
DR. BRABERSSTRAAT 21

GEMEENTE ROOSENDAAL

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

26 Augustus 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 26-08-2022
KENMERK 20220032

PROJECT Dr. Brabersstraat 21
PROJECTLEIDER ing. J.A. van Broekhoven

OPDRACHTGEVER Bouw- en aannemingsbedrijf van Omme & de Groot B.V.

AUTEUR M. Tajqurishi
STATUS Concept



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1 Verkeer en parkeren	11
3.2 Geluid	14
3.3 Bodem en water	15
3.4 Natuur	16
3.5 Luchtkwaliteit	16
3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	17
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	20
3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	20
3.9 Mitigerende maatregelen	21
4. Conclusie	22
Bijlagen	23

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Gemeente Roosendaal wil Roosendaal uit laten groeien tot een aantrekkelijke woon-werkgemeente. Het centrum van de stad speelt daar een belangrijke rol in. De locatie Dokter Brabersstraat vormt een belangrijke entree van het centrum en is ook een schakel tussen de Markt en de Nieuwe Markt. De bebouwing is verouderd en door de jarenlang leegstand van onder andere het V&D pand is de kwaliteit van de straat achteruitgegaan. Als antwoord daarop hebben ondernemers en pandeigenaren de samenwerking gezocht. Dit heeft geleid tot een visie voor de Dokter Brabersstraat en omgeving, die op 28 maart 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld.

De ontwikkeling van de voormalige V&D locatie Dr. Brabersstraat is een belangrijk onderdeel van de kwalitatieve verbetering van het stadscentrum. De eigenaar heeft het initiatief genomen tot herontwikkeling. Deze bestaat uit de sloop van de bestaande gebouwen en de realisatie van vervangende nieuwbouw bestaande uit appartementen en woon-werk-woningen, commerciële en maatschappelijke ruimte.

In het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D 11.2 van de bijlage opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 171 woningen en 1.000 m² winkel- of bedrijfsruimte en blijft hiermee onder de drempelwaarde. Er kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is. Bij de beoordelingsbeslissing wordt gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied ligt in het centrum van Roosendaal tussen de Nieuwe Markt, Roselaarplein, Dokter Brabersstraat en de Markt. Het plangebied bestaat uit het gebouw en bijbehorende gronden met de adressen Dokter Brabersstraat 1 t/m 23 en Roselaarplein 2 t/m 8. Daarnaast is ook het paviljoen met daarin de adressen Roselaarplein 28 t/m 31 en de tussengelegen gronden onderdeel van het plangebied.

De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.

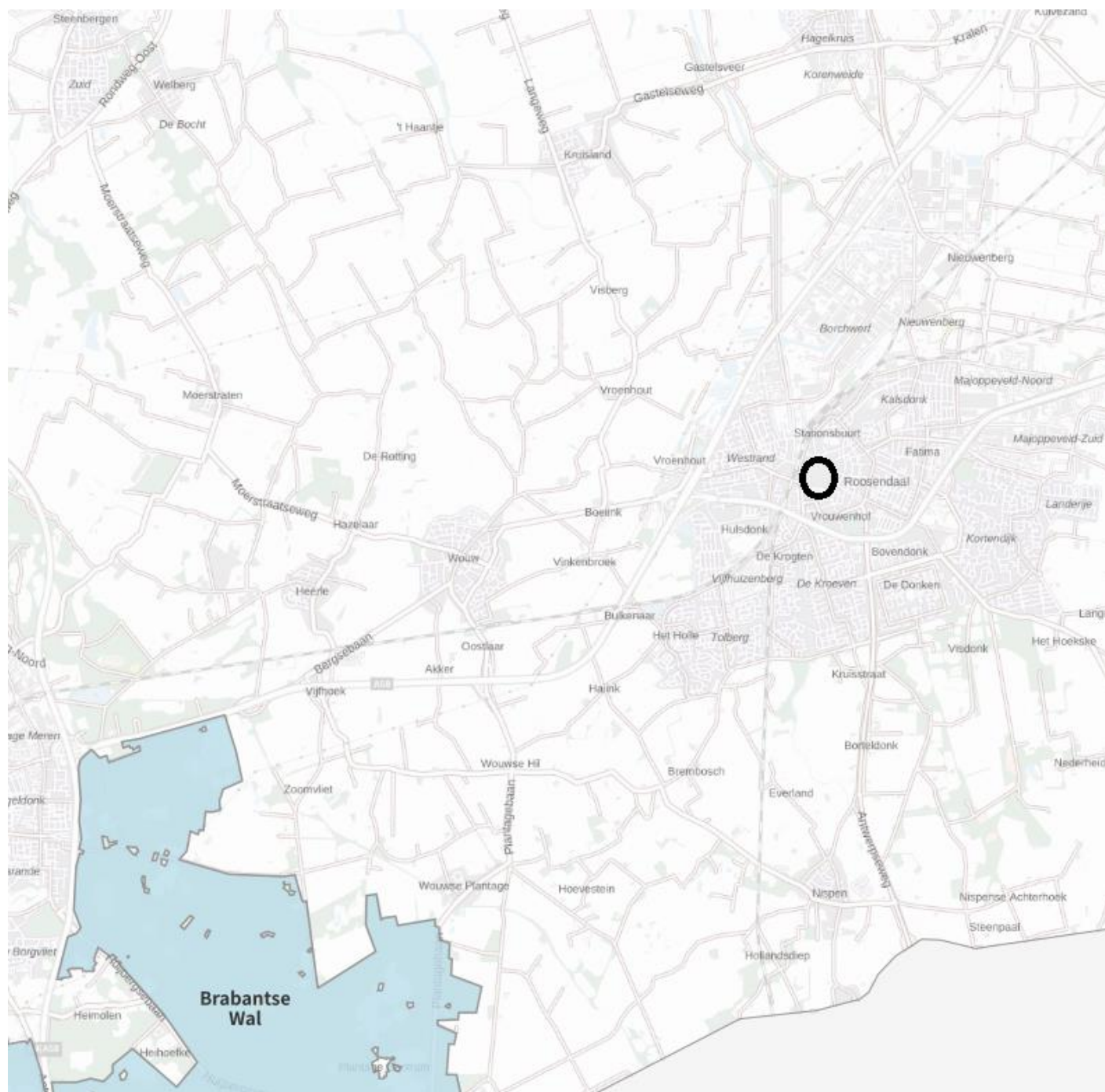


Figuur 2.1 Plangebied in de wijk Naastenbest, oranje omkaderd

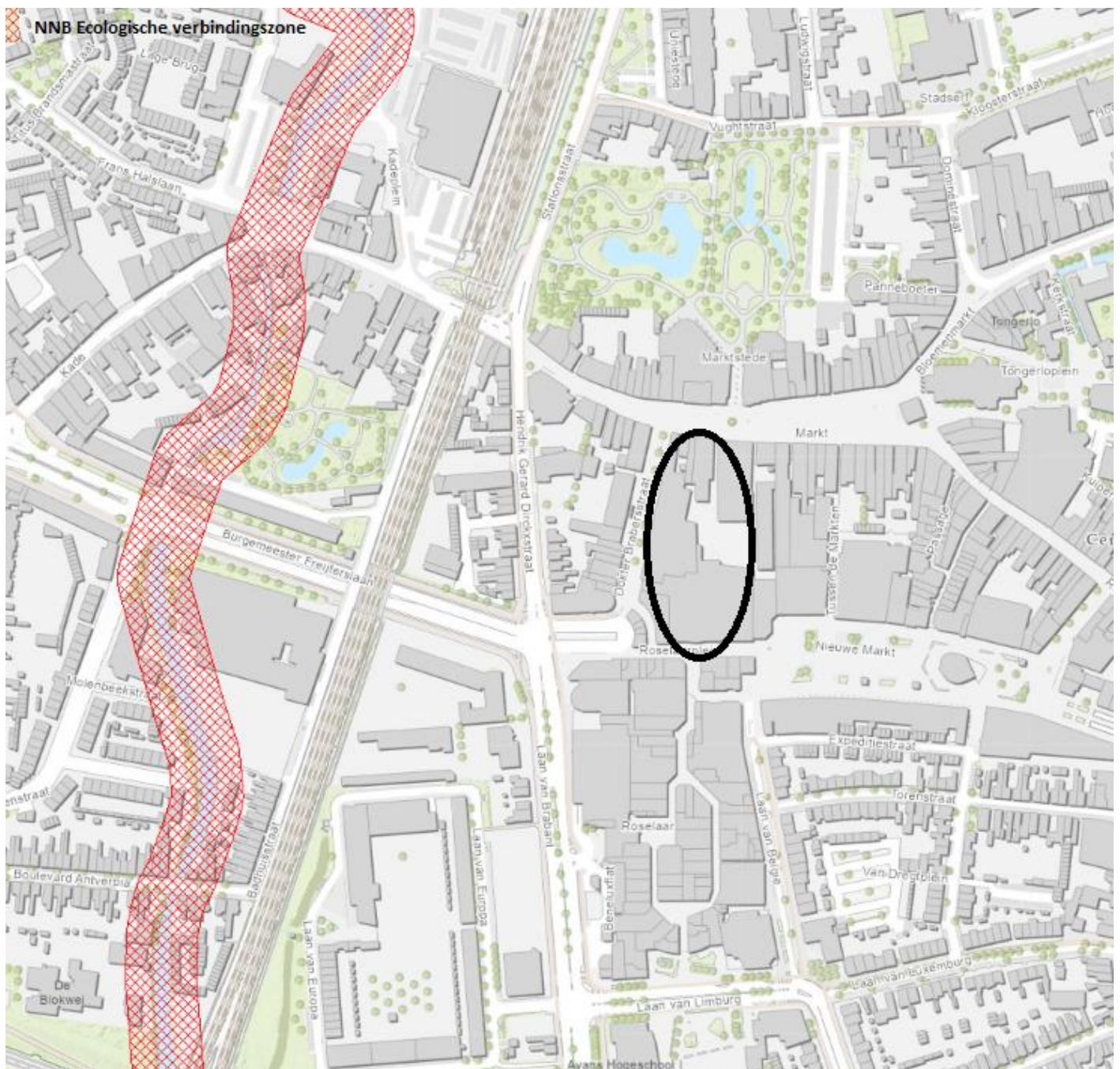
Het plangebied kent in het bestemmingsplan 'Centrum Zuid' (vastgesteld op 11-06-2013) de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'. Wanneer bodemingrepen een oppervlakte omvatten groter dan 50 m² en dieper reiken dan 50 centimeter t.o.v. maaiveld is een archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal' bevindt zich op een afstand van circa 7,5 kilometer (figuur 2.2). Dit gebied is stikstofgevoelig. Het plangebied ligt niet binnen een Natuurnetwerk Brabant-gebied (NNB). Het dichtstbijzijnde NNB-gebied ligt op een afstand van 280 (figuur 2.3). Het

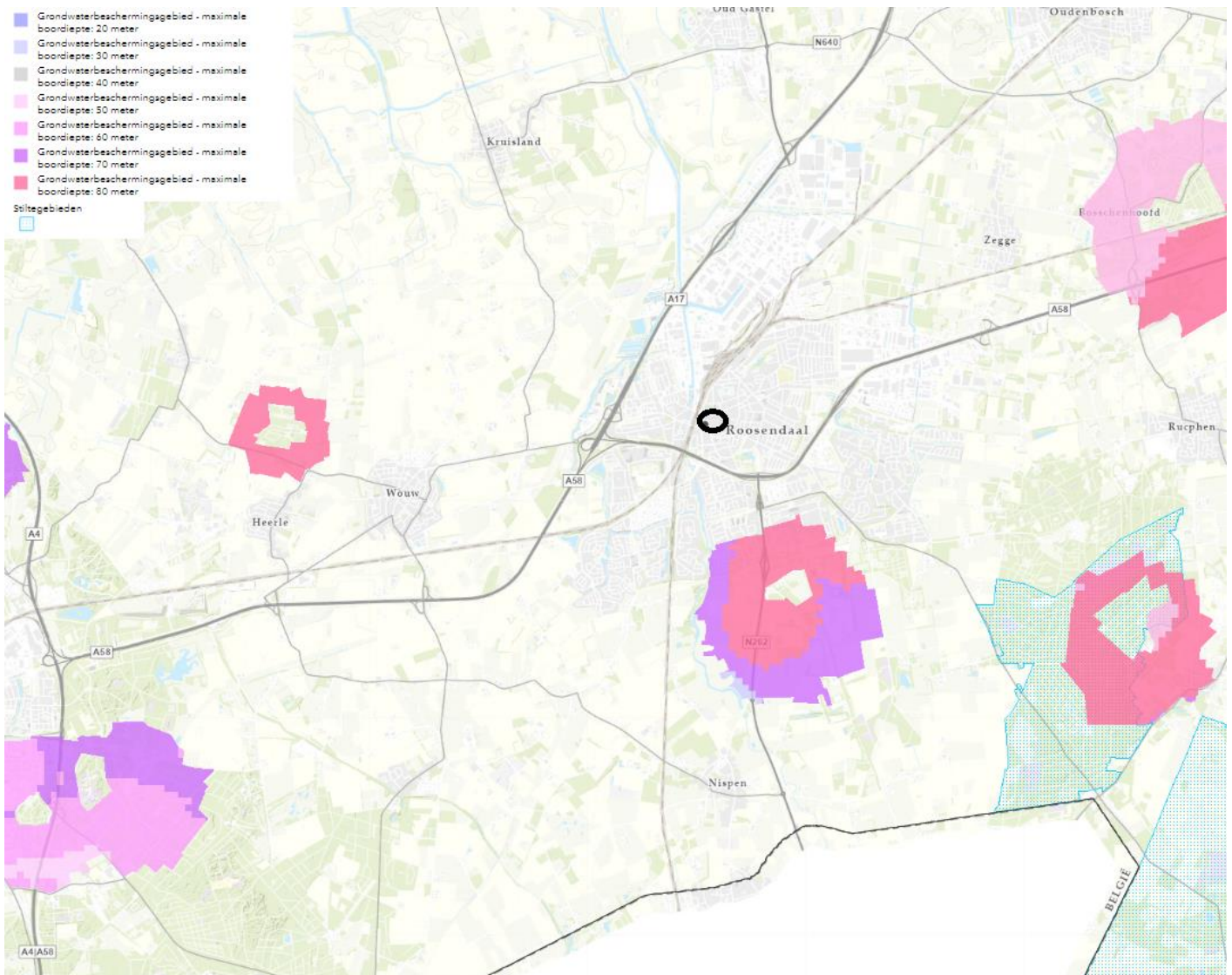
plangebied bevindt zich niet in stiltegebieden en valt buiten de waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.3 Ligging plangebied t.o.v. Natuurnetwerk Brabant (bron: provincie Noord-Brabant)



Figuur 2.4 Plangebied (zwart) t.o.v. stiltegebieden, waterwingebied en grondwaterbeschermingszone (bron: provincie Noord-Brabant)

2.2 Kenmerken van het project

Huidige situatie

De voormalige V&D bevindt zich op een prominente locatie in het centrum van Roosendaal. Het gebouw staat al enkele jaren leeg en door deze leegstand is de uitstraling van het pand slecht. De verhuurbaarheid in zijn huidige vorm is in de afgelopen jaren minimaal gebleken. De verwachting is dat de leegstand zal aanhouden. Dit heeft een negatieve weerslag op de omgeving en een herontwikkeling biedt nieuwe kansen.

Beoogde ontwikkeling

Het leegstaande gebouw van de voormalige V&D wordt getransformeerd tot een gebouw met een gemengde invulling. De mix aan functies draagt bij aan de levendigheid van het gebied. In totaal zullen er circa 171 huurappartementen worden gerealiseerd op de locatie van de voormalige V&D. Voor deze vrije sector huurwoningen staan betaalbaarheid, kwaliteit en functionaliteit centraal. Een onderdeel van deze 171 woningen vormen circa 43 levensloopbestendige woningen waarin de samenwerking is gezocht met een zorgaanbieder. Voor deze appartementen kunnen bewoners een basis arrangement van (thuis)zorg-faciliteiten en welzijnsdiensten afnemen (arrangement afnemen, of eventueel basiscontract inkopen). Hierbij valt te denken aan de aanwezigheid van services en diensten, een ontmoetingsruimte en communityvorming.



Figuur 2.5 Functieverdeling (bron: Common Affairs)

In totaal zal er circa 1.000 m² winkel- of bedrijfsruimte aan het Roselaarplein worden gerealiseerd. Hierdoor blijft de passage tussen de Dokter Braberstraat en de Nieuwe Markt en hiermee de entree naar het centrum en vanaf deze zijde levendig en aantrekkelijk.

Bebouwing

De bebouwing zal bestaan uit twee gebouwen, van elkaar gescheiden door een doorgang naar de gemeenschappelijke tuin op de eerste verdieping. De twee gebouwen bestaan ieder uit een plint en een toren.

De Dr. Brabersstraat wordt een woonstraat, in de bebouwing aan deze straat zijn dan ook alleen woningen te vinden. Naast appartementen is er een aantal woon-werk-woningen op de begane grond te vinden. Deze bevinden zich met name op de hoeken aan de Markt en het Roselaarplein. De plint aan de Dr. Brabersstraat is maximaal 15 tot 18 meter hoog met een terugliggende bovenste verdieping en een toren van 25 meter hoog die zich op de hoek met het Roselaarplein bevindt. De bouwhoogte van maximaal 15 is een klein hoogteaccent dat de hoek aan de Markt markeert, waar met name bebouwing van 12 tot 13 meter te vinden is.

De bebouwing aan het Roselaarplein en de Nieuwe Markt heeft een gemengd programma. Op de begane grond is commercieel ruimte en zorg en/of maatschappelijke bedrijfsruimte voorzien. Dit zorgt voor een levendige straat als entree van het centrum. Op de verdiepingen in de plint bevinden zich levensloopbestendige woningen. Dit zijn zelfstandige woningen die wel gebruik kunnen maken van gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een gemeenschappelijke huiskamer, maar ook de benodigde (thuis)zorg. De woningen zijn ontworpen voor bewoners met een lichte zorgvraag. In de toren aan de Nieuwe Markt bevinden zich appartementen. De bebouwing aan het Roselaarplein en Nieuwe Markt heeft een plint van 20 meter met eveneens een terugliggende bovenste verdieping en een toren van 39 meter hoog. De hoogte van de toren geeft een accent van de entree van de Nieuwe Markt en is vergelijkbaar met de hoogte van de Markant op de Nieuwe Markt.

Aan de achterzijde van de bebouwing is een binnenplaats. Hier is plaats voor de bergingen en fietsparkeerplaatsen. Hier zullen verder 30 parkeerplaatsen en 4 laad en losplaatsen gerealiseerd worden. Dit lage aantal parkeerplaatsen is gekozen om de Dr. Brabersstraat en het Roselaarplein zo verkeersluw mogelijk te maken. In de directe omgeving aanwezige parkeergarages zullen voor de bewoners abonnementen worden voorzien.

Parkeren

Er worden 25 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer beperkt toegankelijk. Er zijn slechts enkele parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig. Deze zijn bereikbaar vanaf de Laan van Brabant via het Roselaarplein en de Dr. Brabersstraat. Overige parkeerplaatsen zullen in omliggende parkeergarages voorzien worden, vanuit waar te voet of met de fiets het plangebied bereikt kan worden.

De Laan van Brabant vormt onderdeel van de centrumring en is een gebiedsontsluitende 50 km/u weg. Vanaf de centrumring zijn zowel de A17 (via de Burgemeester Freijterslaan) en de A58 (via de Antwerpseweg) bereikbaar.

Langzaam verkeer

Het gebied rondom de beoogde bebouwing is voetgangersgebied, waar fietsen tevens is toegestaan. De centrumring heeft een vrijliggend fietspad dat in een snelle route rondom het centrum voorziet. Ter plaatse van de kruising van de Markttunnel met de Laan van Brabant zijn voetgangers verkeerslichten met aan beide zijden een zebrapad te vinden om het gebied vanaf de westzijde te bereiken en zo de drukke Laan van Brabant over te steken.

Openbaar vervoer

Het plangebied wordt per openbaar vervoer ontsloten met een aantal buslijnen, die reizigers vanuit of naar de omgeving (o.a. Steenberg, Oudenbosch, Nispen, Bergen op Zoom en het treinstation) brengen. Het busstation ligt aan de Roselaarplein grenzend aan het plangebied. Het treinstation ligt op ongeveer 1,1 km van het plangebied. Van hier uit vertrekken treinen naar Rotterdam, Vlissingen en Breda.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Er worden tijdens de bouw gebruik gemaakt van duurzame materialen. Zo wordt onderzocht of de constructie in hout uitgevoerd kan worden. De binnenplaats wordt groen ingericht met een daktuin evenals de daken bij de terugliggende verdiepingen van de plint. Dit draagt niet alleen bij aan biodiversiteit en een koeler klimaat, tevens zorgt het voor een bijdrage in de duurzame samenleving. Bewegen en sociale cohesie wordt gestimuleerd door een gezamenlijke tuin.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er in de buurt van het plangebied geen andere plannen.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Parkeren

In de Nota Parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen koopwoningen in de hoge, midden en lagere prijsklasse en huurwoningen in de vrije en sociale sector en bijzondere woonvormen (verpleeg-/verzorgingstehuis en kamerverhuur / 1 persoonwoning). Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen woningen binnen en buiten de centrumring of Stadsoevers. Bij voorliggende ontwikkeling wordt met de normen voor ligging binnen de centrumring gerekend.

Tabel 3.1 Parkeerbehoefte normatief

Functietype	Functie nota	norm		aantal	parkeerbehoefte
huur appartementen	huur: vrije sector	1,3	per woning	125	162,5
zorgwoningen	Serviceflat*	0,4	per woning	43	17,2
woon-werk woningen	huur: vrije sector	1,3	per woning	3	3,9
commerciële ruimte	Winkel: hoofdwinkelcentrum	3,0	per 100 m ²	1.000	30
Toekomstige parkeerbehoefte					214

* norm afgestemd op serviceflat CROW uitgave 381

De parkeerbehoefte van de totale ontwikkeling is 214 parkeerplaatsen.

Voor woningen met een ontsluiting via een autoluwe gebied geldt dat maximaal 0,15 parkeerplaats per woning in dit autoluwe gebied gerealiseerd mag worden. Voor onderliggende ontwikkeling met 171 wooneenheden betekent dit dat er slechts 25 parkeerplaatsen in het autoluwe gebied morgen worden gerealiseerd. Deze zijn op eigen terrein beoogd. De overige parkeerplaatsen worden in parkeergarages in de directe omgeving aangeboden.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiemenging (bijvoorbeeld combinatie van wonen en werken) moet op basis van het gemeentelijk beleid rekening worden gehouden met de 'aanwezigheidspercentages', zoals opgesteld door het CROW. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijk dubbelgebruik en wordt voorkomen dat te veel parkeercapaciteit wordt aangelegd. De parkeerplaatsen op het eigen terrein worden aan een gebruiker gekoppeld en komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

Tabel 3.2 Aanwezigheidspercentages en parkeerbehoefte bij dubbelgebruik

Functietype	Werkdag				koopavond	Zaterdag		Zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen (bewoners)*	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	69	69	124	138	110	83	110	97
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
	9	18	3	0	23	30	0	30
Totaal	78	87	127	138	133	113	110	127

*bezoekersparkeren wordt opgevangen in de bestaande voorzieningen (nota parkeernormen) en buiten beschouwing gelaten.

Zoals is af te lezen uit tabel 3.2, is de nacht het maatgevende moment bij dubbelgebruik. De parkeerbehoefte is dan 138 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. De parkeerbehoefte van het gehele project bedraagt daarmee 163 parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn voorzien in de omliggende parkeergarages. De borging hiervoor is tevens privaatrechtelijk geregeld. In de omliggende parkeergarages is daarvoor voldoende capaciteit aanwezig blijkt uit de metingen naar parkeerbezettingen (zie tabel 3.3)

Tabel 3.3 bezetting parkeergarage Nieuwe Markt

Parkeerbehoefte V&D ontwikkeling								
	Werkdagen					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
Woningen	69	69	124	138	110	83	110	97
Detailhandel	9	18	3	0	23	30	0	30
TOTAAL	78	87	127	138	133	113	110	127
Parkeerbezetting huidige situatie (Q2-2022, drukste moment gemiddelde bezetting per moment)								
NIEUWE MARKT	Werkdagen					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
520 pkplaatsen	92	139	74	94	140	138	106	153
TOTALEN	170	226	201	232	273	251	216	280
Restcapaciteit bij volledig gebruik door ontwikkeling	350	294	319	288	247	269	304	240
Restcapaciteit bij max 85% bezetting en volledig gebruik door ontwikkeling	272	216	241	210	169	191	226	162

Verkeersgeneratie

Het project omvat een commerciële ruimte en een woonprogramma van 171 appartementen waarbij:

- 171 reguliere huurappartementen
- 43 zorgappartementen
- 3 woon/werkwoningen
- Commerciële ruimte met een oppervlakte van 1.000 m²

Voor het project aan Dokter Brabersstraat 21 te Roosendaal is op basis van het CBS een stedelijkheidsgraad van 'sterk stedelijk' aangehouden. Verder is uitgegaan van een ligging in 'centrum'.

Op basis van deze uitgangspunten is aan de hand van de CROW kengetallen een verkeersgeneratie bepaald gedurende een gemiddelde weekdag.

Tabel 3.4 Verkeersgeneratie

Functietype	CROW 381	Aantal	Eenheid	Kencijfer	Weekdag	Factor	Werkdag
huurappartement	huur, appartement, duur	125	woning	4,1	512,5	1,11	568,9
zorgappartement	serviceflat	43	woning	0,8	34,4	1,11	38,2
woon/werkwoning	huur, appartement, duur	3	woning	4,1	12,3	1,11	13,7
commerciële ruimte	binnenstad 50.000-100.000 inwoners	1.000 m ²	100 m ²	27,6	276	1,33	367,1
Totaal					835 mvt/etmaal		987,9 mvt/etmaal

De toename zoals weergegeven in tabel 3.4 is de toename ten opzichte van een situatie waarbij het volledige bestaande pand leeg staat. De toename verkeer zal echter verdeeld worden over het centrum, omdat er slechts 25 parkeerplaatsen voorzien zijn in het plangebied.

Uitgaande van 30 parkeerplaatsen voor bewoners van de huurappartementen is de verkeersgeneratie in de Dr. Brabersstraat (waar de ingang voor de parkeerplaatsen is) $25 * 4,1 = 103$ mvt/etmaal. De verwachting is dat veel verkeer in de parkeergarage Roselaarplein en de parkeergarage Nieuwe Markt zal parkeren en dus op de Laan van Brabant en Burgemeester Freijterslaan afgewikkeld wordt.

De verkeersintensiteit op deze wegen bedroeg maximaal 10.899 per etmaal in 2020 (bron: Nsl monitoringstool viewer). De capaciteit op gebiedsontsluitingswegen ligt doorgaans boven de 15.000 mvt/etmaal. De capaciteit van deze wegen is dus voldoende om (zelfs de gehele) toename van het verkeer te kunnen afwikkelen.

Negatieve effecten vanuit de omgevingsaspecten parkeren en verkeer worden uitgesloten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 4) blijkt dat in het plangebied geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den}.

Spoorweglawaaï

Uit onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting van de spoorweg Roosendaal – Bergen op Zoom op het plangebied groter is dan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaaï van 55 dB. De maximaal te verlenen grenswaarde van 68 dB wordt op gevoelige bestemmingen niet overschreden.

Zonder geluidreducerende maatregelen, of wanneer deze onvoldoende resultaat opleveren, moet voor de geluidbelastingen door het spoortraject van 61 dB in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor spoorweglawaaï een hogere waarde verleend worden door burgemeester en wethouders.

Cumulatie van geluid

De gecumuleerde geluidbelasting van wegverkeer- en spoorweglawaai, zonder aftrek conform artikel 110g Wgh voor wegverkeer, bedraagt 63 dB op de westzijde van het gebouw van 23 m hoog. Het geluidklimaat kan als onvoldoende worden geclassificeerd. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of zij een dergelijk geluidklimaat toelaatbaar acht binnen het plangebied.

Bouwbesluit

Indien maatregelen aan de bron of in de overdracht niet aan de orde zijn en gekozen wordt voor het vaststellen van een hogere waarde, dan dient de uitwendige scheidingsconstructie van de betreffende woningen de verblijfsgebieden voldoende te beschermen.

Het Bouwbesluit 2012 stelt alleen eisen aan de gevelgeluidwering voor situaties waar een hogere waarde is verleend. Dit betekent dat geen eisen gelden bij 30 km/uur wegen die een verhoogde geluidbelasting veroorzaken. Uit het oogpunt van gezondheid en comfort is het echter aan te bevelen om toch geluidwerende maatregelen te treffen om ten gevolge van wegverkeer- en spoorweglawaai een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen.

In een aanvullend akoestisch onderzoek zal moeten worden onderzocht of aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn voor de appartementen aan de west- en noordzijde van de toren van 39 m, de west-, zuid- en noordzijde van het gebouw van 23 m, de west- en zuidzijde van de toren van 28 m en aan de westzijde van het gebouw van 18 m om de binnenwaarde van 33 dB te halen. Mocht hieruit blijken dat maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen deze worden genomen.

Vanuit het aspect geluid worden verder geen negatieve aspecten verwacht.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functies van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 835 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Relevante negatieve uitstalingseffecten naar de omgeving zijn uitgesloten.

3.3 Bodem en water

Bodem

Er is een milieuhygiënisch vooronderzoek bodem uitgevoerd ter plaatse van het plangebied (bijlage 3). Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat het plangebied onderzocht dient te worden volgens de strategie "onverdacht, niet lijnvormig" (ONV-NL). Bij onverdachte locaties luidt de onderzoekshypothese dat de bodem niet verontreinigd is. Uit dit onderzoek is gebleken dat verkennend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. Dit wordt uitgevoerd. Mocht uit dit onderzoek blijken dat maatregelen nodig zijn, dan zullen deze worden genomen.

Water

Het plangebied ligt in het beheergebied van het waterschap Brabantse Delta. Uit de Legger van waterschap Brabantse Delta blijkt dat er binnen het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig is.

Binnen het plangebied of in de nabije omgeving ligt een oppervlaktewaterlichaam dat is aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water, de Molenbeek. De Molenbeek ligt op circa 300 meter ten westen van het plangebied en is ook aangewezen als natte ecologische verbindingszone.

Vanuit de eisen van het waterschap is watercompensatie in het kader van de voorgenomen ontwikkeling niet noodzakelijk.

Voor de ontwikkeling gelden de volgende randvoorwaarden:

- ten aanzien van het materiaalgebruik dienen geen uitlopende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC te worden toegepast. Dit om verontreiniging van het hemelwater te voorkomen;
- regenwater en huishoudelijk afvalwater wordt gescheiden opgevangen en afgevoerd naar de gemengde riolering. Bij de herontwikkeling zijn mogelijkheden voor het klimaatbestendige maatregelen zoals groene daken en doorlatende verhardingen.

Negatieve effecten vanuit het aspect water worden uitgesloten.

3.4 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het kader van de Wet natuurbescherming is aangewezen. Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal' bevindt zich op een afstand van circa 7,5 kilometer. Dit gebied is stikstofgevoelig. Het plangebied ligt niet binnen een Natuurnetwerk Nederland-gebied zoals vermeld in paragraaf 2.1 van deze aanmeldnotitie.

Stikstof

De wijzigingen in verkeersstromen zouden kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Om stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden door emissies van de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is hier een onderzoek voor uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in 5. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor de gebruiksfase geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden wordt berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat ervoor de ontwikkeling geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist.

Soortenbescherming

Om de functie van het plangebied voor beschermde soorten te onderzoeken is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (bijlage 6 van het bestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er verblijfplaatsen van vleermuizen en nesten van 'vogels zonder jaarrond beschermd nest' op of rond de planlocatie aanwezig kunnen zijn. Bij de uitvoering dient rekening gehouden te worden met de broedperiode en het voorkomen van vestiging van de zwarte roodstaart tijdens de bouwperiode. Naar aanleiding van de resultaten van de quickscan is nader onderzoek uitgevoerd naar de functie van het plangebied voor de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Daarbij zijn vier paarverblijfplaatsen en één zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in en om het plangebied aangetroffen. De drie in het plangebied aangetroffen paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis zullen vernietigd worden door uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden. Ook de zomerverblijfplaats en paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis buiten het plangebied liggen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Er zal ontheffing van de Wnb worden aangevraagd voor het vernietigen van de drie paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis. Daarvoor zijn inmiddels tijdelijke vleermuiskasten opgehangen. In de nieuwbouw zal een permanente plaats gevonden worden voor de verblijfplaatsen.

Conclusie

Met betrekking tot het aspect gebiedsbescherming worden geen negatieve effecten verwacht. Voor soortenbescherming wordt een ontheffing van de Wnb aangevraagd.

3.5 Luchtkwaliteit

Door de ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 835 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Hierbij wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 1%. In de nibm-tool (versie 23-4-2022) is 2023 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht

van 0,53 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijnstof van 0,13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (figuur 5.6.1). Het project draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. Een toetsing aan de grenswaarden is derhalve niet noodzakelijk.

Tabel 3.5 Resultaten NIBM-tool 2022

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	835
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,53
PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,13
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2020 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Via de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, is bekeken hoe hoog de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van het plangebied zijn. De dichtstbijzijnde toetspunten liggen aan de Laan van Brabant. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020; 17,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂, 16,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ en 8,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen.

Er is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied.

3.6 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Met het plan worden woningen, commerciële en maatschappelijke ruimten mogelijk gemaakt. Woningen en diverse maatschappelijke functies zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen aangemerkt als kwetsbare objecten. Voor commerciële ruimten is de oppervlakte bepalend of sprake is van een beperkt kwetsbaar object of kwetsbaar object. Gelet op de diverse functies en levendigheid in het gebied, worden alle gebouwen in het gebied beschouwd als kwetsbare objecten.

Het gehele plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roosendaal Sloehaven – Roosendaal West en Roosendaal West-Essen. Op basis van artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid dient een verantwoording van het groepsrisico gegeven te worden, waarbij ook het groepsrisico in beeld gebracht dient te worden. Om die reden is een QRA uitgevoerd (bijlage 2). Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico toeneemt van 2,59 naar 2,73 keer de oriëntatiewaarde. Hoewel de toename van het groepsrisico minder is dan 10%, is een uitgebreide verantwoording te worden opgesteld, omdat de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Verder ligt het plangebied in het invloedsgebied van de A17 en A58. De afstand van het plangebied tot deze wegen is groter dan 200 meter. Ook hiervoor is verwezen naar de verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

Voor de volgende scenario's wordt ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid:

- Een incident met brandbare gassen op het spoor;
- Een incident met toxische stoffen op de A17, A58 en het spoor.

Een incident met brandbare vloeistoffen heeft een reikwijdte die niet reikt tot het plangebied en is om die reden niet afgewogen.

Voor het scenario met brandbare gassen op het spoor dient een uitgebreide verantwoording te worden opgesteld. Voor de onderdelen dichtheid van personen en het groepsrisico wordt verwezen naar de uitgevoerde QRA, die als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

Scenario met brandbare gassen (spoor)

Een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) is een explosie bij brandbare gassen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een warme BLEVE en een koude BLEVE. Een warme BLEVE ontstaat door een incident met een (externe) brand waarbij een tankwagon met bijvoorbeeld LPG is betrokken. Vanwege oplopende temperaturen neemt de druk in de tankwagon toe. Binnen circa 20 minuten leidt het vrijkomen en het ontsteken van de inhoud tot overdrukeffecten en een grote vuurbal, een BLEVE. De hittestraling is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken.

Een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het scheuren van de tank wordt veroorzaakt door een plotselinge verzwakking van de tankwand, de maximale druk en temperatuur worden niet bereikt. Het effect is daarom beperkter dan bij een warme BLEVE, maar er is geen vluchttijd, omdat de explosie direct plaatsvindt.

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geen tijd beschikbaar zijn voor zelfredding. Bij een warme BLEVE is er mogelijk beperkte vluchttijd. Gezien deze korte tijd zijn er geen mogelijkheden tot evacuatie door de brandweer. Daarom zullen de personen op eigen kracht of door het personeel het gebied moeten ontvluchten in geval van een incident. De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid moeten daarom in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer worden gezocht. Maatregelen aan de bron liggen niet binnen het bereik van het bestemmingsplan.

Zelfredzaamheid

Het gehele plangebied is gelegen buiten 115 meter van het spoor. Dit betekent dat het plangebied ligt in de zogenaamde 2^e ring. Personen binnen dit gebied zijn in gebouwen grotendeels voldoende beschermd tegen de gevolgen van een BLEVE. Na optreden van dit incident is vluchten voor deze personen de gewenste optie. Ontsluitingswegen die leiden van de risicobron af zijn geschikte vluchtroutes. Ten aanzien van de zelfredzaamheid gelden in beginsel geen belemmeringen, mogelijk aandachtspunt zijn de maatschappelijke functies.

Bestrijdbaarheid

Bestrijding van een dreigende warme BLEVE vereist een goede bereikbaarheid en veel bluswater bedoeld voor het voor het koelen van de tank. Bij voldoende koeling zal een (dreigende) warme BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

Noodzakelijk voor het voorkomen van een (dreigende) warme BLEVE is.

- Tijdige aankomst brandweer;

- Tijdige bereikbaarheid tankwagon;
- Tijdige beschikbaarheid bluswater;
- Inzet waterkanonnen voor tweezijdige koeling tankwagon.

Indien de warme BLEVE niet voorkomen kan worden, is het relevant dat er voldoende bluswatervoorzieningen zijn en dat het gebied tweezijdig toegankelijk is.

Voor effectief optreden na het plaatsvinden van een warme of koude BLEVE is het relevant dat:

- Het gebied tweezijdig toegankelijk is;
- Een effectieve bluswatervoorziening;
- Er passende slagkracht is van de brandweer (in de omgeving).

Toxische scenario's (A17, A58 en spoor)

In dit scenario komt een wolk met toxische stoffen vrij die zich verspreidt in de omgeving. Deze kan ontstaan als gevolg van het lek raken van een container/tankwagen/etc. met gevaarlijke stoffen (door uitdamping verspreiding in de omgeving).

Aanwezigen in het plangebied die worden blootgesteld aan de toxische wolk kunnen ernstige gezondheidsschade oplopen en kwetsbare groepen (longpatiënten) kunnen in het 'worstcase scenario' overlijden. Overige gevolgen zijn irritatie van de luchtwegen en branderige ogen.

Zelfredzaamheid

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden (safe-haven-principe).

De Veiligheidsregio adviseert in nieuwe bouwwerken een afsluitbare mechanische ventilatie toe te passen. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de detaillering van gevels, ramen en kozijnen, zodat deze goed luchtdicht zijn uitgevoerd. De detaillering van gevels, ramen en kozijnen volgt uit het Bouwbesluit 2012. Belangrijk is het controleren van een juiste uitvoering hiervan tijdens de bouw. Het toepassen van een afsluitbare mechanische ventilatie kan niet middels het Bouwbesluit worden afgedwongen. Om de toepassing hiervan te bevorderen wordt, hierover actief gecommuniceerd met initiatiefnemers van bouwprojecten.

De Veiligheidsregio adviseert daarnaast in het algemeen om actief te communiceren met gebruikers/bewoners van het invloedsgebied over de risico's en mogelijk te nemen maatregelen. Dit vraagt om een actief beleid op het gebied van risicocommunicatie.

Bestrijdbaarheid

Voor toxische gassen kan alleen aan bronbestrijding worden gedaan indien het om een lekkage gaat. De brandweer kan dan proberen om het gat te dichten. Effectbestrijding is tevens mogelijk door de concentratie te verdunnen, bijvoorbeeld met behulp van een waterscherm. Dit is alleen mogelijk als de brandweer tijdig aanwezig is. Bij een toxisch incident is het belangrijk dat de bestrijding plaatsvindt vanaf bovenwinds gebied (daar waar de wind vandaan komt). Het is daarom belangrijk dat de bron tweezijdig bereikbaar is.

Bij het ineens vrijkomen van de gehele inhoud van de tank, zal deze effectbestrijding lastig te realiseren zijn. De mogelijkheden voor slachtofferreductie worden bepaald op basis van de mogelijkheden om de vergiftiging te behandelen. Slachtofferreductie is ook mogelijk door snelle ontruiming/evacuatie. Het niet of korter blootstellen aan een toxische stof zal het aantal slachtoffers verminderen.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Gelijktijdig met het bestemmingsplan wordt ook het bouwplan voorbereid. Daarbij wordt onderzocht welke bouwkundige en andere veiligheidsmaatregelen kunnen worden genomen.

De voormalige V&D locatie is een gebouw dat al gedurende jaren leegstaat. De leegstand is een ongewenste situatie die allerlei andere risico's met zich meebrengt, zoals vandalisme, inbraak en een verminderde leefbaarheid van de omgeving. Om de ontwikkeling financieel haalbaar te maken en bovendien een bijdrage te leveren aan de woningtekorten in met name het sociale segment is gekozen voor deze uitwerking. De toename van het groepsrisico wordt daarbij aanvaard, ook omdat er diverse veiligheidsmaatregelen genomen worden.

Advies Veiligheidsregio

PM

Vanuit het aspect externe veiligheid worden daarom geen negatieve effecten verwacht. De gemeenteraad dient bij vaststelling van het bestemmingsplan kennis te nemen van en verantwoording te nemen over het groepsrisico.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Duurzaamheid en klimaatadaptatie speelt een belangrijke rol. Zo zal gebruik gemaakt worden van zonne-energie en warmtekoude opslag. Ook wordt het regenwater opgeslagen en gebruikt voor bijvoorbeeld het doorspoelen van het toilet en onderhoud van het groen. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

In het gebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig die van provinciaal of rijksbelang zijn. Wel ligt een deel van het plangebied in de historische stadskern Roosendaal, die zich tussen de Kade, Markt, Burgehoutsestraat en Emile van Loonpark bevindt. De architectuur van de bebouwing aan de Dr. Braberstraat en de Markt houdt hier rekening mee.

Archeologie

Het noordelijk deel van het plangebied is voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'. Indien werkzaamheden plaatsvinden die dieper reiken dan 0,5 meter onder maaiveld en een oppervlakte hebben van meer dan 50 m² dient archeologisch onderzoek plaats te vinden. De gronden zijn echter al ontgraven ten behoeve van de huidige bebouwing.

Vanuit de aspecten cultuurhistorie en archeologie worden geen negatieve effecten

3.8 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen te worden getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader



te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de relatief beperkt omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.9 Mitigerende maatregelen

Voor dit plan worden de volgende mitigerende maatregelen genomen:

- Er dient rekening te worden gehouden met de broedperiode en het voorkomen van vestiging van zwarte roodstaart tijdens de bouwperiode.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het plan niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarbij is het wel van belang dat de maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf 3.9 van deze notitie. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.



BIJLAGEN

