokken waren, werd al uitgegaan van nieuwbouw in de vorm van De Kloosterhof en Stroomgaard. Deze toevoegingen stonden als zodanig niet ter discussie.

Uiteraard zijn er voor beide toevoegingen in het plangebied op uitwerkingsniveau nog wel diverse aandachtspunten die bij de verdere architectonische uitwerking door initiatiefnemer aan bod komen.

Met het nieuwe plan wordt een nieuwe tijdlaag toegevoegd aan het monumentale complex. Dit is niet ongebruikelijk wanneer een monumentaal complex als gevolg van functieverlies een nieuw toekomstperspectief krijgt. Een monumentaal complex is geen statisch gegeven, maar zal zich steeds moeten aanpassen aan de tijd. De moderne toevoeging in de vorm van de woningen aan de Vincentiusstraat is een onderdeel van de nieuwe tijdlaag en in deze vorm ook een extra kwaliteit. Bovendien worden de bouwplannen getoetst door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Onvoldoende onderzoek (zienswijze 5.3)

Verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen betekent concreet een toename van 180 autobewegingen per etmaal (=89%). De hoeveelheid verkeer neemt relatief veel toe, maar dit blijft een beperkte toename en heeft geen of nauwelijks effect op het woon- en leefklimaat. De Vincentiusstraat is een straat waar nu zeer beperkt auto's rijden (183 per etmaal). Een toename met 180 auto's is relatief veel, maar is in absolute zin zeer weinig. De woningen, die in de jaren dertig van de vorige eeuw gebouwd zijn, zijn constructief zodanig dat deze marginale toename geen nadelige effecten oplevert. De toename van de geluidsbelasting en trillingen blijft zeer beperkt, mede als gevolg van het feit dat auto's hier niet harder mogen dan 30 km per uur.

De zienswijzen vanuit de Ludwigstraat

1. Zienswijze indiener 37

1.1 Gemeentelijke reactie op de door de bewoners van de Ludwigstraat geleverde inspraak, vervat in het Inspraak-en overlegrapport

Op de verschillende onderdelen van de gemeentelijke beantwoording van de door de bewoners van de Ludwigstraat geleverde inspraak wordt door de indiener van de zienswijze een weerwoord gegeven. Punten daarbij zijn dat de privacy en het uitzicht met de voorgenomen plannen zullen verslechteren. Het woongenot gaat achteruit. Het parkeerterrein biedt alle dagen van de week rust en privacy en levert derhalve een bijdrage aan het woongenot.

Het huidige parkeerterrein is naar het oordeel van de zienswijze indiener niet geschikt voor woningbouw omdat er door omgevingsfactoren geen goed woonklimaat kan worden geboden (bewoners hebben zicht op een stadskantoor, een schoolgebouw en een woongebouw, dat is geen opwaardering van het gebied). Geopteerd wordt voor het behoud van het parkeerterrein, eventueel in een groene setting.

Ook wordt weinig vertrouwen uitgesproken in de afspraken en intenties die tijdens de overleggen met de projectgroep hebben plaatsgevonden.

Door nu (in coronatijd) plannen te ontwikkelen wordt een onverantwoord risico genomen met gemeenschapsgeld.

1.2 Bouwvlak bestemming Wonen-5 en bebouwingspercentage

Het bouwvlak is te groot gedefinieerd. De kans bestaat dat alle woonblokken aan de westelijke rand van het bestemmingsvlak worden opgericht. Dan is geen sprake meer van 'drie losse woongebouwen' maar van een 'Berlijnse muur'. Het verspringende karakter van de bebouwing wordt nergens vastgelegd en geborgd.

Bebouwingspercentage van 30 % wijkt af van wat eerder is gepresenteerd (namelijk 25 %).

De afstand van het bouwvlak tot de erfafscheiding van de woningen aan de Ludwigstraat is gewijzigd van 12 m. naar 10 m.

1.3 Artikel 10.2.2 Woningen in woongebouwen, lid a, lid c en lid d.

Er worden teveel vrijheden ingebouwd voor een toekomstige ontwikkelaar. De kans dat er twee woongebouwen komen is groter dan dat er drie woongebouwen komen. Daarmee komt de aan de bewoners gepresenteerde inpassing van drie kleine woongebouwen op losse schroeven te staan.

1.4 Bouwhoogte van de bestemming Wonen-5

De maximale bouwhoogte van 7 m. wordt als te hoog ervaren.

1.5 Parkeren

Onvoldoende is vastgelegd dat het om 'huisgebonden parkeren' gaat. Een parkeerplaats voor algemeen gebruik levert nog meer overlast op.

1.6 Specifieke bouwaanduiding 'bouwwerken' voor de bestemming 'Groen'

Er mogen bouwwerken ten behoeve van speel-, spel- en daarmee vergelijkbare sportvoorzieningen worden opgericht. Dit betekent dat er een openbare speeltuin kan worden gerealiseerd met alle overlast van dien.

1.7 Overschrijding bouwgrenzen

Bouwgrenzen/voorgevelrooilijn mag overschreden worden door tot woongebouwen behorende balkons. Dit betekent dat uitkragende balkons mogelijk zijn. Dit past niet in de afspraken.

1.8 Artikel 16, lid 1 Afwijking Bouwen lid b

De afwijkingsmarge van 10 % biedt te veel mogelijkheden en daarmee wordt afgeweken van de eerder gemaakte afspraken.

2. Zienswijze indiener 38

2.1 Waterhuishouding

- Er dient een grondwatermonitor te komen. Er is sprake van een complexe waterhuishouding die van kritiek belang is voor de woningen in de Ludwigstraat.
- Er wordt in de toelichting niets gezegd over de grondwaterstand en het al dan niet ophogen van het deelgebied 'Oase'. Ophogen van het deelplan 'Oase' is onwenselijk.
- Het voornemen is om een eiland te ontwikkelen gelegen tussen de percelen van de Ludwigstraat en de 'Oase'. De nu nog aanwezige elzen worden vervangen. Vraag is hoe het onderhoud van het eiland zal geschieden en hoe de toekomstige aanplant gaat plaatsvinden.

2.2 Oase

Dat er nog geen concrete invulling gegeven kan worden aan de plaats en grootte van de woningen in de 'Oase' is begrijpelijk, maar er wordt nu wel erg veel vrijheid geboden. Er dienen meer concrete regels te worden opgenomen.

3. Zienswijze indiener 39

3.1 Bouwstijl woningen Groot Mariadal

Ondanks de aanpassing van de plannen voor het gebied 'Oase' zijn het toegestane bebouwingspercentage en de bouwvolumes te groot, terwijl het toegestane bouwvlak het gehele parkeerterrein omvat.

3.2/3.3 Uitzicht verdwijnt, zorgen om privacy en wooncomfort.

Er is weliswaar gesproken over 'geen ramen richting onze tuinen' en 'geen uitkragende balkons', maar zonder beeldkwaliteitsplan is er geen garantie dat men zich aan deze afspraken zal houden.

3.4 Waarde woningen

Er zal sprake zijn van waardevermindering van de woningen en dit wordt niet geaccepteerd.

3.5 Alleen huisgebonden parkeren

Er moet worden vastgelegd dat nieuwe bewoners het recht hebben om hun auto te parkeren. Het moet daarbij gaan om 'huisgebonden parkeren'; er mogen geen algemene parkeerplaatsen worden opgericht.

3.6 Speel-, spel- en sportvoorzieningen

Dit kan ertoe leiden dat er een openbare speeltuin wordt opgericht in de bestemming Groen. Dit is onacceptabel.

3.7 Afwijkingsmogelijkheid van 10 %

Deze mogelijkheid dient geschrapt te worden.

4. Zienswijze indiener 40

4.1 Hoogte woningbouw 'Oase'

De hoogte van bouwplan is nog niet bekend. Daardoor wordt het woongenot aangetast.

4.2 Schending privacy

De privacy wordt geschonden vanwege het uitzicht vanuit het nog op te richten woongebouw. Dit leidt tot waardevermindering. Een groene hoge erfafscheiding zou een oplossing kunnen zijn.

4.3 Geluidhinder

In het geluidsrapport wordt gesproken van toetspunten op vier bouwlagen, terwijl in het bestemmingsplan gesproken wordt van drie bouwlagen. Dit is niet duidelijk.

Gemeentelijke reactie

Reactie op de inspraak (zienswijze 1.1)

Zienswijze indiener brengt tot uitdrukking dat hij geenszins akkoord gaat met de gemeentelijke beantwoording van de ingediende inspraakreacties. Het komt er vooral op neer dat de grieven bestaan tegen het invullen van het parkeerterrein op welke wijze dan ook. Iedere invulling, anders dan de huidige invulling als parkeerterrein, leidt tot aantasting van uitzicht, privacy en wooncomfort.

De bestemmingsregeling zoals neergelegd in het ontwerpbestemmingsplan (zienswijze 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7. 1.8)

Opgemerkt wordt dat de bestemming Wonen op de verbeelding als een groot bestemmingsvlak wordt aangeduid. Op het eerste gezicht zou dit erop kunnen wijzen dat op deze locatie een grootschalige ontwikkeling mogelijk zou zijn. Het tegendeel is echter het geval. In de planregels wordt aangegeven dat het bestemmingsvlak weliswaar woningbouw ter plaatse mogelijk maakt. Echter:

- Het gaat om maximaal 12 woningen;
- Deze woningen worden in clusters binnen een woongebouw gerealiseerd
- Er mogen maximaal drie clusters binnen het bestemmingsvlak worden opgericht
- Een woongebouw/cluster heeft een oppervlakte van maximaal 350 m²;
- De woongebouwen worden gelijkmatig verspreid binnen het bestemmingsvlak; daarbij worden samenhang in ontwerp, ruimtelijke uitstraling en het waarborgen van het groene karakter als uitgangspunten meegewogen;
- Het totale bebouwingspercentage bedraagt binnen het bestemmingsvlak niet meer dan 30 %
- De totale bouwhoogte van de woningen in de woonclusters bedraagt niet meer dan 7 m.

Deze planregels bieden voldoende waarborgen om ervoor te zorgen dat de impact van de op te richten bebouwing naar de omgeving binnen aanvaardbare normen blijft in een binnenstedelijke context. Natuurlijk verandert de situatie ten opzichte van de huidige. Echter: er zal ook een aanzienlijk groenere aankleding plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie waar sprake is van een parkeervlak bestaande uit bestrating.

De afstand van de mogelijkheid om woningen op te richten en de achtertuinen van de Ludwigstraat bedraagt minimaal 12 m. (en dus geen 10 m.).

De afwijkmogelijkheden die aan de orde worden gesteld onder 1.7 en 1.8 betreffen standaard afwijkmogelijkheden. Deze bepalingen worden in een bestemming opgenomen met het oog op enige mate van flexibiliteit die in bepaalde gevallen uit praktisch oogpunt noodzakelijk is om te voorkomen dat overgegaan moet worden tot aanpassing van het bestemmingsplan. Afwijkingen binnen de bepalingen van de betreffende afwijkmogelijkheden mogen alleen plaatsvinden op basis van een ruimtelijke afweging. Belangen van derden mogen er niet door worden geschaad. Bij toepassing van een afwijkmogelijkheidsprocedure kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen. Er zijn geen redenen om in dit geval de standaardafwijkmogelijkheden niet van toepassing te verklaren.

Waterhuishouding (zienswijze 2.1)

- De gemeente heeft peilbuizen geplaatst om de grondwaterstand te monitoren.
- Het ophogen van het plangebied 'Oase' is niet het uitgangspunt van de gemeente. Bij de nadere uitwerking van het plan wordt rekening gehouden met de waterhuishoudkundige situatie in het gebied en zullen maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat er wateroverlast ontstaat voor omliggende percelen.
- De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud en het beheer van het gemeentelijk areaal. Het onderhoud zal worden meegenomen in het onderhoudsregime van de gemeente. Het inrichtingsplan is nog niet bekend.

'Oase' (zienswijze 2.2)

De in de bestemming Wonen-5 opgenomen bouwregels leveren de nodige begrenzingen aan van wat er binnen de bestemming gebouwd mag worden. Door de gekozen bestemmingsopzet is wel sprake van flexibiliteit en ruimte om te schuiven. Echter, wel binnen strikte voorwaarden en begrenzingen. Bovendien blijft er minimaal een buffer van 12 m. tussen de achtertuinen van de woningen aan de Ludwigstraat en de dichtstbijzijnde mogelijkheid voor het realiseren van een wooncluster.

Bouwstijl woningen (zienswijze 3.1)

Het is niet mogelijk het hele bestemmingsvlak vol te bouwen. De bestemmingsregeling is erop geënt dat slechts een beperkt deel ingevuld wordt met (geclusterde) woningen en dat het overgrote deel van de bestemming een groene invulling krijgt.

Uitzicht, zorgen privacy (zienswijze 3.2 en 3.3)

De woningbouwontwikkeling in het gebied 'Oase' vormt een onderdeel van het bij het bestemmingsplan behorende beeldkwaliteitsplan. Bouwplannen worden ontwikkeld waarbij behalve het bestemmingsplan ook het beeldkwaliteitsplan toetsingskader vormt.

Waarde woningen (zienswijze 3.4)

De Wet ruimtelijke ordening regelt in artikel 6.1 het onderwerp planschade. Een nieuw bestemmingsplan kan planschade veroorzaken. Relevant is in dat kader een planologische vergelijking, waarbij uitgegaan wordt van de maximale invulling van het 'oude' (nu nog: huidige) bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet om oude en nieuwe feitelijke situaties maar wat op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd. Daarbij blijft het normale maatschappelijke risico altijd voor rekening van de aanvrager (artikel 6.2, lid 1 Wro). Indien men van mening is dat sprake is van planschade, dan kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente. Op basis van een planschaderapportage kan bepaald worden of als gevolg van de planologische verandering inderdaad sprake is van planschade die voor uitkering in aanmerking komt. Daarbij dient uiteraard het normale maatschappelijke risico te worden

meegewogen. De beoordeling van de planschade gebeurt door een onafhankelijke deskundige.

Een planschadeprocedure is een aparte procedure. Het planschadeverzoek kan pas worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Vanaf dat moment geldt een termijn van 5 jaar. Het planschadeverzoek moet binnen die termijn worden ingediend.

Huisgebonden parkeren (zienswijze 3.5)

Alleen parkeren ten behoeve van de bewoners en bezoekers is toegestaan. Het gaat niet om openbare parkeerplaatsen.

Speel-, spel- en sportvoorzieningen (zienswijze 3.6)

Dergelijke functies behoren standaard tot de mogelijkheden binnen de bestemming Groen. Voor wat betreft het groengebied in dit gedeelte van het plangebied is het oprichten van dergelijke voorzieningen niet voor de hand liggend. Daarom worden deze voorzieningen in het gebied 'Oase' niet toegestaan en wordt dit als zodanig ook in de planregels geborgd.

Afwijken 10% (zienswijze 3.7)

Zie het antwoord onder zienswijze 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7. 1.8. Er zijn naar het oordeel van de gemeente geen redenen om deze standaardbepalingen hier niet van toepassing te verklaren, temeer omdat alvorens dergelijke bepalingen worden toegepast een belangenafweging dient plaats te vinden.

Hoogte woningbouw (zienswijze 4.1)

De hoogte van de woningen is vastgelegd op maximaal 7 m.

Schending privacy (zienswijze 4.2)

Het beeldkwaliteitsplan dat tegelijk met het bestemmingsplan aan de gemeenteraad ter vaststelling wordt aangeboden biedt voldoende bepalingen om de privacy richting de achtertuinen van de woningen aan de Ludwigstraat te waarborgen.

In het beeldkwaliteitsplan wordt daaromtrent het volgende naar voren gebracht:

Stedenbouwkundige richtlijnen

Essentieel bij de uitwerking is dat er geen inkijk in de (achter)tuinen van de woningen in de Ludwigstraat mogelijk is omwille van de privacy van de bestaande bewoners. Dit kan door middel van het beperken van gevelopeningen, het plaatsen van schermen of groene hagen of loggia's. De bestaande groenzone langs de Ludwigstraat moet worden gehandhaafd en versterkt. De gebouwen dienen op te gaan in het groen en aan te sluiten op de waterrijke omgeving.

Oriëntatie

De woningen staan met de plint in het groen of het water en zijn alzijdig georiënteerd met veel transparante delen (in verband met privacy Ludwigstraat met uitzondering van de westzijde).

Geluidhinder (zienswijze 4.3)

Het akoestisch is (deels) nog gebaseerd op een ouder bouwplan, waarbij op een gedeelte van het planonderdeel De Kloosterhof vier bouwlagen konden worden gerealiseerd. Die vierde bouwlaag is komen te vervallen. Dat heeft geen gevolgen voor de onderzoeksresultaten van de andere bouwlagen.

HOOFDSTUK 3 Ambtshalve aanpassingen

In het bestemmingsplan zijn nog enkele ambtshalve aanpassingen aangebracht. De parkeerparagraaf is herschreven. Deels vloeit dit overigens voort uit de zienswijzen die ten aanzien van dit onderdeel van het bestemmingsplan naar voren zijn gebracht. Met de nieuw tekst wordt beoogd dat het parkeren in het plangebied inzichtelijker in beeld is gebracht.

De gemeente werd er op gewezen dat in de beschrijving van het monumentale complex Mariadal, gebaseerd op de door Rijksdienst voor Cultureel erfgoed vervaardigde redengevende omschrijvingen, enige niet correcte passages werden aangetroffen. Deze correcties zijn in de tekst verwerkt.

Roosendaal, november 2021

