



Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg

OPGESTELD VOOR:
GEMEENTE ROSENDAAL

OPGESTELD DOOR:
STANTEC BV

12-6-2023
REFERENTIE 20220287



Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg

In opdracht van:
Gemeente Roosendaal

Opgesteld door:
M.M. Kooijman-Bons

Projectnummer:
20220287

Datum:
12 juni 2023

Versie	Vrijgegeven door	Paraaf	Datum
voorontwerp	MK		12 juni 2023

Bezoekadres
Hoevestein 20b
4903 SC OOSTERHOUT
www.stantec.com/nl

KVK Haaglanden 27 18 43 23
BNP Paribas 022 77 40 432
IBAN NL11BNPA0227740432 BIC BNPANL2A
Stantec BV is ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 en VCA** gecertificeerd

Het is niet toegestaan de inhoud en/of vorm van door Stantec opgestelde rapportages aan te passen

Inhoudsopgave

1.0	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldende bestemmingsregeling	3
1.4	Leeswijzer	7
2.0	Beleidskader	8
2.1	Rijksbeleid	8
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid	18
3.0	Beschrijving plangebied	21
3.1	Historische analyse van het gebied	21
3.2	Ruimtelijke analyse van het gebied	23
3.3	Functionele analyse van het gebied	25
4.0	Onderzoeken	26
4.1	Bedrijven- en milieuzonering	26
4.2	Lichtkwaliteit	26
4.3	Luchtkwaliteit	26
4.4	Externe veiligheid	27
4.5	Geluid	28
4.6	Bodem	30
4.7	Water	31
4.8	Flora en fauna	35
4.9	Stikstof	40
4.10	Cultuurhistorie, archeologie en monumenten	41
4.11	M.E.R.-BEOORDELING	44
5.0	Visie op het plangebied	46
5.1	Inleiding	46
5.2	Verkeersstudie Beter Bereikbaar Tolberg	46
5.3	Tracéstudie Tolberg	47
5.4	Verkeersonderzoek Tracéstudie Tolberg, voorkeursalternatief	47
5.5	Uitgangspunten en randvoorwaarden	48
5.6	Ruimtelijke streefbeelden	49
6.0	Juridische aspecten	52
6.1	Standaard vergelijkbare bestemingsplannen (SVBP)	52
6.2	Opzet van de nieuwe bestemmingsregeling	52
7.0	Economische uitvoerbaarheid	57
7.1	Financiering	57
7.2	Exploitatieplan	57
7.3	Grondaankoop	57

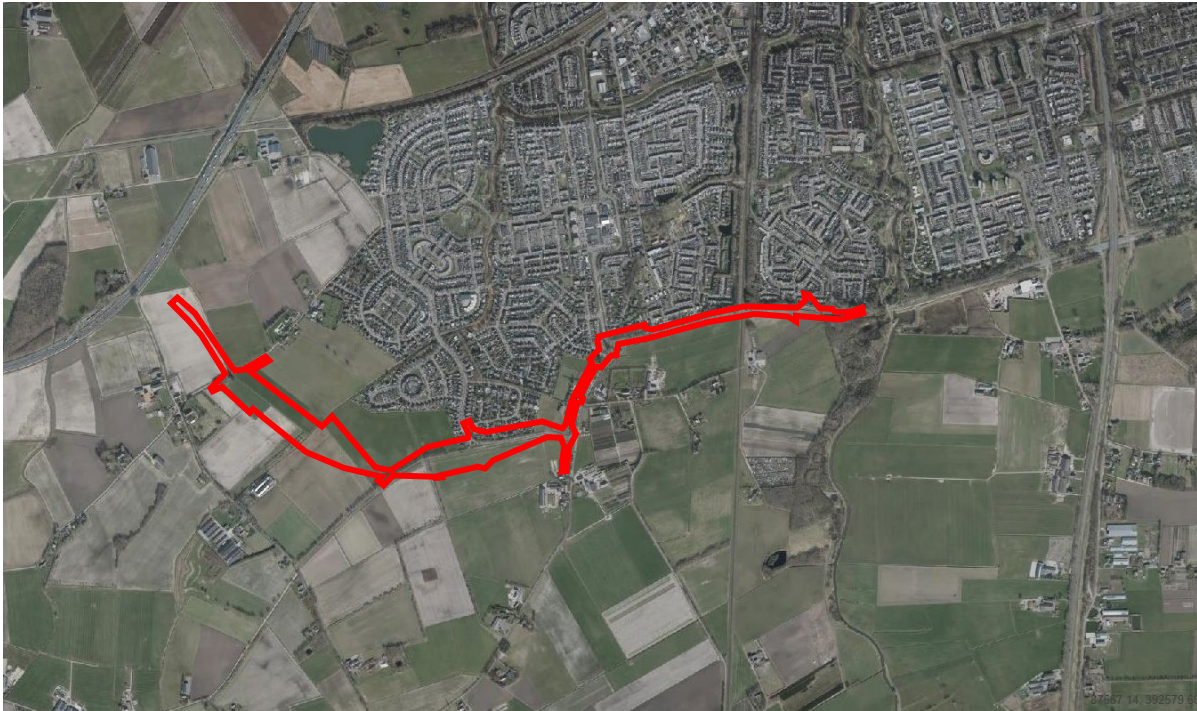
8.0 Overleg en inspraak	58
8.1 Omgevingsdialoog	58
8.2 Overleg	58
8.3 Ontwerp bestemmingsplan	58

Bijlage 1:	Ecologische quickscan Verbindingsweg Tolberg Roosendaal, Eco Assist, d.d.14 juli 2022
Bijlage 2:	Nader onderzoek verbindingsweg Tolberg Roosendaal In het kader van de Wet natuurbescherming, Eco Assist, d.d.23 mei 2023;
Bijlage 3:	Nee-tenzij-toets uitbreiding Verbindingsweg Tolberg Roosendaal, Eco Assist, d.d. 30 mei 2023;
Bijlage 4:	Onderzoek luchtkwaliteit Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg te Roosendaal, Stantec B.V., d.d. 3 februari 2023
Bijlage 5:	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg te Roosendaal, Stantec B.V., d.d. 30 september 2022
Bijlage 6:	Milieuhygiënisch vooronderzoek (bodem) Ontsluitingsweg Tolberg te Roosendaal, Stantec B.V., d.d. 4 oktober 2022
Bijlage 7:	Waterparagraaf ontsluitingsweg Tolberg te Roosendaal, Stantec B.V., d.d. 16 september 2022
Bijlage 8:	Archeologisch onderzoek Roosendaal, Nieuwe Verbindingsweg Tolberg, Transect, d.d. 25 januari 2023
Bijlage 9:	Landschappelijk inpassingsplan, Arcadis, december 2022
Bijlage 10:	Landschappelijk inpassingsplan – kwaliteitsverbetering, Arcadis, december 2022
Bijlage 11:	Samenvatting rapport Goudappel Tracéstudie Tolberg – Quickscan Bewonersvarianten, Goudappel, d.d. 13 mei 2020
Bijlage 12:	Veelgestelde vragen – Verbindingsweg Tolberg met A58, d.d. 09-01-2020

1.0 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

De wijk Tolberg in het zuidwesten van Roosendaal kent al jaren problemen met de bereikbaarheid. De wijk is ingesloten door de spoorlijn Roosendaal – Antwerpen en de Rijksweg A58. De huidige spoorwegovergang is zeer storingsgevoelig, waardoor deze soms langdurig gesloten zijn. Om de overlast van deze sluiting, met verkeersdrukte als gevolg, te verminderen én om de veiligheid van het oversteken van het spoor te verbeteren, is een wijziging van de situatie noodzakelijk. In 2012 zijn de eerste studies verricht om te komen tot een oplossing. Echter voor de ondertunneling van het spoor was geen budget beschikbaar en diende eerst het benodigde budget vrij te komen. In afwachting van het budget werd in 2017-2018 duidelijk dat ten westen van Tolberg het nieuwe Bravis ziekenhuis zouden worden gerealiseerd. Hiervoor wordt het totale gebied 'De Bulkenaar' herontwikkeld. Deze gebiedsontwikkeling is aangegrepen om ook de plannen voor de verbetering van de ontsluiting van de wijk Tolberg opnieuw op te pakken. In het kader van het verbeteren van deze ontsluiting is gekozen voor de aanleg van een nieuwe randweg, tussen De Bulkenaar en Tolberg.



Luchtfoto anno 2022 met in rood de globale begrenzing van het plangebied.

De realisatie van het voornoemde initiatief past niet binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Om het initiatief mogelijk te maken, dient voor de nieuwe locatie een nieuw ruimtelijk en functioneel kader te worden bepaald in de vorm van een nieuw bestemmingsplan. In deze plantoelichting wordt de onderbouwing gegeven voor de bestemmingsplanherziening.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied maakt grotendeels onderdeel uit van het buitengebied en voor een klein deel van de kern van de gemeente Roosendaal. Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 221.834 m². In de huidige situatie bevinden zich binnen het plangebied met name agrarische gronden. Onderstaande figuur toont de ligging van het plangebied.



Globale begrenzing plangebied Verbindingsweg Tolberg

1.3 GELDENDE BESTEMMINGSREGELING

Voor het plangebied gelden de bestemmingsplannen 'Buitengebied Roosendaal Nispen', 'Tolberg' en 'Bulkenaar'. Deze plannen zijn vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van de gemeente Roosendaal op respectievelijk 2 november 2016, 24 april 2018 en 4 april 2022. In deze bestemmingsplannen komen verschillende enkelbestemmingen, dubbelbestemmingen en gebieds- en functieaanduidingen voor. Deze worden hieronder kort toegelicht.

1.3.1 Buitengebied Roosendaal Nispen

Enkelbestemming

Agrarisch: De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijven, niet zijnde een grondgebonden veehouderij, intensieve veehouderij of paardenhouderij, tenzij door een aanduiding anders aangegeven. Ook zijn de gronden bestemd voor bedrijfswoningen, waterhuishoudkundige doeleinden, kleinschalig kamperen, recreatie en doeleinden van openbaar nut, alle met bijbehorende voorzieningen.

Natuur: De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van bestaande biotopen, bossen, aardkundige, cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden, waterhuishoudkundige doeleinden, recreatie en agrarisch gebruik gericht op natuurbeheer, met bijbehorende voorzieningen.

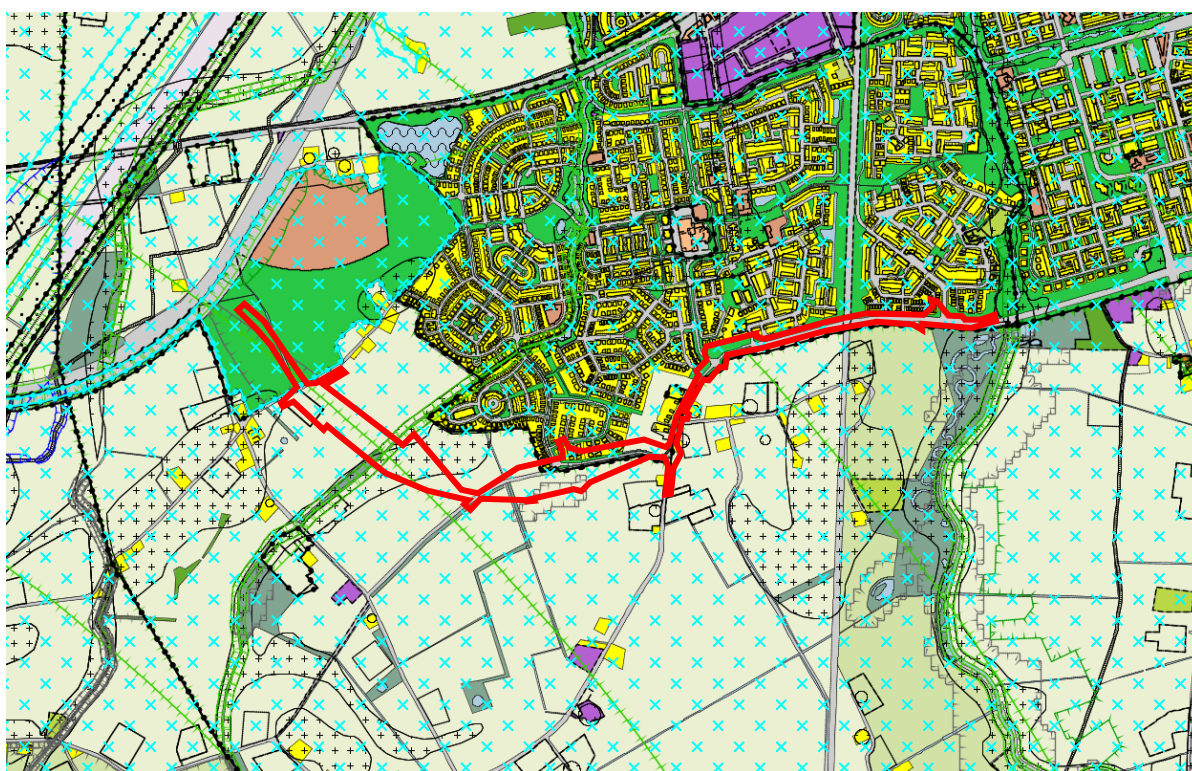
Water: De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor watergangen en andere waterpartijen met daarbij behorende voorzieningen en hieraan gerelateerde zaken, waaronder civieltechnische kunstwerken.

Dubbelbestemming

Waarde – Archeologie 1: De voor 'Waarde – Archeologie 1' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van hoge archeologische waarden.

Waarde – Archeologie 2: De voor 'Waarde – Archeologie 1' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van middelhoge archeologische waarden.

Waarde – Ecologie: De voor 'Waarde – Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de instandhouding en ontwikkeling van natte en/of droge ecologische verbindingzone.



Geldende bestemmingsplannen met in rood globale begrenzing van het plangebied

Gebiedsaanduiding

Vrijwaringszone – beschermingszone: De voor ‘Vrijwaringszone – beschermingszone’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor waterschapsdoeleinden ten behoeve van de aan deze zone grenzende waterloop en als zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen.

Overige zone – reservering waterberging: Het gaat hier om de gebieden die zijn aangewezen als reserveringsgebied voor waterberging.

Vrijwaringszone – radar 07: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 80 meter boven NAP.

Vrijwaringszone – radar 08: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 85 meter boven NAP.

Vrijwaringszone – radar 09: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 90 meter boven NAP.

Functieaanduiding

Bedrijfswoning uitgesloten: Ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijfswoning uitgesloten’ is geen bedrijfswoning binnen het betreffende bouwvlak toegestaan.

Paardenhouderij: Ter plaatse van de aanduiding ‘paardenhouderij’ is een paardenhouderij toegestaan.

1.3.2 Tolberg

Enkelbestemming

Verkeer: De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, en verscheidene gebruiken van de openbare ruimte. Ter plaatse van de functieaanduiding ‘Railverkeer’ zijn uitsluitend spoorwegen met bijbehorende voorzieningen mogelijk.

Bedrijf: Binnen deze bestemming is een zend- en ontvangstmast ten behoeve van telecommunicatie toegestaan.

Groen: De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn met name bestemd voor beplantingen, bermen, terrassen, watergangen, geluidswerende voorzieningen en overige voorzieningen ten behoeve van algemeen nut.

Water: De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor watergangen en andere waterpartijen met de daarbij behorende voorzieningen zoals bruggen en duikers en daarmee vergelijkbare voorzieningen, bergbezinkbassins, retentievoorzieningen, bermen, beplantingen, civieltechnische kunstwerken en voorzieningen ten behoeve van algemeen nut.

Dubbelbestemming

Waarde – Archeologie 2: De voor 'Waarde – Archeologie 2' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van middelhoge archeologische waarden.

Waarde – Ecologie: De voor 'Waarde – Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de instandhouding en ontwikkeling van natte en/of droge ecologische verbindingzone.

Functieaanduiding:

Zend-/ ontvangstinstallatie: Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd c.q. gerealiseerd een zend-/ontvangstinstallatie.

1.3.3 Bulkenaar

Enkelbestemming

Groen – Landschapspark: De voor 'Groen – Landschapspark' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschapswaarden, ecologische waarden en natuurwaarden en daarbij behorende voorzieningen.

Dubbelbestemming

Waarde – Archeologie 1: De voor 'Waarde – Archeologie 1' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van hoge archeologische waarden.

Gebiedsaanduiding

Overige zone – reservering ontsluitingsweg Tolberg: De voor 'overige zone - reservering ontsluitingsweg Tolberg' aangewezen gronden, zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor reservering van het tracé van de voorgenomen ontsluitingsweg van de wijk Tolberg.

Vrijwaringszone – radar 07: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 80 meter boven NAP.

Vrijwaringszone – radar 08: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 85 meter boven NAP.

Vrijwaringszone – radar 09: Vanwege de nabijheid van vliegbasis Woensdracht geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied, van 90 meter boven NAP.

De voorgestane ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuwe verbindingsweg en het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Dit is niet toegestaan binnen de bestemmingsomschrijving van de geldende bestemmingsplannen.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan worden de relevante beleidskaders beschreven. In hoofdstuk 3 vindt een beschrijving van het plangebied plaats en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de diverse omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 bevat de visie op het plangebied. In hoofdstukken 6 en 7 worden respectievelijk de juridische aspecten en economische uitvoerbaarheid behandeld. In hoofdstuk 8 wordt tot slot aandacht besteed aan de relevante overleggen en inspraakmomenten die behoren tot het plan.

2.0 BELEIDSKADER

2.1 RIJKSBELEID

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Toetsingskader

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Met de NOVI biedt het Rijk een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werkt het Rijk aan haar prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.



Prioriteit 1
Ruimte voor
klimaatadaptatie en
energietransitie



Prioriteit 2
Duurzaam economisch
groeipotentieel



Prioriteit 3
Sterke en gezonde
steden en regio's



Prioriteit 4
Toekomstbestendige
ontwikkeling van het
landelijk gebied

In de NOVI worden de nationale belangen duidelijk benoemd, worden nationale keuzes gemaakt, wordt richting gegeven aan decentrale afwegingen én wordt gebiedsgericht gewerkt. Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond.

Toetsing bestemmingsplan

In dit bestemmingsplan zijn geen strijdigheden met de uitgangspunten uit de NOVI opgenomen. Het realiseren van een verbindingsweg aan de zuidzijde van Roosendaal draagt bij aan de bereikbaarheid van het gebied. Dit past binnen het rijksbeleid. In 2050 dient een goede en betrouwbare infrastructuur, als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, te zijn gerealiseerd. Dit geldt voor verbindingen binnen en tussen steden en economische kerngebieden door het land, maar ook over de grens. De realisatie van een verbindingsweg sluit aan bij dit beleid.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Toetsingskader

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

Toetsing bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringgebied van het vliegveld van Woensdrecht. In het geldende bestemmingsplan is daarvoor een vrijwaringszone opgenomen. Hierbij geldt dat bij bouwwerkzaamheden rekening moet worden gehouden met een maximale bouwhoogte oplopend van 75 meter tot 113 meter boven NPA. Het gaat daarbij om een verbod op gebouwen hoger dan tenminste 75 meter NAP. Binnen het plangebied wordt geen bebouwing hoger dan 75 meter mogelijk gemaakt. Het radarverstoringgebied is wel juridisch vastgelegd in dit bestemmingsplan.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Ladder voor duurzame verstedelijking)

Toetsingskader

Het Rijk heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De toelichting bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling;
- Als het bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet het plan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De ladder hoeft alleen te worden doorlopen indien sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Onder stedelijke ontwikkeling wordt gezien het bepaalde in artikel 1.1.1 Besluit ruimtelijke ordening: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' vallen onder meer accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport, leisure en accommodaties voor recreatie. Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

Toetsing bestemmingsplan

Het is van belang om bij de vaststelling van bestemmingsplannen e.d. de ladder voor duurzame verstedelijking juist toe te passen. Maar voordat daaraan wordt toegekomen, moet worden gezien of de ladder wel van toepassing is. Dat hangt af van de vraag of wordt voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een verbindingsweg met bijbehorende voorzieningen. De aanleg van een verbindingsweg wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Verdere toetsing aan de ladder duurzame verstedelijking is daarom niet noodzakelijk.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

2.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant', Visie op de Brabantse leefomgeving

Toetsingskader

De Omgevingswet bundelt de wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur, cultureel erfgoed en water. En regelt zo het beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De provincie wil alvast gaan werken volgens de uitgangspunten van de Omgevingswet en heeft in december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving van de provincie voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Om Brabant in de toekomst welvarend, verbonden en klimaatproof te laten zijn, onderscheidt de Omgevingsvisie een basisopgave en vier hoofdogaven die nauw met elkaar samenhangen en die op elkaar inwerken als de tandwielen in een machine:

- Basisopgave: Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit
- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Toetsing bestemmingsplan

Door de groei van de mobiliteit staat de bereikbaarheid van Brabant onder druk. Hierdoor wordt ook het leefklimaat in de binnensteden bedreigd. De provincie zet hierbij in op een comfortabel, veilig en betrouwbaar verkeers- en vervoersysteem dat keuzes biedt aan mensen en bedrijven om hun mobiliteitsbehoeften zo optimaal mogelijk in te vullen. Het realiseren van een verbindingsweg ten behoeve van een betere ontsluiting van het bestaande stedelijk gebied, een goede doorstroming en een optimale bereikbaarheid van de wijk Tolberg, sluit aan bij de doelstellingen van de omgevingsvisie.

2.2.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Toetsingskader

De Interim omgevingsverordening (lov) betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies. De Interim omgevingsverordening vervangt zes provinciale verordeningen, maar is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie. In principe zijn de huidige regels gehandhaafd met het huidige beschermingsniveau. In de verordening wordt onderscheid gemaakt tussen rechtstreeks werkende regels en instructieregels gemeenten.

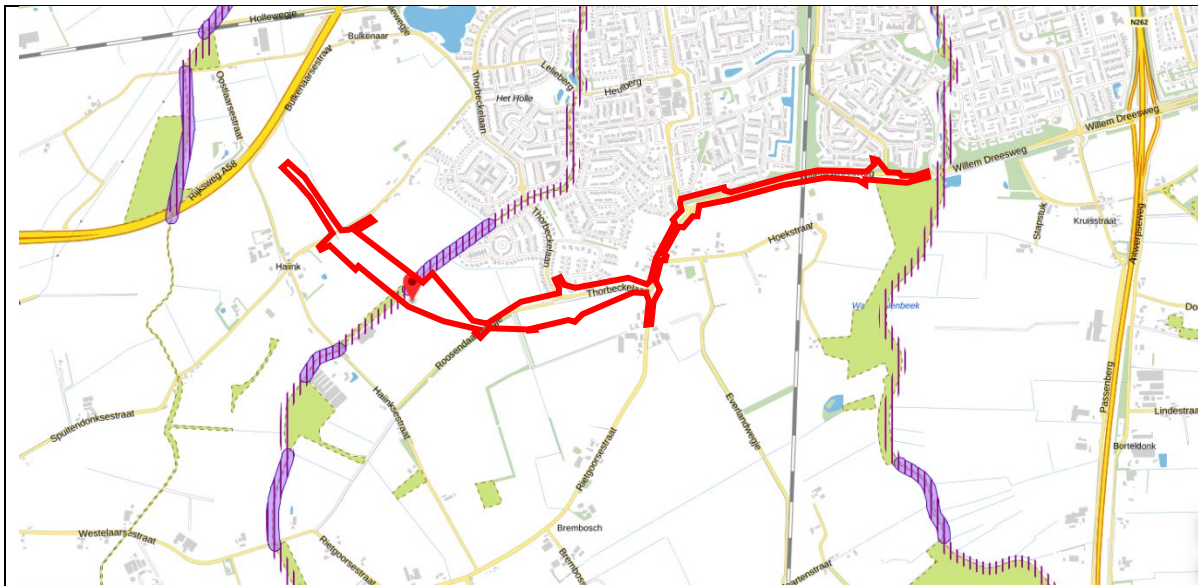
Toetsing bestemmingsplan

Rechtstreeks werkende regels

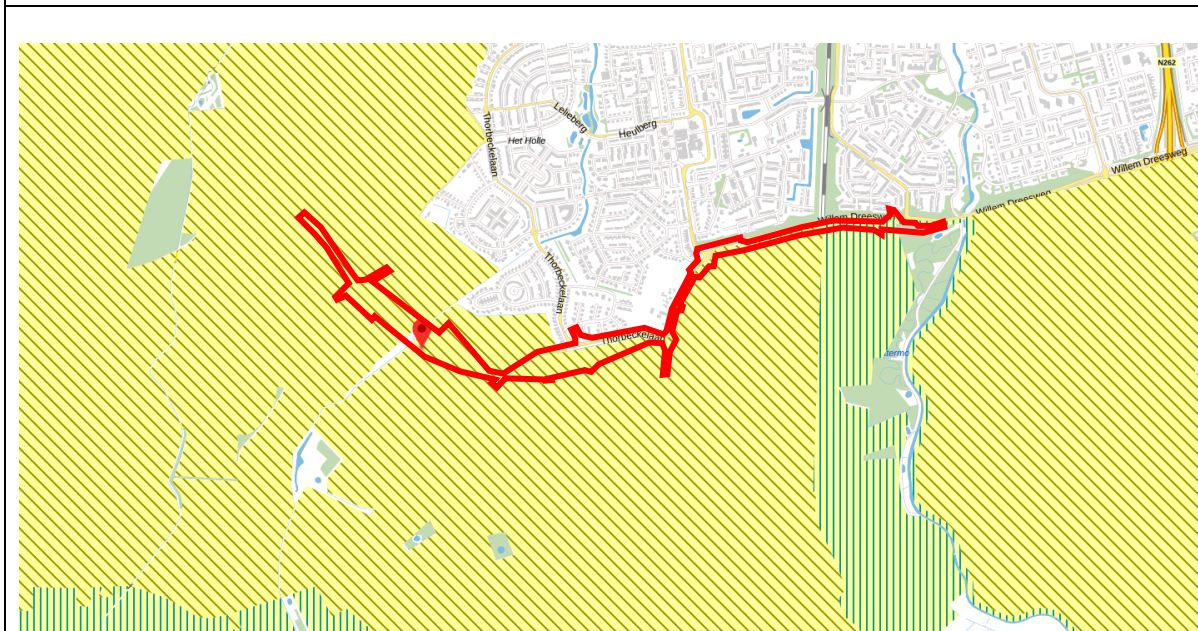
In het plangebied gelden rechtstreeks werkende regels ten aanzien van landbouw met een verbod tot toename van dierenverblijven voor geiten en veehouderij.

Instructieregels voor gemeente

Er zijn voor verschillende thema's nadere instructieregels voor gemeenten in de Interim omgevingsverordening opgenomen. De meest relevante thema's voor het plangebied zijn hierna weergegeven met het plangebied in rood omrand.



Natuur en stiltegebieden



Basiskaart landelijk gebied

Voorgaande afbeeldingen laten zien dat voor het plangebied twee werkingsgebieden gelden. Hierna worden de belangrijkste beleidsuitgangspunten per werkingsgebied genoemd.

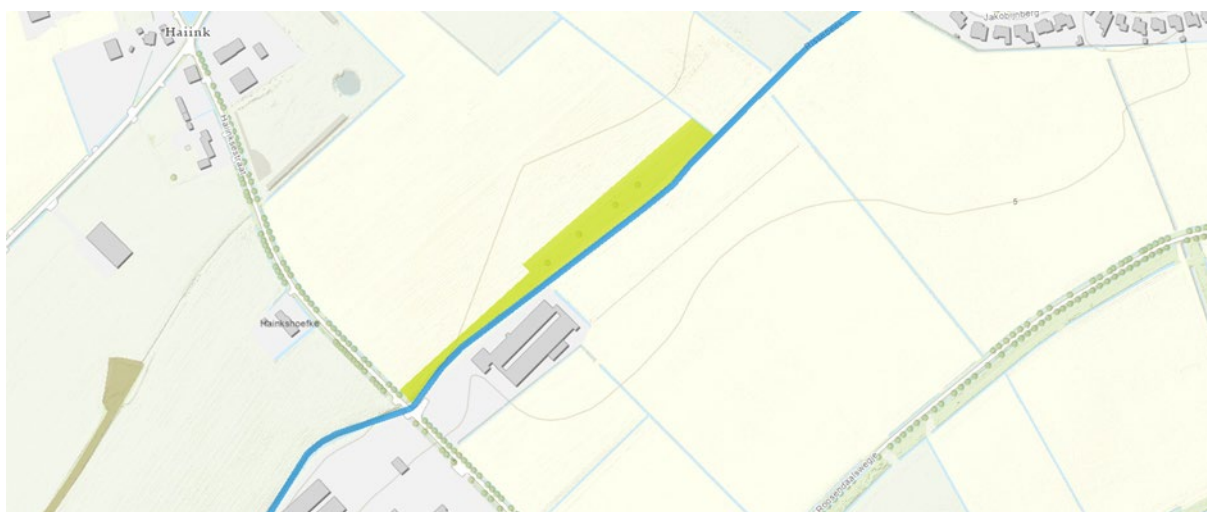
Behoud en herstel van watersystemen (themakaart Natuur en stiltegebieden): Een klein deel van het plangebied is aangewezen als 'Behoud en herstel van watersystemen'. In deze gebieden is het beleid gericht op verbetering en herstel van het natuurlijke watersysteem van bovenregionaal belang en de ruimte die daarvoor nodig is. De aanduiding 'behoud en herstel van watersystemen' is opgenomen ter bescherming van de Rissebeek. De afmeting van de zone bedraagt 25 meter, gemeten uit het hart van de waterloop. De zone overlapt een klein deel van het plangebied en is in het geldende bestemmingsplan als beschermingszone opgenomen. De betreffende zone is in het voorliggende plan opgenomen, met de aanduiding 'vrijwaringszone – beschermingszone'.

Natuur Netwerk Brabant - Ecologische verbindingszone (themakaart Natuur en stiltegebieden): Een bestemmingsplan gelegen in Natuur Netwerk Brabant (NNB) strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. Het bestemmingsplan stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken. De ecologische verbindingszone concentreert zich rondom de Rissebeek en de Molenbeek.

De verbindingsweg kruist de ecologische verbindingszone van de Rissebeek (NNB). De kruising van de weg met de NNB zal plaatsvinden door middel van een brug.

Ter plaatse heeft de NNB een breedte van 5 meter met als beheertype 'N03.01 Beek en Bron'. In het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Roosendaal Nispen' is dit gebied opgenomen in de bestemming 'Water'.

Aan de noordzijde van de voornoemde NNB ligt een zoekgebied NNB met als beheertype 'Bos'. In het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Roosendaal Nispen' is dit gebied opgenomen in de bestemming 'Natuur' met de dubbelbestemming 'Waarde-Ecologie'.



Uitsnede Natuurbeheerplan

Uitgangspunt van de aanleg van de verbindingsweg is het behoud van de ecologische verbindingzone. Ten behoeve van de realisatie van een brug om de verbindingsweg op hoogte met de NNB te laten kruisen is in de bestemmingen 'Water' en 'Natuur' een aanduiding 'weg' opgenomen. Ter plaatse blijft de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' bestaan. Binnen de dubbelbestemming is ook de mogelijkheid opgenomen om een brug te realiseren. Met de planregels is voldoende geborgd dat er geen sprake is van aantasting van de NNB ter plaatse van de Rissebeek.

Ten behoeve van het wijzigen van de aansluiting van de Bergrand (vanuit Tolberg) met de Willem-Dreesweg in een rotonde is een klein deel van het grondgebied van de NNB noodzakelijk. Ten zuiden van de rotonde is een vrijliggend fietspad voorzien. Om het fietspad te kunnen realiseren wordt de bestaande watergang richting het zuiden verlegd. Deze watergang komt te liggen in het gebied van de NNB. In overleg met de provincie dient te worden bepaald of hiervoor sprake is van een compensatie.

Verkeersdoeleinden in landelijk gebied

In artikel 3.46 van de lov zijn randvoorwaarden opgenomen voor de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg. Deze regels zijn met name gericht op een goede onderbouwing van de ontwikkeling. Een bestemmingsplan voor uitbreiding van de verkeersdoeleinden in het landelijk gebied dient minimaal de volgende onderdelen te bevatten:

- a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
- c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
- d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

Verspreid over de voorliggende toelichting komen bovenstaande onderdelen ruim aan bod, waarmee is voldaan aan bovenstaande randvoorwaarden.

Landelijk gebied/ Kwaliteitsverbetering landschap (art. 3.9):

Iedere ruimtelijke ontwikkeling in het Landelijk Gebied gaat gepaard met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit. Hiervoor zijn in de lov de volgende regels opgenomen:

1. *Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving.*
2. *Het bestemmingsplan motiveert dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd door dat:*
 - a. *dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan; of*
 - b. *de afspraken uit het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken, worden nagekomen.*
3. *Een verbetering van de landschappelijke kwaliteit kan mede de volgende aspecten omvatten:*
 - a. *de op grond van deze verordening verplichte landschappelijke inpassing;*
 - b. *het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;*
 - c. *het behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen;*
 - d. *het wegnemen van verharding;*

- e. *het slopen van bebouwing;*
- f. *de realisering van het Natuur Netwerk Brabant en ecologische verbindingzones;*
- g. *het aanleggen van extensieve recreatieve mogelijkheden.*

4. *Ingeval er toepassing wordt gegeven aan het tweede lid onder b geldt dat een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd én over de besteding van dat fonds periodiek verslag wordt gedaan in het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken.*

Uit bovenstaande blijkt dat de ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt, altijd een goede landschappelijke inpassing dient te bevatten. De gemeente Roosendaal maakt onderdeel uit van de regio West-Brabant. Afspraken over kwaliteitsverbetering zijn gemaakt in het Afsprakenkader Kwaliteitsverbetering van het landschap in de regio West-Brabant. De regio heeft in het afsprakenkader drie categorieën onderscheiden. De ontwikkeling van een verbindingsweg maakt geen onderdeel uit van categorie 1 of 2 en behoort daarmee automatisch bij categorie 3. Er zijn binnen categorie 3 verschillende ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor afhankelijk van de invloed op het landschap een minimale investering als tegenprestatie wordt gevraagd. Voor de ontwikkeling van een verbindingsweg gelden **maatwerk** afspraken, die niet specifiek in een waardevermeerdering hoeven of kunnen worden uitgedrukt. Hier wordt aan het einde van de paragraaf ten aanzien van het 'landschappelijk inpassingsplan' nader op ingegaan.

Ten behoeve van de ontwikkeling is, in overleg met de gemeente, een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. De daarvoor aangewezen en beschikbare gronden zijn in het bestemmingsplan voorzien van de passende bestemming 'Groen' met de aanduiding 'landschappelijke inpassing'. De uitvoering van het landschappelijk inpassingsplan is als voorwaardelijke verplichting voor de realisatie van de verbindingsweg in de regels opgenomen. Op die manier is aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing planologisch en juridisch geborgd.

De doelstelling van het landschappelijk inpassingsplan is het inpassen van de nieuwe verbindingsweg in de landschappelijke samenhang. Dat betekent dat de weg wordt geïntegreerd in de omgeving en dat eventuele ruimtelijke knelpunten worden opgelost.

Landschappelijk inpassingsplan

De toekomstige verbindingsweg vormt met name ten zuiden van de wijk Tolberg een duidelijke grens tussen stedelijk gebied en landelijk gebied. De inpassing van de weg biedt mogelijkheden om deze grens op verschillende manieren aan te laten sluiten op het landschap. Vanuit de participatiebijeenkomsten is naar voren gekomen dat men de weg zo min mogelijk wil zien in het landschap en dat men het huidige karakter van het landschap zo veel mogelijk wil behouden.

Om de zichtbaarheid in het landschap zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om het dwarsprofiel van het nieuwe tracé zo smal mogelijk te houden. Dit wordt gerealiseerd door het toepassen van een 2x1 profiel waarbij de rijrichtingen gescheiden worden door dubbele doorgetrokken as-markering. Daarnaast wordt geen laanbeplanting toegepast in de buitenbermen om zo het tracéverloop door het bestaande landschap zo min mogelijk te benadrukken. Om het zicht vanaf de wijk Tolberg op de weg te beperken worden langs de bestaande watergangen die parallel aan het nieuwe tracé door het tussenliggende gebied lopen stroken met beplanting aangebracht.

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de verbindingsweg Tolberg is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, dat als bijlage bij deze toelichting is opgenomen. In het landschappelijk inpassingsplan is de landschappelijke inpassing opgedeeld in drie deelgebieden:

1. Deelgebied Haiink
2. Deelgebied Groenblauwe zones
3. Deelgebied Landschapstuin

Hierna volgt een korte samenvatting van de landschappelijke inpassing.

Deelgebied Haiink

Haiink vormt een landelijk gehucht met relatief veel groen (erven, tuinen en laanbeplanting). De nieuwe verbindingsweg komt te liggen in het open landschap vlak langs Haiink waardoor het groene aanzicht van Haiink beleefbaar wordt.

Voor de inpassing is gekozen voor een robuuste houtwal met daarvoor een bomenrij. Uitgevoerd met inheemse beplanting met een struiken en bomenlaag. De bomenrij zorgt voor een gelaagdheid in aanzicht en accentueert tegelijkertijd de 'rand' van het gehucht Haiink.

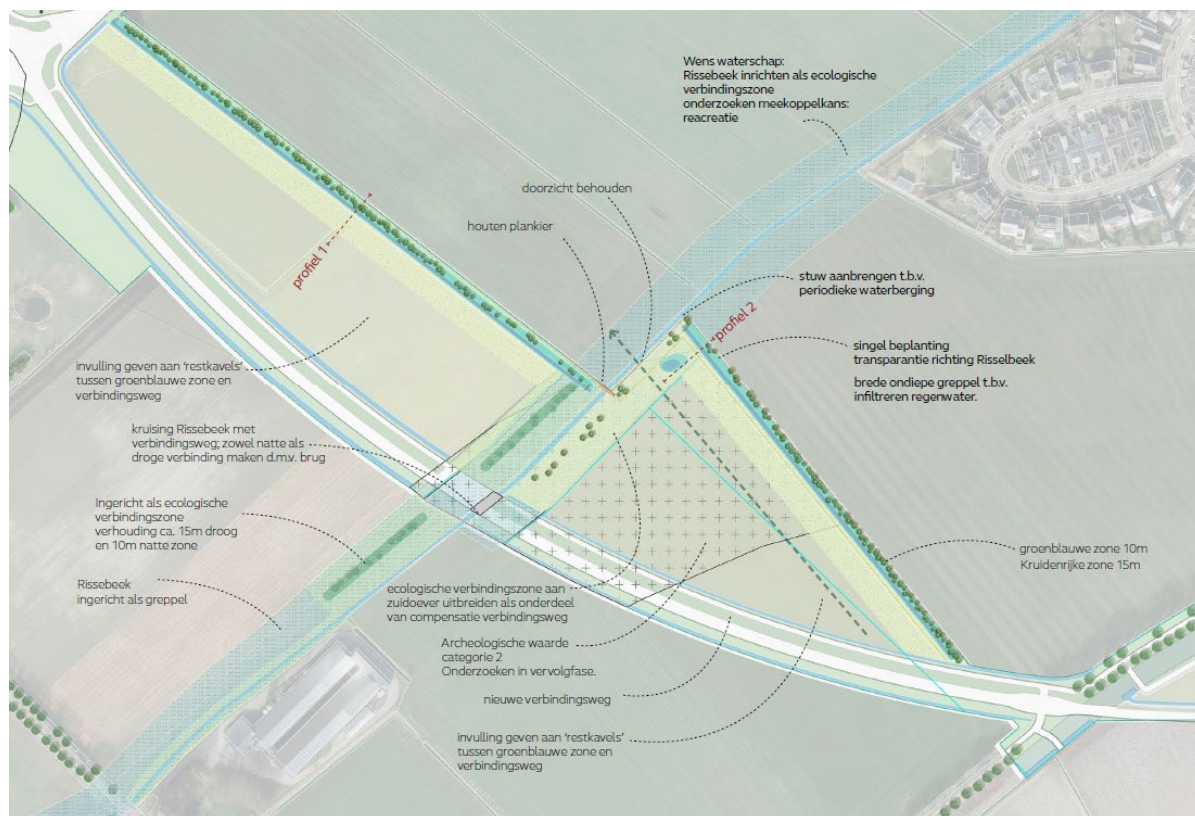


Uitsnede landschappelijk inpassingsplan - Deelgebied Haiink

Bron: Arcadis

Deelgebied Groenblauwe zones

Tussen het Roosendaalswegje en de Huijbergseweg zijn ten noordoosten van de nieuwe verbindingsweg twee stroken opgenomen welke als groenblauwe zone dienen te worden ingericht. In de huidige situatie worden de betreffende percelen gescheiden met greppels. Van oudsher werden de percelen gescheiden met een smalle houtwal of een singel. Vanuit de wijk Tolberg is de wens een singel aan te planten waardoor de verbindingsweg aan het zicht wordt onttrokken. De (resterende) percelen tussen de verbindingsweg en de groenblauwe zones zijn opgenomen binnen de projectgrens (Verbindingsweg Tolberg). De landschappelijke invulling van de deze percelen is nog onbekend.



Uitsnede landschappelijk inpassingsplan - Deelgebied Groenblauwe zones

Bron: Arcadis

Het voorstel is om aan de noordzijde een singel/houtwal aan te planten met daarnaast een ondiepe greppel(verlegt)met flauwe oevers. De singel wordt deels geplant op het flauwe talud. De greppel fungeert als infiltratiezone bij regen of hogere grondwaterstanden. In tijden van extreme waterpieken kan het water ter hoogte van de Rissebeek vertraagd worden afgevoerd middels stuwen. Dit is mogelijk door het verloop in maaiveld tussen de greppel en de Rissebeek.

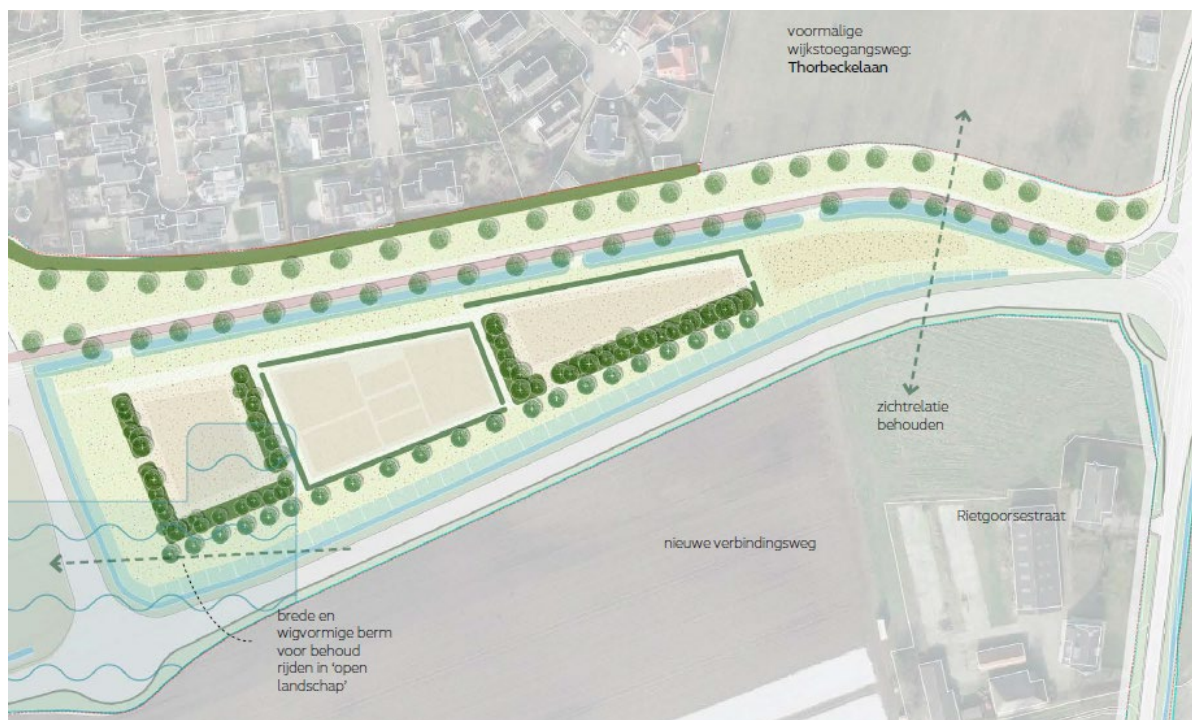
Om de Rissebeek te accentueren zijn ter hoogte van de Rissebeek openingen in de singels aangebracht (beheermaatregel). Onregelmatigheid van openingen in de singel kan zorgen voor een natuurlijk ogend beeld.

Deelgebied Landschapstuin

Het deelgebied 'Landschapstuin' is gelegen tussen de woonwijk Tolberg en de nieuwe verbindingsweg. Het fietspad langs de huidige Thorbeckelaan blijft behouden en ontsluit de landschapstuin met de omgeving. De Landschapstuin vormt een wigvormige ruimte van ca. 350m lang en 90m breed. Het gebied biedt kansen om een groene en landschappelijke rand langs de wijk Tolberg te realiseren.

Het programma van de landschapstuin is nog onbekend, maar een kansrijke gedachte is om het gebied open te stellen voor natuurbeleving, bewegen en sociale activiteiten. Het ontwerp bestaat daarom uit een 'casco' van singels, hagen en bomenrijen. Deze landschappelijke elementen vormen samen diverse ruimten voor het nader te bepalen programma. De landschapstuin kent eigenlijk twee zijden; de wijkzijde en landschapszijde. Toepasselijk is om het gebied aan de landschapszijde in te richten met een landschappelijke vormtaal zoals een doorlopende bomenrij. De open ruimte langs de zuidzijde is wigvormig en heeft een breed profiel waardoor de beplanting (o.a. de rij bomen) minder als directe begeleiding van de weg wordt ervaren.

Aan de wijkzijde is een meer uitnodigende reactie ontstaan, waarin een divers palet aan landschappelijke elementen beleefbaar zijn. Wandelend of fietsend kijk je in of door verschillende 'kamers' heen welke zijn omzoomd met een haag of houtwal.



Uitsnede landschappelijk inpassingsplan - Deelgebied Landschapstuin

Bron: Arcadis

Maatwerk

Voor de verbindingsweg geldt globaal dat een bestaande randweg qua aansluitingen/ kruisingen (langs oosten Tolberg) wordt herzien, bestaande wegen worden verlegd en een deel nieuwe weg wordt gerealiseerd. De landschappelijke inpassing van deze ontwikkelingen moet in verhouding zijn met (de impact van) de ruimtelijke ontwikkeling. Zoals eerder aangegeven betreft dit maatwerk, dat in overleg met de provincie dient te worden opgesteld.

Het landschappelijk inpassingsplan is opgesteld en informeel met de provincie besproken. In principe kunnen zij instemmen met het plan. Voor de volledigheid is een overzicht gemaakt van de hoeveelheden van de kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit overzicht is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Globaal heeft de landschappelijke inpassing betrekking op het toevoegen van de volgende landschappelijke elementen:

- Aanleggen kruidenrijk gras 13.000 m²;
- Aanleg singel 745 m¹;
- Bomen 52 stuks;
- Singels-hagen: 600 m¹;
- Nader in te vullen gebied landschapstuin 19.200 m² (inclusief greppels);
- Inrichting 'groenblauwe zones' 6.000 m²;
- Inrichting resterende landschapspcelen (nog nader in te vullen) 44.075 m²

De realisatie van een verbindingsweg sluit volledig aan bij het provinciaal beleid.

2.3 GEMEENTELIJK BELEID

2.3.1 Structuurvisie Roosendaal 2025

Toetsingskader

De Structuurvisie van de gemeente Roosendaal is op 6 juni 2013 vastgesteld. Het is de visie op hoe de gemeente er in 2025 uit moet zien. De gemeente richt zich primair op het behoud en versterken van de kwaliteit van stad en dorpen door vernieuwing en transformatie. Daarvoor zijn twee belangrijke uitgangspunten opgenomen:

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

Binnen deze uitgangspunten zijn een aantal keuzes gemaakt. Relevant voor dit bestemmingsplan is dat de werkzaamheden plaatsvinden binnen de stedelijke contouren van de stad, om bestaande infrastructuur optimaal te benutten. Het ruimtegebruik dient daarnaast zuinig/duurzaam te zijn, met efficiënt (her)gebruik van bestaande ruimte en bebouwing. Voor dit bestemmingsplan zijn de uitgangspunten van de visie ten aanzien van 'infrastructuur en bereikbaarheid' van belang.

Door toenemend autoverkeer en goederenvervoer staan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Roosendaal onder druk. De structuurvisie spant zich in voor het wegnemen van infrastructuurle barrières door bijvoorbeeld van het omleggen van de A58 en het aanleggen van een vrijliggend goederenspoor ten westen van de stad Roosendaal.

Ook zet de gemeente in op het optimaliseren van multimodaal vervoersmogelijkheden van Roosendaal. De Omlegging A58 is gewenst vanuit oogpunt van verkeerscapaciteit, de doorsnijding van de stad, milieuproblematiek en regionale economie. De omlegging van de A58 leidt tot een hernieuwde binnenstedelijke wegenstructuur waarbij het huidige tracé van de A58 wordt omgevormd tot stadsweg die het binnenstedelijk verkeer verdeelt. De verschillende wijken en de binnenstad worden dan direct vanaf de nieuwe stadsweg ontsloten.

In principe leidt de afbouw van de huidige A58 niet tot veel nieuwe ruimte c.q. ontwikkelingsmogelijkheden. Het nieuwe tracé daarentegen brengt nieuwe mogelijkheden die de gemeente wil koppelen aan de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeente.

Toetsing bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een verbindingsweg aan de zuidzijde van Tolberg mogelijk. Dit past binnen de visie van de gemeente.

2.3.2 Omgevingsvisie Roosendaal (De Verbonden Stad)

Toetsingskader

In de Omgevingsvisie is aangegeven dat een omlegging van de A58 gewenst is, waarbij de bestaande A58 tot stadsweg wordt omgevormd. Om de wijken en de binnenstad naast deze ontwikkeling op een nog betere manier te ontsluiten, is aanvullend gekozen voor het ontwikkelen van een verbindingsweg aan de zuidzijde van de stad; een zogenaamde stadsweg.

Toetsing bestemmingsplan

In dit bestemmingsplan zijn geen strijdigheden met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie opgenomen.

2.3.3 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015 - 2025

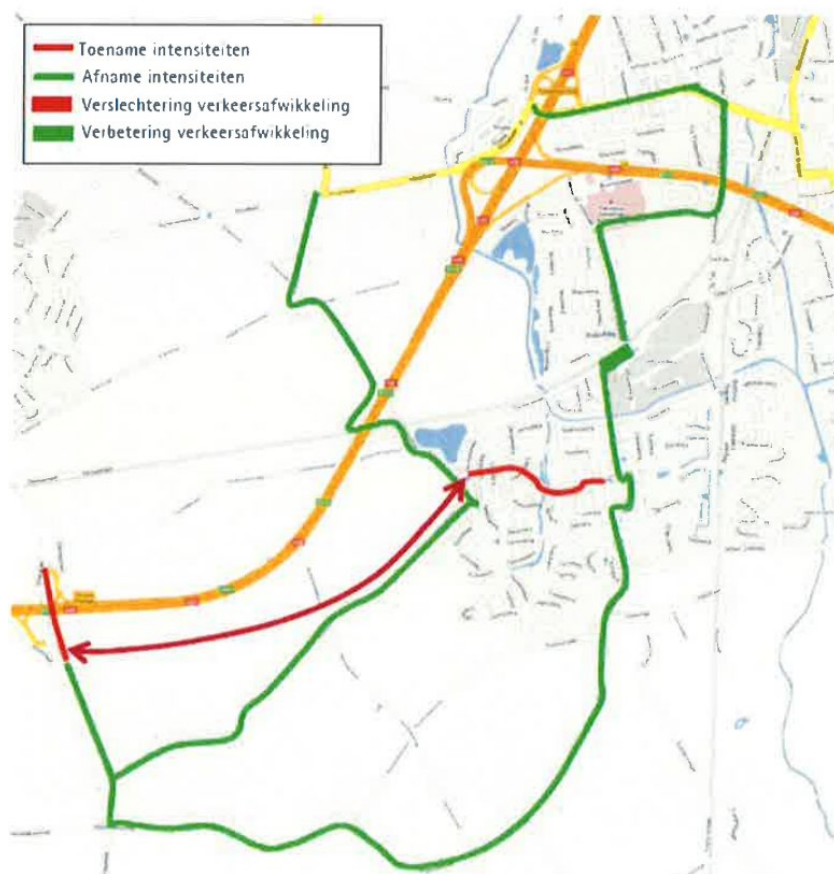
Toetsingskader

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) 2015–2025 is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de gemeente Roosendaal. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten in de dagelijkse praktijk worden uitgevoerd. In het GVVP zijn opgaven en ambities benoemd die ook de komende jaren centraal staan. De projecten die niet zijn opgenomen in de mobiliteitsagenda van 2015-2019 maken deel uit van de mobiliteitsagenda 2019-2024.

De Mobiliteitsagenda 2020-2024 is de tweede en laatste uitvoeringsagenda van het GVVP 2015-2025. Naast de nieuwe opgaven, lopen er ook projecten uit de eerste mobiliteitsagenda door. Dit zijn de snelfietsroute Bergen op Zoom-Rosendaal, het fietspad langs de Willem Dreesweg, de ontsluiting Tolberg en de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kade-HGD-sstraat.

In de mobiliteitsagenda 2020-2024 zijn ten aanzien van de ontsluiting Tolberg geen wijzigingen opgenomen. Voor het beleid is daarom het bestemmingsplan getoetst aan de mobiliteitsagenda van 2015-2019. Voor Tolberg is vastgesteld dat een directe ontsluiting tussen Tolberg en de A58 (aansluiting Wouw) verkeerskundige de beste oplossing is om de bereikbaarheid van Tolberg structureel te verbeteren.

Volgend kaartbeeld geeft in hoofdlijnen aan wat de effecten zijn van deze oplossingsrichting. Zowel op hoofdwegen binnen de stad als op de wegen in het buitengebied neemt de verkeersstroom af en verbetert de verkeersafwikkeling.



Als processtappen zijn in de mobiliteitsagenda opgenomen:

- Uitwerking voorkeursscenario/-tracé in schetsontwerp + indicatieve kostenraming;
- Participatie bewoners Tolberg, Wouw en Wouwse Plantage;
- Verdere uitwerking voorkeurstracé;
- Verkenning subsidiekansen;
- Raadsvoorstel/ Raadsmededeling.

Toetsing bestemmingsplan

Bovenstaande processtappen zijn inmiddels doorlopen. De ligging van de verbindingsweg is vastgesteld en het voorliggende bestemmingsplan zorgt voor de juridische verankering van het initiatief, voor zover dat niet al in andere bestemmingsplannen planologisch mogelijk gemaakt is.

3.0 BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 HISTORISCHE ANALYSE VAN HET GEBIED

Het landschap in de streek Roosendaal werd vóór de 13e eeuw gekenmerkt door een afwisseling van uitgestrekte venen en drogere heide- en bosgronden. Het gebied van Wouw en Heerle vormde een 'eiland' dat aan alle kanten omringd werd door veen. In het zuiden was dat het moeras van de latere Wouwse Plantage, in het westen het Halsters Laag en in het noorden het Hollandveen van het latere Kruisland. Ook aan de oostzijde van Roosendaal lagen grote moerasvlakten. Het veen werd vanaf 1250 op grote schaal ontgonnen en afgegraven; het bos verdween en maakte plaats voor akkers en weilanden. In de tweede helft van de 13e eeuw had het gebied van Wouw en omstreken al een aanzienlijk economisch belang. In 1287 werd het nauwgezet verdeeld tussen de heren van Breda en Bergen op Zoom.



Historische kaart anno 1940

Bron: Topotijdreis

Ter plaatse van de huidige wijk Tolberg ontstonden bewoningskernen zoals Hulsdonk, Vijfhuizenberg en Vinkenbroek. De toponiemen Hulsdonk, Vijfhuizenberg, Sputtendonk en Tolberg wijzen op hoger gelegen plaatsen in het landschap. Tolberg werd al in de 16e eeuw vermeld en lag aan een doorgaande weg tussen de twee beken. Er is echter geen aanwijzing dat op deze plaats daadwerkelijk ooit tol geheven werd. Een ander oud element is de Lovoorse brug over de Rissebeek. Hulsdonk is een nederzetting langs een noord-zuid verbinding (Hulsdonkseweg), die parallel aan de Rissebeek ligt. Van hieruit werd het land in cultuur gebracht. Het gebied aan de westzijde van de Rissebeek was van nature lager en vochtiger. Volgens de oudste topografische kaarten bestond het plangebied in het begin van de 19e eeuw overwegend uit weilanden.

Ten oosten van de Rissebeek lagen kleine akkers. Het noordelijke gedeelte van de weilanden heette de Vinkenbroekse Weihoek en het zuiden de Lovoorsche Weihoek. Langs de Hulsdonkse weg ontstond lintbebouwing.

Wijk Tolberg

De wijk Tolberg ligt ten zuiden van de A58 en een gedeelte van de spoorlijn naar Vlissingen loopt door de wijk. Voor de jaren '80 was het gebied voornamelijk agrarisch gebied. Pas in de jaren '80 werd het gebied aangewend voor stadsuitbreiding. In 1979 was het plan om duizenden woningen in het gebied te bouwen. Deze ambitie werd bijgesteld wegens de financiële en markttechnische haalbaarheid. In de loop van de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw zijn er verscheidende woongebieden gerealiseerd welke bestaan uit een heldere groen- en wegenstructuur die tevens voor een scheiding van de buurten zorgt. In de woongebieden liggen verschillende homogene woonmilieus.



Historische kaart anno 1980

Bron: Topotijdreis

Buitengebied en Bulkenaar

Rondom Tolberg ligt het buitengebied van Roosendaal, waar met name agrarische ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Tussen de A58 en Tolberg wordt een deel van dit gebied gewijzigd tot landschapspark 'Bulkenaar', waar onder andere het nieuwe Bravis-ziekenhuis komt. Daarvoor komt vanaf afslag 25 van de A58 een nieuwe parallelweg langs de Rijksweg om de Bulkenaar met de Rijksweg te verbinden. Het bestemmingsplan om dit mogelijk te maken is inmiddels vastgesteld.

3.2 RUIMTELIJKE ANALYSE VAN HET GEBIED

3.2.1 Bebouwing

In het plangebied, met uitzondering van een zend-/ ontvangstinstallatie ten zuiden van de Willem-Dreesweg, geen bebouwing aanwezig.



Luchtfoto zend-/ ontvangstinstallatie

Langs de randen van het plangebied liggen enkele woningen. Het gaat hierbij om enkele woningen in de wijk Tolberg, die met hun achtertuin grenzen aan het plangebied. Langs de Thorbeckelaan liggen enkele woonpercelen, die direct ontsluiten op de Thorbeckelaan.



Uitsnede topografische kaart

Verder liggen nog enkele agrarische percelen met agrarische bedrijfsbebouwing en bedrijfswoningen langs de randen van het plangebied.

3.2.2 Verkeer en infrastructuur

De wijk Tolberg kampt al jaren met een slechte bereikbaarheid. Met 12.000 inwoners is Tolberg een van de grootste wijken van Roosendaal, maar ondanks dat de A58 in de buurt ligt, is de infrastructuur van en rondom de wijk niet optimaal. Dit effect wordt versterkt door de spoorwegovergang over de Willem Dreesweg. Deze is gelijkvloers en vormt daarmee een barrière voor de doorstroming. Met name in de ochtendspits kan dit voor grote vertragingen zorgen. Vanwege de huidige infrastructuur en files die dit oplevert, worden de wegen door het buitengebied als sluiproute naar de A58 bereikt.

3.2.3 Groen, water en ecologie

Buiten de bebouwde kom is het plangebied voornamelijk in gebruik als agrarische grond. Ter plaatse van de Rissebeek doorkruist het plangebied bestaand Natuur Netwerk Nederland. Voor de waterbeheersing rondom Roosendaal heeft de Rissebeek een belangrijke functie. Binnen de bebouwde kom is wel groen aanwezig in het plangebied, maar dit betreft voornamelijk ondergeschikt groen aan de bestaande infrastructuur, zoals (midden)bermen. De Willem-Dreesweg wordt aan beide zijden begeleid door verschillende typen bomen



Foto Willem Dreesweg

3.3 FUNCTIONELE ANALYSE VAN HET GEBIED

3.3.1 Functionele hoofdstructuur

Buiten de bebouwde kom wordt het plangebied zoals gezegd gebruikt als agrarische grond en als waterbeheeringsgebied (Rissebeek). Binnen de bestaande bebouwde kom heeft het plangebied een belangrijke functie. De Thorbeckelaan en Willem Dreesweg vormen op dit moment de belangrijkste verkeersaders van de wijk, respectievelijk naar het zuiden en oosten. Aangezien de Willem Dreesweg de spoorweg gelijkvloers kruist, zorgt dit voor opstoppen.

Voor fietsers is er vanuit het buitengebied wel de mogelijkheid om via de Thorbeckelaan de wijk Tolberg in te rijden. Er is echter geen doorlopende fietsstructuur richting het oosten van de wijk. Bij de Fazantberg buigt het bestaande fietspad af naar het links, waardoor vanaf de Willem Dreesweg geen fietsverkeer meer mogelijk is. Fietsverkeer naar het oosten zal via de huidige tunnelpassage bij de Dubbelberg het spoor moeten passeren. Hierdoor vormt de spoorlijn een extra barrière tussen het westelijk en oostelijk gedeelte van de wijk Tolberg.

Het landbouwverkeer maakt gebruik van de huidige infrastructuur om de kavels te bereiken.

4.0 ONDERZOEKEN

4.1 BEDRIJVEN- EN MILIEUZONERING

4.1.1 Toetsingskader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen.

De afstand tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de milieubelastende activiteit wordt bepaald vanaf de gevel van milieugevoelige objecten (die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk zijn) tot de grens van de inrichting.

4.1.2 Beoordeling en conclusie

In het plangebied wordt een nieuwe verbindingsweg mogelijk gemaakt. Dit is geen milieubelastende activiteit zoals bedoeld in de brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Het is eveneens geen milieugevoelig object. Het aspect bedrijven- en milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor het voorgenomen plan.

4.2 LICHTKWALITEIT

Wegen in het buitengebied verlicht de gemeente in principe niet, tenzij. Het wonen in het buitengebied is een keuze, waar je bewust kiest voor ruimte, natuur en rust. In de nachtelijke uren past daar geen verlichting bij. De toevoeging 'tenzij' heeft betrekking op situaties, waarbij de verkeers- of sociale veiligheid het noodzakelijk maakt om toch verlichting toe te passen.

Om het buitengebied toch weer meer naar een donkertegebied te brengen, heeft de gemeente sinds 2016 alle conventionele hoge druk natrium lampen en PLL witte lampen vervangen door Golden Green LED verlichting. Door een combinatie van Groene LED met Rode LED, ontstaat een verlichting die overeenkomt met maanlicht, maar naast herkenbaarheid ook een goede kleurweergave heeft.

4.3 LUCHTKWALITEIT

4.3.1 Toetsingskader

Luchtkwaliteit is geregeld in de Wet milieubeheer. Een specifiek onderdeel van deze wet is de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Hierin is bepaald wanneer de mate van de bijdrage aan de luchtverontreiniging verwaarloosbaar klein is. In zo'n geval hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden.

Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO₂ of PM₁₀ van meer dan 3% van de grenswaarde.

4.3.2 Beoordeling

Door Stantec B.V. is een onderzoek uitgevoerd naar de mate van luchtverontreiniging als gevolg van de geplande ontwikkeling van de aanleg van de verbindingsweg. Het onderzoek is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. Hierbij is voor de verschillende onderzochte stoffen gekeken naar de beoordelingsjaren 2023 en 2030.

Uit de berekeningen van het onderzoek blijkt dat de maximaal berekende jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de beide beoordelingsjaren ruimschoots lager is dan de gestelde grenswaarde (te weten 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}). Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie NO₂ is maximaal 5 dagen in het beoordelingsjaar 2023 en maximaal 4 dagen in het beoordelingsjaar 2030, waardoor het maximum van 35 dagen eveneens niet wordt overschreden.

4.3.3 Conclusie

Doordat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden, levert het milieuaspect luchtkwaliteit geen belemmering op voor de aanleg van de Verbindingsweg Tolberg te Roosendaal.

4.4 EXTERNE VEILIGHEID

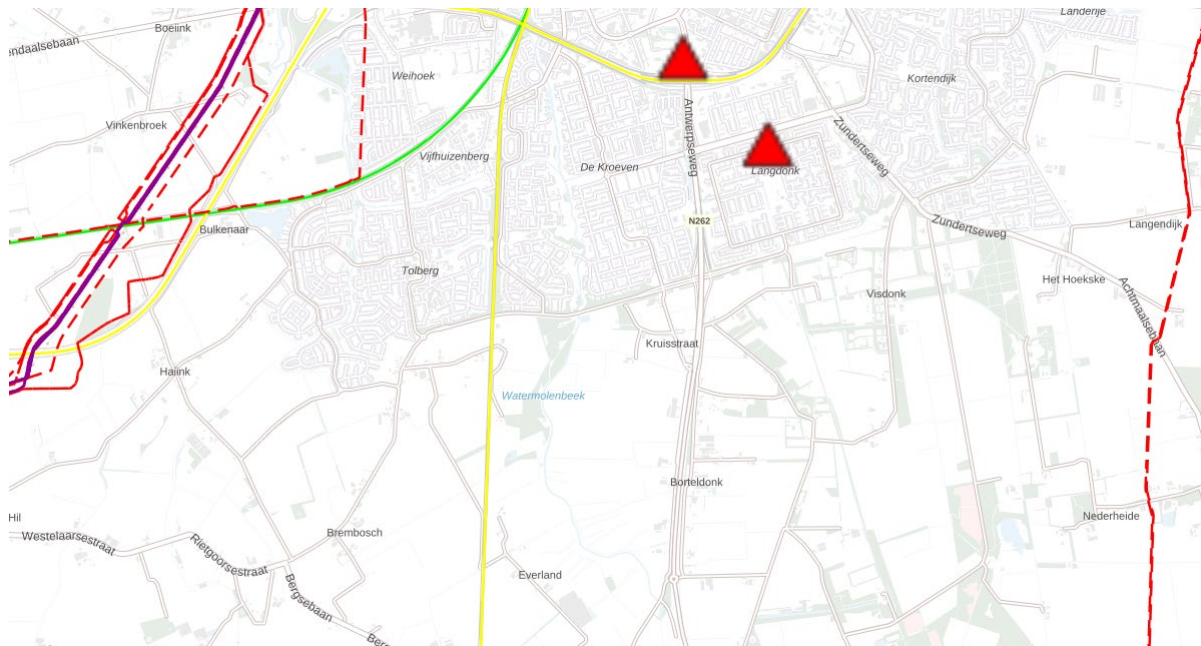
4.4.1 Toetsingskader

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vormen op dit moment het wettelijk kader voor het omgaan met deze risico's. Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (woningen, kantoren, scholen, enz.) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt.

4.4.2 Beoordeling

Een weg is geen gevoelig object, waardoor eventuele risicobronnen uit de omgeving geen negatieve impact hebben op het gebruik van de weg. Aangezien er geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaatsvindt, kan de weg ook niet worden aangemerkt als gevaarlijk object en vormt de weg geen risico op het gebruik van gevoelige objecten uit de omgeving.

Zoals uit navolgende uitsnede uit de risicokaart blijkt, zijn er hiernaast geen bestaande risicobronnen in de directe nabijheid aanwezig.



Figuur: Uitsnede risicokaart

4.4.3 Conclusie

Ter plaatse van het plangebied gelden geen belemmeringen wat betreft externe veiligheid. In het kader van het vooroverleg wordt het bestemmingsplan ter beoordeling toegezonden aan de veiligheidsregio.

4.5 GELUID

4.5.1 Toetsingskader

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen), nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh is alleen noodzakelijk wanneer de ontwikkeling plaatsvindt binnen een zone van een (spoor)weg en/of industrieterrein en waarbij sprake is van geluidsgevoelige bestemmingen.

4.5.2 Beoordeling

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer een woning of een geluidsgevoelig object ligt in een door deze wet aangewezen geluidzone van een weg, spoorweg of gezoneerd industrieterrein. Aangezien met de ontwikkeling een nieuwe weg met bijbehorende rotondes en kruispunten wordt aangelegd en in het oostelijk deel van het plangebied een tunnel onder de spoorweg wordt gerealiseerd, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk vanwege de geluidsgevoelige objecten die hierbij in de buurt liggen. Het onderzoek is uitgevoerd door Stantec B.V. en als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna zijn de belangrijkste conclusies aangehaald.

De ontwikkeling maakt niet alleen de nieuwe verbindingsweg mogelijk, ook is binnen de ontwikkeling sprake van 4 reconstructiegebieden:

- Reconstructiegebied 1: aansluiting Verbindingsweg Tolberg - Huijbergseweg.
- Reconstructiegebied 2: verlenging Thorbeckelaan tot aan Verbindingsweg Tolberg.
- Reconstructiegebied 3: aansluiting Verbindingsweg Tolberg op bestaande Thorbeckelaan en Rietgoorsestraat.
- Reconstructiegebied 4: fysieke wijzigingen aan de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg. Gedeelte ter hoogte van de bestaande woningen aan de Fagotberg/Fazantberg tot aan de net voorbij de nieuw aan te leggen rotonde met de aansluiting van de Bergrand op de Willem Dreesweg.

Binnen reconstructiegebied 1 zijn geen bestaande woningen of geluidgevoelige terreinen aanwezig. Dit reconstructiegebied is daarom verder buiten beschouwing gelaten. In de reconstructiegebieden 2, 3 en 4 zijn woningen aanwezig en in reconstructiegebied 4 ook standplaatsen voor woonwagens.

Uit de rekenmodellen blijkt dat de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB niet wordt overschreden vanwege het verkeer van de nieuwe verbindingsweg Tolberg. Het vaststellen van hogere waarden is daarom ook niet nodig.

Reconstructiegebied 2

De geluidtoename op de woningen in reconstructiegebied 2 bedraagt afgerond 2dB. De geluidbelasting is hoger dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Geluidreducerende maatregelen zijn daarom noodzakelijk. Geluidreducerend asfalt dat beschikt over een minimale reductie van 0,6 dB is hiervoor al geschikt. Het vaststellen van hogere waarden is dan niet benodigd. Een geluidscherm als maatregel is niet reëel vanwege de ligging in stedelijk gebied.

Reconstructiegebied 3

De geluidtoename op de woningen in reconstructiegebied 3 bedraagt afgerond 2dB. De geluidbelasting is hoger dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Geluidreducerende maatregelen zijn daarom noodzakelijk. Geluidreducerend asfalt dat beschikt over een minimale reductie van 0,8 dB is hiervoor al geschikt. Het vaststellen van hogere waarden is dan niet benodigd. Een geluidscherm als maatregel is niet reëel vanwege de ligging in stedelijk gebied.

Reconstructiegebied 4

De geluidtoename op de woningen in reconstructiegebied 3 bedraagt afgerond 2dB. De geluidbelasting is hoger dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Geluidreducerende maatregelen zijn daarom noodzakelijk. Geluidreducerend asfalt dat beschikt over een minimale reductie van 1,0 dB is hiervoor al geschikt. Het vaststellen van hogere waarden is dan niet benodigd. Een geluidscherm als maatregel is niet reëel vanwege de ligging in stedelijk gebied.

Hogere waarden

Wanneer de geluidreducerende maatregelen niet als doelmatig of reëel worden beschouwd, dient voor sommige woningen wel een hogere waarden besluit te worden vastgesteld. Het gaat daarbij om de volgende woningen (met tussen haakjes de maximale geluidbelasting):

- Thorbeckelaan 215 (59 dB);
- Thorbeckelaan 248 (55 dB);
- Jagersberg 72 (52 dB);
- Fagotberg 12 (50 dB);

- Fagotberg 14 (51 dB);
- Fazantberg 23 (51 dB).

Cumulatieve geluidbelasting

In het kader van goede ruimtelijke ordening is ook de cumulatieve geluidbelasting met de omliggende wegen onderzocht. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de eerdergenoemde woningen waarvoor een hogere waarden-besluit nodig is het woon- en leefklimaat als redelijk tot matig is aan te merken. Elke woning beschikt in elk geval over 1 gevelzijde waar de classificatie goed is aan te merken.

4.5.3 Conclusie

Binnen reconstructiegebied 1 zijn geen bestaande woningen aanwezig. Voor de reconstructiegebieden 2, 3 en 4 blijkt uit de berekeningen dat ter plaatse van meerdere bestaande woningen de geluidtoename vanwege de fysieke wijziging van de Thorbeckelaan en de Willem Dreesweg afgerond 2 dB bedraagt. Voor deze woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door op de Thorbeckelaan (tussen de Jagersberg en de Verbindingsweg Tolberg) en de Thorbeckelaan - Willem Dreesweg (tussen de Verbindingsweg Tolberg en de Damastberg) een geluidreducerend asfalttype aan te brengen is het mogelijk om de geluidtoename zodanig te reduceren dat deze maximaal (afgerond) 1 dB bedraagt. In dat geval is geen sprake meer van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is het vaststellen van hogere waarden niet aan de orde. Het gebruik van geluidreducerende voorzieningen is in de planregels van het bestemmingsplan geborgd.

4.6 BODEM

4.6.1 Toetsingskader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen de bodemkwaliteit te worden beschouwd. Bij ruimtelijke plannen met een functiewijziging dient te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de functie die ter plaatse wordt beoogd.

4.6.2 Beoordeling

Door Stantec B.V. is een bureauonderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de actuele milieu hygiënische kwaliteit van de bodem en daarmee vast te stellen of op de locatie verontreinigende stoffen in de grond of het freatisch grondwater aanwezig zijn. De conclusies van het onderzoek worden hieronder weergegeven.

Rondom of binnen het plangebied bevinden zich enkele nog niet onderzochte bodembedreigende activiteiten, met name onder- en bovengrondse benzine- en brandstoftanks en aan land- en tuinbouw gerelateerde activiteiten. Voor zover bekend wordt geen asbest verwacht ter plaatse van de onverharde percelen in het buitengebied. Ter plaatse van de wegen kunnen funderingslagen voorkomen die asbest bevatten, maar dat is op basis van het bureauonderzoek niet vast te stellen.

4.6.3 Conclusie

In het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de beoogde aanpassingen in het bodemgebruik van het plangebied geen wijzigingen betreffen naar een gevoeliger gebruik. Een bodemonderzoek in het kader van de bestemmingsplanprocedure zou daarom niet noodzakelijk zijn.

Inmiddels hebben er enkele wijzigingen in het wegontwerp en de bijbehorende bestemmingen plaatsgevonden. Mogelijk dat hiervoor nog voor enkele groenstroken een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk is. Dit onderzoek is uitgesteld na de procedure van het voorontwerp bestemmingsplan, maar zal onderdeel uitmaken van het ontwerp bestemmingsplan.

Bij de verwijdering van paden, (half)verhardingen en eventuele funderingsmaterialen wordt in het onderzoek aanbevolen om de milieuhygiënische- (en civieltechnische) kwaliteit van de onderliggende bodem te bepalen, alsook van de vrijkomende bouwstoffen, asfalt en grond.

Het is aan te bevelen c.q. noodzakelijk om voorafgaand aan toekomstige activiteiten zoals graven en bouwen, bijvoorbeeld voor de realisatie van de weg, bodemonderzoek uit te voeren. Deze onderzoeken (in het kader van de omgevingsvergunning of voor het bepalen van arbeidshygiënische risico's) zijn echter pas in een later stadium aan de orde.

4.7 WATER

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: Rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt.

Waterwet

De Waterwet regelt in hoofdzaak het beheer van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. De Waterwet stelt integraal waterbeheer centraal op basis van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit en -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen oppervlaktewater en het gebruik van water. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. Dit komt tot uitdrukking in relaties met beleidsterreinen als natuur, milieu en ruimtelijke ordening. De Waterwet eist dat de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk wordt uitgevoerd volgens een door het waterschap vast te stellen projectplan, een waterstaatkundig besluit waartegen rechtsbescherming open staat. De Waterwet is opgenomen in de Omgevingswet. De integratie van de regelgeving uit de Waterwet in de Omgevingswet bestaat niet alleen uit het verplaatsen van artikelen uit de Waterwet naar de Omgevingswet. Met de opname in de Omgevingswet zijn de regels van de Waterwet gecombineerd met andere wetgeving over onder meer milieu, infrastructuur en bodem.

De Keur

De Keur is een aanvulling op regels uit de Waterwet. De Keur is van toepassing op de rivieren, beken, sloten, grondwater en waterkeringen die in beheer zijn bij het waterschap. In de Keur zijn verbodsbepalingen opgenomen, waarmee inbreuk van derden op het watersysteem kunnen worden voorkomen. Voor wijzigingen in de natte infrastructuur en voor obstakels en activiteiten op onderhoudsstroken langs leggerwateren kan in uitzonderingsgevallen een vergunning van de Keur worden verleend. Onder wijzigingen in de natte infrastructuur vallen o.a.:

- De aanleg van nieuwe of het dempen van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het wijzigen van het profiel van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het verbinden van oppervlaktewaterlichamen;
- Het aanbrengen van werken, zoals duikers, buizen, stuwen, steigers, bruggen en taludafwerking;
- Het aanbrengen dan wel verwijderen van (opgaande) beplanting en boomgroepen.

Het streefbeeld van de Omgevingswet is om de regels over de fysieke leefomgeving te bundelen in één regeling per overheidsniveau om zo de toegankelijkheid en het overzicht van deze regels te vergroten. Daartoe introduceert de Omgevingswet, naast het omgevingsplan, de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Provinciale staten resp. het algemeen bestuur van een waterschap dienen één omgevingsverordening resp. waterschapsverordening vaststellen die regels bevatten over de fysieke leefomgeving. De waterschapsverordening heeft alleen betrekking op het watersysteem binnen het beheergebied van het waterschap en op wegen, voor zover die bij het waterschap in beheer zijn. Bij de inwerking treding van de Omgevingswet wordt de Keur omgezet naar een waterschapsverordening.

Waterschapsbeleid Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor de waterstaatkundige verzorging in de gemeente Roosendaal. Haar taken zijn waterkwantiteits en -kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerprogramma 2022-2027. Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daarnaast heeft het waterschap, waar nodig, nog specifiek beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheerprogramma.

Naast het waterbeheerprogramma 2022-2027 heeft waterschap Brabantse Delta een eigen Keur, legger en verordeningen. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De Keur is onder andere te raadplegen via de website van waterschap Brabantse Delta. De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta, hebben hun keuren geharmoniseerd. Als onderdeel van dit harmonisatietraject hanteren de waterschappen sinds 1 maart 2015 dezelfde uitgangspunten voor het beoordelen van ruimtelijke (her)ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, zoals het hydraulisch neutraal ontwikkelen.

Aanvullend op de Keur heeft het waterschap haar eigen algemene regels vastgelegd in de "Algemene regels waterschap Brabantse Delta". De beleidsregels aanvullend op de Keur zijn verder vastgelegd binnen de "Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater" van waterschap Brabantse Delta. De waterschappen maken bij het beoordelen van het toegenomen verhard oppervlak onderscheid in de mate van toename van het verhard oppervlak.

De grenswaarden voor het toenemen aan verhard oppervlak waaraan getoetst wordt zijn:

- < 500 m²;
- Tussen de 500 m² en 10.000 m²;
- 10.000 m².

Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat ruimtelijke (her)ontwikkelingen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal moeten worden uitgevoerd. Om aan dit uitgangspunt te kunnen voldoen wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen en afvoeren.

Ten aanzien van het materiaalgebruik dienen geen uitlopende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink, zachte PVC en geïmpregneerde materialen te worden toegepast. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Beleid gemeente Roosendaal

Sinds 23 december 2019 geldt in de gemeente Roosendaal het verbreed gemeentelijk rioleringsplan Roosendaal 2020-2023 (VGRP). In het VGRP is het beleid opgenomen van de gemeente met betrekking tot het stedelijk water en het afvalwater. Hierin zijn de zorgplichten van de gemeente uitgewerkt tot ambities voor de komende jaren.

In het VGRP zijn ook beleidsregels opgenomen die relevant zijn voor de herontwikkeling. Op particuliere percelen waarop een herontwikkeling wordt uitgevoerd is er een plicht om wateroverlast te voorkomen. Om dit te garanderen moet er bij de herontwikkeling een waterberging worden gerealiseerd van 60 mm voor het volledige toekomstig verhard oppervlak. Daarnaast als er wordt gekozen voor een vertraagde afvoer op de riolering dient het systeem er minimaal 24 uur over te doen om de volledige berging te lozen op het rioolstelsel van de gemeente.

4.7.1 Beoordeling

Huidige waterhuishouding

Het plangebied is voornamelijk in gebruik als agrarische gronden. Binnen de huidige kom is het plangebied al in gebruik als bestaande infrastructuur. Ten tijde van droge of natte perioden zal het regenwater infiltreren dan wel verdampen binnen het plangebied. Het plangebied ligt niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied/ grondwaterbeschermingszone, Keur beschermde gebieden en/of waterbergingsgebied. Enkele bestaande watergangen worden door het plangebied. Het betreft in totaal 12 B-watergangen en één A-watergang. Daarnaast lopen enkele watergangen parallel aan het plangebied. De ligging van deze watergangen is terug te vinden in de uitgebreide waterparagraaf, die als bijlage bij deze toelichting is toegevoegd.

Toekomstige waterhuishouding

Afvalwater

In het plangebied wordt de mogelijkheden qua nieuwe bebouwing niet uitgebreid. Indien eventueel sprake zou zijn van realisatie van een functie met afvalwater (recreatie), dan dient aangetoond te worden in de aanwezige riolering voldoende ruimte aanwezig is om het afvalwater te bergen. Nieuwe bebouwing maakt het bestemmingsplan echter niet direct mogelijk.

Waterbezwaar regenwater

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een nieuwe verbindingsweg, enkele aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en een tunnel onder de bestaande spoorwegovergang door. In onderstaande tabel is de oppervlakteverdeling in de bestaande en toekomstige situatie opgenomen. Hieruit blijkt dat er een verhardingstoename is.

Oppervlaktes	Huidige situatie [m ²]	[Toekomstige situatie [m ²]]
Verharding (100% verhard)	22.320	44.540
Tunnelbak (100% verhard)	-	7.368
Landbouwgrond (0% verhard)	148.711	94.767
Water (0% verhard)	14.120	17.314
Groen (0% verhard)	36.683	57.575
Totaal	221.834	221.834
Verhard oppervlak	22.320	52.178

Met een toename van het verhard oppervlak van 29.858 m² valt de planontwikkeling binnen de grenswaarde van meer dan 10.000 m². Vanuit de Algemene Regel van het waterschap Brabantse Delta is er een verplichting tot aanleg van een bergingsvoorziening.

De gemeente Roosendaal hanteert echter een zwaarder wegend beleid voor watercompensatie. De gemeente gaat uit van het volledige toekomstig verhard oppervlak. Met een toekomstig verhard oppervlak van 52.178 m² is er vanuit de gemeente een verplichting tot het aanbrengen van een bergingsvoorziening volgens de norm 60 mm/m². Voor het plangebied is de volgende rekensom te maken:

$$52.178 \text{ m}^2 * 60 \text{ mm} = 3.131 \text{ m}^3.$$

Advies behandeling regenwater (RWA)

De bergingsopgave zal invulling krijgen door naast de weg aan één en/of beide zijden een greppel aan te brengen. Het hemelwater zal afstromen naar deze greppel. De greppel mag niet direct worden aangesloten op het oppervlaktewater van het waterschap. Er moet namelijk een doorlaat worden gemaakt die het water afvoert met de norm van 1,5 l/s/ha. Daarnaast kan er ook worden gekozen om de greppel niet te koppelen met het oppervlaktewater en het water volledig te laten infiltreren in de bodem.

Er is in het plangebied voldoende ruimte naast de weg beschikbaar om greppels aan te brengen. Aan de waterbergingsseis kan volledig invulling worden gegeven. Bij een verdere uitwerking van het plan dient de berging meer gedetailleerd te worden gedimensioneerd.

Advies kruisingen met oppervlaktewater

De nieuwe verbindingsweg zal het bestaande oppervlaktewater in enkele situaties kruisen. Het is noodzakelijk dat het bestaande watersysteem niet wordt gescheiden. De bestaande B-watgangen worden verbonden met een duiker. Bij de bestaande A-watgang wordt een brug aangelegd.

Advies tunnelbak

Voor de oversteek van de weg met het spoor zal een tunnel onder het spoor worden aangelegd. Het hemelwater in de grotendeels open tunnelbak kan verpompt worden naar een buffer waaruit het zal infiltreren en afvoeren naar het watersysteem van het waterschap. Een andere optie is, in overleg met de gemeente, afvoer van het hemelwater naar het gemeentelijk rioolstelsel.

Advies oppervlaktewater

Voor deze ontwikkeling moeten enkele watergangen plaatselijk worden gedempt. Vanuit het waterschap geldt het beleid dat elke m³ gedempte berging moet worden gecompenseerd in het watersysteem van het waterschap. Dit kan door het graven van nieuwe A/B-watergangen en/of het verbreden van bestaande watergangen.

Conclusie

In het kader van het verbeteren van de ontsluiting voor de wijk Tolberg is gekozen voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg, tussen het gebied De Bulkenaar en de wijk Tolberg ten zuidwesten van Roosendaal.

Door de ontwikkeling is er sprake van een verhardingstoename van 29.858 m³. Het totaal toekomstig verhard oppervlak bedraagt 52.178 m². Op basis van het maatgevende beleid van de gemeente Roosendaal is een watercompensatie nodig van 3.131 m³. Binnen het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar waarin deze waterberging kan worden aangebracht door greppels langs één en/of beide zijden van de randweg.

Om te voldoen aan de watertoets dient deze waterparagraaf formeel ter beoordeling te worden voorgelegd aan het waterschap Brabantse Delta en aan de gemeente Roosendaal voor een wateradvies. De uitkomsten hiervan worden te zijner tijd verwerkt in deze toelichting.

4.8 FLORA EN FAUNA

4.8.1 Quicksan Flora en Fauna

Toetsingskader

De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor en een gebiedsgericht spoor. De bescherming van deze twee sporen is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de natuurwetgeving.

Door Eco Assist is een quickscan Flora- en Faunawetgeving uitgevoerd. Doel van deze quickscan is het inzichtelijk maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis deze hebben voor de verdere uitvoering van het initiatief. Verder wordt inzichtelijk gemaakt of door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden. De onderzoeksrapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hierna kort samengevat.

Beoordeling gebiedsbescherming

Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal' ligt op ongeveer 4 kilometer ten westen van het plangebied. Vanwege de afstand tussen het plangebied en dit beschermde natuurgebied zijn negatieve effecten door geluidsverstoring, visuele verstoring of verdroging als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Gezien de afstand en de aard en duur van de werkzaamheden worden negatieve effecten van stikstofuitstoot en -depositie op daarvoor gevoelige habitattypen en de leefgebieden van soorten met instandhoudingsdoelstellingen als nihil ingeschat. Sinds 1 juli 2021 is daarnaast de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking getreden. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw-, sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt. Op het aspect stikstof in de gebruiksfase wordt in paragraaf 4.9 nader ingegaan.

Bij de Rissebeek doorkruist het plangebied het Natuurnetwerk Brabant (NNB). De weg kruist op hoogte met behulp van een brug de NNB. Het oostelijke deel van het plangebied grenst aan het NNB, maar doorkruist deze niet. Verlichting van de weg, zowel in de aanleg- als gebruiksfase, kan leiden tot verstoring van nachttactieve dieren. Bemaling tijdens de aanleg van de weg en spoortunnel kan leiden tot verdroging van het NNB. Een nadere toetsing in de vorm van een effecttoets (Nee-tenzij-toets) is noodzakelijk (zie volgende subparagraaf).

Beoordeling soortenbescherming

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als ontheffing of vrijstelling is verleend.

Houtopstanden

Binnen het plangebied zijn bomen aanwezig die mogelijk gekapt dienen te worden ten behoeve van de ingreep en die onderdeel uitmaken van een rijbeplanting van tenminste 20 bomen. Het betreft de zomereiken aan het Roosendaalswegje en de Thorbeckelaan. Doordat deze bomen buiten de bebouwde kom staan en niet uitsluitend bestaan uit populieren of wilgen is er sprake van effecten op bomen, die vallen onder het gedeelte beschermde houtopstanden uit de Wet natuurbescherming. Artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming is hierdoor op deze bomen van toepassing. De bomen aan de Willem Dreesweg zijn alle populieren, die wel vrijgesteld zijn van de bescherming als houtopstand onder de Wet natuurbescherming (Wnb).

Bij de civiel technische uitwerking van de verbindingsweg dient rekening te worden gehouden met de 'hoofdgroenstructuur' van de gemeente Roosendaal, zoals deze is opgenomen op de bomenkaart. Als een rijbeplanting van tenminste 20 bomen dient te worden gekapt, dan dient hiervoor mogelijk in het kader van de Wnb of toekomstige Omgevingswet een vergunning te worden aangevraagd.

Planten

Er zijn geen beschermde vaatplanten aangetroffen in het plangebied of omgeving. Er zijn ook geen groeiplaatsen aanwezig voor beschermde muurplanten.

Vogels

De steenuil is bekend uit de omgeving van het plangebied. Nestindicerend gedrag is waargenomen bij de Oostlaarstraat ten noorden van de A58. Door de afstand tot het plangebied en de tussengelegen snelweg is niet te verwachten dat eventueel daar nog broedende steenuilen een essentieel leefgebied hebben binnen het plangebied. Het is op basis van het uitgevoerde Flora en Fauna onderzoek niet uit te sluiten of er territoria van steenuilen aanwezig zijn bij de boerderijen welke dicht bij de toekomstige weg gelegen zijn.

De nieuwe verbindingsweg leidt mogelijk tot ruimtebeslag op het foerageergebied en versnippering daarvan. Daarnaast kan het risico op aanrijdingen sterk toenemen ten gevolge van de toename in verkeersdruk. Andere jaarrond beschermde nestvogelsoorten zijn niet waargenomen of komen niet voor in of nabij het plangebied. Wel kunnen zangvogels aanwezig zijn die in landelijk gebied en bosschage broeden, zoals de kievit, houtduif en de merel.

Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen ertoe leiden dat algemene broedvogelsoorten hun nesten met eieren of jongen verlaten en brengen de functionaliteit van de nesten in gevaar. Dat leidt tot een overtreding van artikel 3.1 lid 1 en 2 van de Wet Natuurbescherming. Het is voor de voorgenomen ingreep niet mogelijk ontheffing te verkrijgen voor het verstoren van broedgevallen van vogelsoorten die van nature broeden in Europa en op natuurlijke wijze in Nederland gekomen zijn. Werkzaamheden dienen daarom buiten het broedseizoen plaats te vinden. Het broedseizoen loopt van maart tot half juli.

Wanneer niet buiten het broedseizoen gewerkt kan worden, moet het plangebied voorafgaande aan de werkzaamheden door een deskundige op het gebied van beschermde soorten onderzocht worden op de aanwezigheid van broedgevallen. Ook is het in dat geval aan te raden het afval dat vrijkomt in het plangebied (ruim) voor het broedseizoen te verwijderen, om de kans op broedgevallen binnen het plangebied te beperken.

Vleermuizen

Het wordt uitgesloten dat het plangebied essentieel foerageergebied is voor vleermuizen. Er zijn in het plangebied geen gebouwen aanwezig. De bomen in het plangebied zijn niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Vaste rust- en verblijfplaatsen zijn dan ook uitgesloten. Wel zijn mogelijk vaste vliegroutes aanwezig, namelijk de eikenlanen bij het Roosendaalswegje en de Thorbeckelaan, de populieren aan de Willem Dreesweg en de Rissebeek. Als de bomen worden gekapt of meer aangelicht worden dan in de huidige situatie, kunnen deze vliegroutes ongeschikt worden. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van vaste vliegroutes van vleermuizen is in dat geval noodzakelijk om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn tijdens het veldbezoek van de meeste beschermde grondgebonden zoogdieren geen sporen aangetroffen die wijzen op hun aanwezigheid. Sommige soorten kunnen wel voorkomen. Kleine marterachtigen zijn lastig waar te nemen. Dichte begroeiing rondom de agrarische percelen, de Rissebeek en de houtwallen zijn mogelijk geschikte verblijfplaatsen. De aanwezigheid van deze soorten kan daarom niet worden uitgesloten.

De houtwallen en delen met ruigtevegetaties kunnen ook dienstdoen als vaste rust- en verblijfplaatsen van de wezel, hermelijn en bunzing. Door de voorgenomen ontwikkeling kunnen deze functies verdwijnen. Het plangebied is ook marginaal geschikt voor verschillende soorten waarvoor in Noord-Brabant een provinciale vrijstelling geldt, zoals de egel en verschillende soorten (spits)muizen.

Reptielen

De aanwezigheid van beschermde reptielen is uitgesloten in het plangebied.

Amfibieën

De aanwezigheid van beschermde amfibieën is uitgesloten in het plangebied.

Vissen

De aanwezigheid van beschermde vissoorten is uitgesloten in het plangebied.

Vlinders en libellen

De aanwezigheid van beschermde vlinders en libellen is uitgesloten in het plangebied.

Overige ongewervelden

De aanwezigheid van beschermde overige ongewervelden is uitgesloten in het plangebied.

Conclusie

De ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op het Natuurnetwerk Brabant. Het is noodzakelijk een nee-tenzij-toets uit te voeren. Sommige in het gebied voorkomende bomen zijn beschermd. De kap van deze bomen moet worden gemeld en er geldt een herplantingsplicht binnen drie jaar na kap van de bomen. Aanvullend onderzoek naar steenuilen, vleermuizen en kleine marterachtigen is noodzakelijk en is gereed. De resultaten van dit onderzoek zijn in de volgende sub-paragraaf opgenomen.

4.8.2 Nader onderzoek, in kader van de Wet natuurbescherming

Toetsingskader

In de Quicksan Flora en Fauna is aangegeven dat de voorgenomen werkzaamheden mogelijk een negatief effect kunnen opleveren voor de steenuil, kleine marterachtigen en vleermuizen. Nader onderzoek moet uitwijzen of de soort daadwerkelijk gebruik maakt van het projectgebied en of een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is. Het onderzoek naar de steenuil heeft plaatsgevonden in het broedseizoen van 2023. Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd in het voorjaar en de kraamperiode van 2023. Het nader onderzoek naar marterachtigen heeft meegelopen met de andere onderzoeken, daarnaast heeft monitoring met wildcamera's plaatsgevonden in de voortplantingsperiode van 2023. De onderzoeksrapportage, uitgevoerd door Eco-assist, is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hierna kort samengevat.

Beoordeling

- Binnen het plangebied zijn geen jaarrond beschermde nesten of territoria van de steenuil aangetroffen. De aanwezigheid daarvan in het plangebied is dan ook redelijkerwijs uitgesloten.
- De aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen en functioneel leefgebied van bunzing, hermelijn en wezel is binnen het plangebied eveneens redelijkerwijs uitgesloten.
- Het plangebied fungeert als foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis, maar betreft geen essentieel foerageergebied.
- Het Roosendaalsbaantje en de Willem Dreesweg vormen beschermde vaste vliegroutes voor gewone dwergvleermuizen.
- Met de uitvoering van de ingreep wordt de Wet natuurbescherming mogelijk overtreden met betrekking tot de aantasting van essentiële vliegroutes van de gewone dwergvleermuis.
- Binnen het plangebied zijn geen bijzondere natuurwaarden of functies voor beschermde soorten aangetroffen welke niet te behouden dan wel te effectief te mitigeren zijn. Daarmee vormt het onderdeel soortbescherming van de Wet natuurbescherming geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

Aanbevelingen

- Voor de aanleg van de verbindingsweg dient een mitigatieplan opgesteld te worden met maatregelen waarmee negatieve effecten op de vaste vliegroutes van de gewone en daarmee overtreding van de Wet natuurbescherming zoveel mogelijk voorkomen worden. Hierin dient tevens vastgelegd te worden op welke wijze bij de ingreep rekening gehouden wordt met het broedseizoen van algemene broedvogels en hoe invulling wordt gegeven aan de algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming (Artikel 1.11).
- Het is aan te bevelen bij de mitigatie gebruik te maken van bewezen effectieve maatregelen uit het kennisdocument voor de gewone dwergvleermuis van BIJ12 (BIJ12, 2017). Bij gebruikmaking van deze maatregelen uit het kennisdocument is de kans het grootst dat ontheffing wordt verleend voor het onderdeel soortbescherming en de maatregelen als voldoende geacht worden om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen.

Conclusie

Het aspect 'Flora en Fauna' vormt geen belemmering voor de haalbaarheid.

4.8.3 Nee-tenzij-toets

Toetsingskader

Uit quickscan Flora en Fauna blijkt dat het plangebied deels binnen en/of in de nabijheid van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) ligt. Als gevolg hiervan kan er sprake zijn van negatieve effecten ten gevolge van externe werking van werkzaamheden, of gebruik, in het gedeelte van het plangebied nabij het NNB. Het NNB is het Brabantse gedeelte van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hierdoor is het noodzakelijk om in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een Nee-tenzij-toets uit te voeren. Eco Assist heeft deze toets uitgevoerd. De onderzoeksrapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hierna kort samengevat.

Beoordeling

De ingreep vindt grotendeels plaats buiten het NNB. Ten gevolge van de ingreep vindt mogelijk een tijdelijke verstoring plaats in een beperkt gedeelte van het totale gebied dat onderdeel uitmaakt van het NNB ter hoogte van de Kleine Aa. Wel is het belangrijk dat verdroging van de hier aanwezige gevoelige natuurtypen 'N16.04 Vochtig bos met productie' en 'N03.01 Beek en Bron' wordt voorkomen. Mogelijk dienen daartoe extra compenserende maatregelen getroffen te worden als effecten met het optimaliseren van de bemalingsmethode niet voorkomen kunnen worden. Daarnaast leidt de uitbreiding van de weg tot ruimtebeslag op een gedeelte van het NNB met een oppervlakte van 0,06 ha met natuurbeheertype N16.04 Vochtig bos met productie. Dit dient in overleg met de provincie elders gecompenseerd dan wel financieel gecompenseerd te worden. De mate van verplichting tot compensatie is afhankelijk van de inrichting c.q. functie van het nieuwe ruimtebeslag.

Bij het kruisen van het tracé met de Rissebeek zijn negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNB ook niet uitgesloten. De beek zelf heeft hier momenteel een onnatuurlijk karakter met steile oevers en op de oevers een vegetatie van algemene soorten van voedselrijke omstandigheden. Ook het kruiden- en faunarijkgasland is nog erg voedselrijk en nog niet erg kruiden- en faunarijk. Hierdoor zijn negatieve effecten op het NNB nog relatief eenvoudig te mitigeren door een herbegrenzing van het NNB waarmee ruimtebeslag wordt gecompenseerd.

De beek kan worden ontzien door het toepassen van een overgang in plaats van de aanleg van een duiker. Als de overgang ruim vormgegeven wordt zodat ook de oevers doorlopen en uitstraling van de verlichting naar de beek voorkomen wordt, worden versnipperende effecten van de weg sterk beperkt.

Omdat de weg door het NNB komt te liggen op een plaats waar nu weinig verstoring aanwezig is en nauwelijks verstoring door geluid en verlichting is het noodzakelijk de uitstraling van verlichting en geluid naar het NNB te beperken. Anders zijn significant negatieve effecten op de kwaliteit van het NNB als leefgebied voor planten maar natuurlijk voornamelijk dieren niet uitgesloten. Wel is de verwachting dat met maatregelen deze effecten stekt beperkt kunnen worden.

Conclusie

De exacte effecten van de verbindingsweg op het NNB kunnen nader bepaald worden als het ontwerp van de weg verder uitgewerkt is en ook het bemalingsadvies is opgesteld. Naar verwachting zijn compenserende maatregelen noodzakelijk om de negatieve effecten op het NNB zoveel mogelijk te voorkomen. Omdat er ook na het treffen van compenserende maatregelen sprake zal zijn van resterende (beperkte) negatieve effecten op het NNB, waaronder permanent ruimtebeslag, is het noodzakelijk een vergunning aan te vragen bij de Provincie Noord-Brabant voordat de ingreep plaats mag vinden.

4.9 STIKSTOF

4.9.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb, per 1 januari 2017) regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten en dieren en van bossen en andere houtopstanden. Voor de Wet natuurbescherming heeft de Europese regelgeving als uitgangspunt gediend. De gebiedsbescherming in de Wnb richt zich uitsluitend op Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen.

In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Handelingen of activiteiten binnen en buiten beschermde natuurgebieden die schadelijk zijn voor de doelstellingen van het gebied zijn verboden, tenzij door het bevoegd gezag hier vergunning voor is verleend.

4.9.2 Beoordeling

Bijna in alle Natura 2000-gebieden zijn beschermde habitattypen aanwezig die gevoelig zijn voor stikstof. Handelingen of activiteiten binnen en buiten beschermde natuurgebieden die schadelijk kunnen zijn voor de doelstellingen van het gebied zijn verboden, tenzij door het bevoegd gezag hier vergunning voor is verleend.

Stikstof vormt een van de grootste belemmeringen voor het behalen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van een gebied dat is aangewezen in het kader van de Wet natuurbescherming.

Om de eventuele toename van de stikstof van de bouw- en gebruiksfase te kunnen berekenen dient gebruik te worden gemaakt van het softwareprogramma Aeries. Dit programma is aan het begin van 2023 aangepast, waarbij de lijst met in te voeren informatie (eenheden) is vergroot. Om deze informatie zo accuraat mogelijk in te kunnen voeren dienen de civieltechnische tekeningen van de verbindingsweg nader te worden uitgewerkt. Deze nadere uitwerking wordt als uitgangspunt gehanteerd bij het stikstofonderzoek, dat bij het ontwerp bestemmingsplan als bijlage bij dit bestemmingsplan zal worden gevoegd.

4.10 CULTUURHISTORIE, ARCHEOLOGIE EN MONUMENTEN

4.10.1 Cultuurhistorie

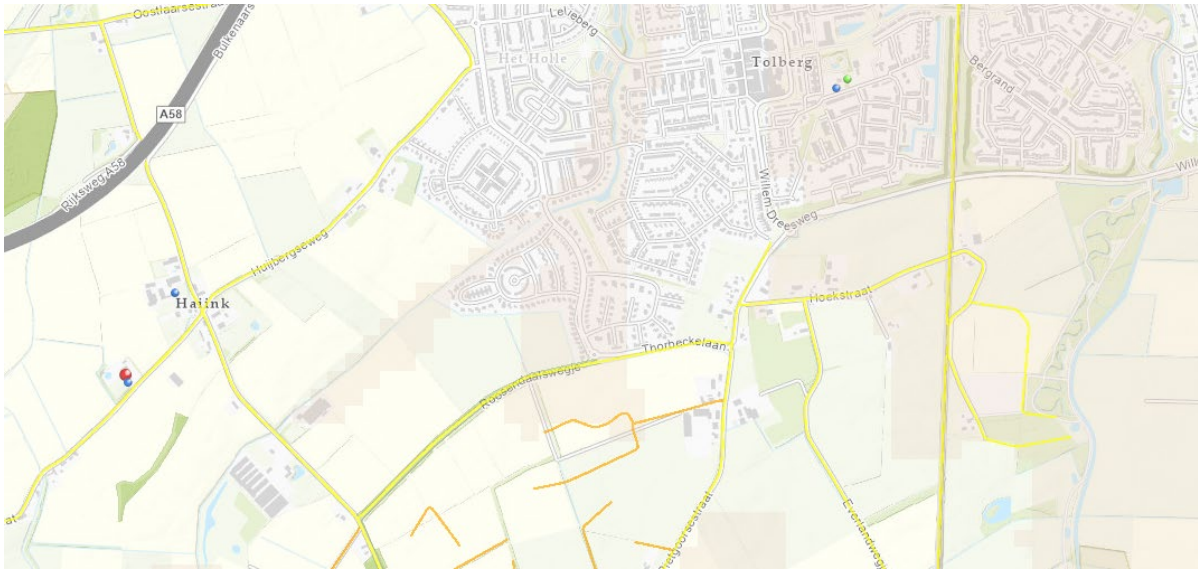
Cultuurhistorische waardenkaart

In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant staat aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden (in potentie) aanwezig zijn. Uit navolgende uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie blijkt dat het plangebied ligt binnen enkele cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

Het provinciaal cultuurhistorisch belang bestaat uit 5 kaartlagen: regio's, cultuurhistorische landschappen, cultuurhistorische vlakken, archeologische landschappen en complexen van cultuurhistorisch belang. Het gaat hierbij om erfgoed dat van belang is voor de regionale identiteit en om de meest waardevolle gebieden en ensembles.

Regio

Het plangebied ligt binnen 'West-Brabantse Venen'. In de periode 1250-1750 hebben hier grootschalige veenafravingen plaatsgevonden. Dit heeft de bewoningsgeschiedenis en de inrichting en vormgeving van het huidige landschap in belangrijke mate bepaald. Roosendaal ontwikkelde zich tot een groot handelscentrum. Door de turfvaarten ontstonden lange, rechte bomenrijen. De gronden rondom de stad werden steeds meer als landbouwgrond gebruikt. Het stedelijk gebied van Roosendaal is vooral bepaald door de omliggende rijks- en spoorwegen en minder door een relatie met het omliggende cultuurlandschap. Buiten het stedelijk gebied is nog steeds sprake van een sterk agrarisch karakter.



Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant

Overige cultuurhistorische informatie

Enkele van de wegen die worden doorkruist door de nieuwe verbindingsweg, zoals de Huijbergseweg en het Roosendaalswegje, zijn lijnen van redelijk hoge waarde. Voor beide wegen geldt dat het gaat om de historische bomenrijen die langs de weg liggen. Met onderliggend plan verdwijnen wel enkele van de bomen, maar de bomenrijen zelf blijven behouden, zij het dus met een korte onderbreking.

Ook de Thorbeckelaan, waarbij aansluiting wordt gevonden door de nieuwe weg, geldt als lijn van redelijk hoge waarde. De aanpassingen hieraan vinden vooral plaats in het gebruik ervan, waarbij de weg wordt herontwikkeld naar een fietspad. De ruimtelijke structuur blijft gehandhaafd.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het voorgenomen plan.

4.10.2 Archeologie

Toetsingskader

In 1992 heeft Nederland het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend; ook wel het Verdrag van Malta of Valletta genoemd, naar het eiland en de plaats waar het is ondertekend. Het Verdrag is in 1998 geratificeerd en op 1 september 2007 via de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) geïmplementeerd. De Wamz is een wijzigingswet en omvat een wijziging van de Monumentenwet 1988, de Wet Milieubeheer, de Ontgrondingenwet en de Woningwet, op grond waarvan overheden onder andere bij bodemingrepen verplicht rekening moeten houden met het behoud van archeologische waarden. Sinds juli 2016 (Erfgoedwet) is het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed geregeld door één integrale Erfgoedwet. De omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving zal in de nieuwe Omgevingswet worden geregeld, die in 2024 in werking zal treden.

Beoordeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting. Hierna volgt een samenvatting van het onderzoek.

Op basis van het bureauonderzoek is een gespecificeerde archeologische verwachtingskaart gemaakt. De archeologische verwachting is gebaseerd op de landschappelijke ligging en de aanwezigheid van cultuurhistorische elementen. In het plangebied worden een dekzandrug, terrasafzettingen bedekt met dekzand, twee beekdalen, historische wegen en twee historische erven verwacht.

Ter plaatse van de dekzandrug geldt een hoge archeologische verwachting op archeologische resten/of sporen uit de periode Laat-Paleolithicum-Late-Middeleeuwen.

Ter plaatse van de terrasafzettingen bedekt met dekzand geldt een middelhoge archeologische verwachting, theoretisch gezien vanaf het Midden-Paleolithicum. In de omgeving van het plangebied zijn nog geen vondsten van Midden-Paleolithicum bekend, maar wel vondsten en/of sporen uit het Neolithicum, de IJzertijd/Romeinse Tijd, Romeinse Tijd, Late-Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze zijn gerelateerd aan het voorkomen van hogere terreindelen, al dan niet in de nabijheid van een beekdal.

In het plangebied worden twee beekdalen verwacht, het dal van de Rissebeek en de Molenbeek. Ter plaatse van de beekdalen geldt een lage archeologische verwachting op nederzettingen. Wel kunnen verdedigingswerken en water-gerelateerde vondsten aanwezig zijn, zoals visfinken, boten en rituele deposities. Hiervoor geldt een middelhoge archeologische verwachting. Aanwijzingen voor oversteekplaatsen zijn er op basis van historische kaarten echter niet.



Gespecificeerde archeologische verwachting

Bron: Transect

Op basis van historische kaarten worden ten slotte twee historische erven in het plangebied verwacht. Hier is de archeologische verwachting op huisplaatsen uit de Nieuwe Tijd en mogelijk de Late-Middeleeuwen hoog.

Archeologische resten worden verwacht direct onder de A-horizont (vermoedelijk 30 cm -Mv, bij hoge enkeerdgronden vanaf 50 cm -Mv). In welke mate nog archeologische resten en/of sporen aanwezig kunnen zijn is mede afhankelijk van de mate van intactheid van de bodem. Ter plaatse van de ontgrondingen kan het archeologische niveau al verstoord zijn geraakt. Afhankelijk van de diepte van de verstoring kunnen mogelijk nog wel diepe grondsporen aanwezig zijn. Met de aanleg van de huidige wegen kan de bodemopbouw zijn aangetast, maar tot op welke diepte is niet bekend omdat geen aanlegtekeningen voorhanden zijn. Ter plaatse van de sloten naast de bestaande wegen is het archeologische niveau vermoedelijk al aangetast.

Hierna zijn kort de adviezen uit het onderzoek weergegeven:

- Ter plaatse van de dekzandrug wordt geadviseerd een dubbelbestemming archeologie op te nemen met een onderzoeksgrens van 500 m² en dieper dan 30 cm-mv.
- Ter plaatse van de terrasafzettingen met dekzand wordt geadviseerd een dubbelbestemming archeologie op te nemen met een onderzoeksgrens van 1000 m² en dieper dan 30 cm-mv.
- Ter plaatse van het beekdal wordt geadviseerd een dubbelbestemming archeologie op te nemen met een onderzoeksgrens van 1000 m² en dieper dan 30 cm-mv.
- Ter plaatse van de historische huisplaatsen wordt geadviseerd om een dubbelbestemming archeologie op te nemen met een onderzoeksgrens van 50 m² en dieper dan 30 cm-mv.

Conclusie

De voorgenomen ingrepen zijn in alle archeologische verwachtingszones gepland. Met de voorgenomen ingrepen bestaat de kans dat eventuele archeologische resten en/of sporen worden verstoord. Daarom wordt daarvoor een vervolgonderzoek aanbevolen. Dit vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd langs het gehele tracé (3,4 km) als een verkennend booronderzoek dat als doel heeft om de opbouw en de mate van intactheid van de bodem in kaart te brengen. Op basis van de resultaten van het verkennende booronderzoek kan de archeologische verwachting waar mogelijk worden bijgesteld.

4.11 M.E.R.-BEOORDELING

Toetsingskader

Een bestemmingsplan kan in Nederland op twee manieren m.e.r.-plichtig worden, namelijk op grond van het Besluit m.e.r. en wanneer voor het plan een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb). Omdat het bestemmingsplan dat door de gemeente Roosendaal vastgesteld gaat worden moet voldoen aan de Nederlandse wetgeving, vindt toetsing van het bestemmingsplan aan deze wetgeving plaats.

Besluit m.e.r.

Om te bepalen of een plan m.e.r.-plichtig is op grond van het Besluit m.e.r., moet eerst beoordeeld worden of de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt een activiteit is als genoemd in de onderdelen C of D van de bijlage van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C 1.2 is de aanleg van een autosnelweg of autoweg en in onderdeel C 1.3 de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken als activiteit genoemd. In onderdeel D is alleen de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg (onderdeel D 1.1.) dan wel van een weg een weg bestaande uit vier of meer rijstroken of verbreding van een weg tot een weg met vier of meer rijstroken (onderdeel D 1.2) als activiteit opgenomen. Omdat de verbindingsweg Tolberg nieuw is, wordt alleen getoetst aan de activiteiten uit de onderdelen C 1.2 en C 1.3.

De nieuwe verbindingsweg betreft in ieder geval geen autosnelweg en evenmin een weg bestaande uit vier of meer rijstroken. Beoordeeld is verder of de verbindingsweg moet worden gekwalificeerd als een autoweg. Daar is geen sprake van. Om als autoweg aangemerkt te worden dient de weg onder andere door verkeerslichten geregelde kruispunten te bevatten. De kruispunten op de verbindingsweg hebben dat niet. De ontwikkeling is niet m.e.r.-plichtig.

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan verbindingsweg Tolberg geen activiteit mogelijk maakt zoals opgenomen in de onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Daarmee is een verdere toetsing aan het Besluit m.e.r. niet nodig. Voor het bestemmingsplan heeft dan ook geen MER te worden opgesteld op grond van het Besluit m.e.r.

5.0 VISIE OP HET PLANGEBIED

5.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat allereerst in op de bereikbaarheid van de wijk Tolberg en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg. Daarna wordt de uitgevoerde Tracestudie van de verbindingsweg beschreven en volgt een onderbouwing van de voorkeursvariant. In de paragraaf 'omschrijving plan' wordt de voorgenomen ontwikkeling allereerst in zijn geheel beschreven, waarna specifiek wordt ingegaan op verschillende deelgebieden (lees: kruispunten) van het plangebied.

5.2 VERKEERSSTUDIE BETER BEREIKBAAR TOLBERG

In het geactualiseerde GVVP van 2008-2015 van de gemeente Roosendaal was opgenomen dat een studie uitgevoerd moest worden naar de mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid van Tolberg te verbeteren. Deze verkeersstudie moet leiden tot concrete voorstellen ten aanzien van de noodzakelijke (fysieke) maatregelen op de belangrijkste knelpunten van de wijk Tolberg. De verkeersstudie Beter Bereikbaar Tolberg (november 2009) is een verdere verdieping en analyse van deze verkennende fase. Hierbij wordt uitgegaan van de toekomstige situatie 2020 waarbij de huidige functie en ligging van de A58 gehandhaafd blijft. Hierna zijn de conclusies van het rapport opgenomen.

Op basis van de geconstateerde knelpunten zijn drie realistische en uitvoerbare oplossingsmaatregelen geformuleerd. De oplossingsmaatregelen zijn beoordeeld op verkeersafwikkeling en doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, kansen voor openbaar vervoer en fietsverkeer en Ruimtelijke kwaliteit en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is telkens een vergelijking gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie in 2020.

Alle drie de maatregelen bieden met name een verbetering voor de wijk Tolberg en leiden niet tot een snellere verbinding vanuit de wijk Langdonk. Ook biedt het geen oplossing voor de bestaande en te verwachten afwikkelingsknelpunten op de Laan van Brabant en Zuidpoort. Bij het toepassen van een ongelijkvloerse spoorkruisingen op de Willem Dreesweg trekt de route Willem Dreesweg — Laan van Brabant meer verkeer waardoor meer afwikkelingsproblemen ontstaan op de toeleidende wegen van de wijk Tolberg en de centrumring.

Op basis van de analyse en beoordeling van maatregelen lijkt de nieuwe verbinding parallel langs de A58 een groot probleemoplossend vermogen, verbeteren bereikbaarheid rijkswegennet en tegengaan sluipverkeer door het buitengebied, te hebben tegen geringe kosten. De toename van verkeer door de Lelieberg kan voorkomen worden door de parallelweg zuidelijker in Tolberg aan te sluiten, ter hoogte van de Roosendaalseweg. Daartegenover staat dat de intensiteitsafname op de route Heerma van Vosstraat — Sportstraat minder groot is.

5.3 TRACÉSTUDIE TOLBERG

Voor de realisatie van het nieuwe ziekenhuis in Roosendaal zijn in verschillende studies de effectenmogelijkheden in beeld gebracht. Hierbij gaat het om het toevoegen van het ziekenhuis en infrastructurele aanpassingen aan het wegennet. In de uiteindelijk vastgestelde tracéstudie Tolberg (9 maart 2020) zijn vier varianten omschreven om het nieuwe ziekenhuis op de locatie Bulkenaar te ontsluiten, waarna vervolgens de effecten van de infrastructurele aanpassingen aan het netwerk en de ontwikkeling van het nieuwe ziekenhuis in beeld zijn gebracht, evenals een toetsing van de (potentiële) verkeersafwikkeling.

5.4 VERKEERSONDERZOEK TRACÉSTUDIE TOLBERG, VOORKEURSALETERNATIEF

De gemeente Roosendaal heeft naar aanleiding van de resultaten van de tracéstudie en het overleg met de betrokkenen en de stakeholders, een nieuwe tracévariant opgesteld. Het betreft een optimalisatie van voorkeursvariant 2a. Hierna volgt een opsomming van de belangrijkste conclusies die uit het onderzoek zijn voortgekomen.

Analyse verkeer

Het voorkeursalternatief heeft een verschuiving van verkeer in het studiegebied tot gevolg:

- Het verkeer rondom het centrum van Roosendaal neemt af door de herlocatie van het ziekenhuis.
- Het nieuwe tracé zorgt voor een meer directe verbinding tussen Tolberg en A58/Wouw. Hierdoor maakt het gemotoriseerde verkeer minder gebruik van sluiproutes.
- De ondertunneling zorgt voor een gunstigere route via Willem Dreesweg ten zuiden van Tolberg en N262 richting centrum.

Verkeersafwikkeling

De mate van verkeersafwikkeling op relevante kruispunten in het studiegebied is in beeld gebracht.

- Kruispunt 1: Aansluiting 25 Wouwse Plantage - noordelijk kruispunt: kan het verkeer goed afwikkelen door middel van een enkelstrooksrotonde.
- Kruispunt 2: Aansluiting 25 Wouwse Plantage - zuidelijk kruispunt: kan het verkeer goed afwikkelen door middel van een verkeerslichten.
- Kruispunt 3: Nieuw trace - Ziekenhuis: het verkeer kan goed worden afgewikkeld door middel van een enkelstrooksrotonde.
- Kruispunt 4: Nieuw trace - Huijbergseweg: een enkelstrooksrotonde kan het verkeer goed afwikkelen in de ochtend- en avondspits.
- Kruispunt 5: Nieuw trace - Thorbeckelaan zuid: kan het verkeer goed afwikkelen door middel van een enkelstrooksrotonde.
- Kruispunt 6: Nieuw trace - Rietgoorsestraat: een enkelstrooksrotonde kan het verkeer goed afwikkelen in de ochtend- en avondspits.
- Kruispunt 7: Thorbeckelaan - Willem Dreesweg: kan het verkeer goed afwikkelen door middel van een enkelstrooksrotonde.
- Kruispunt 8: Willem Dreesweg - Bergrand: het verkeer kan niet goed worden afgewikkeld door middel van de huidige vormgeving, een voorrangskruispunt. Bij de realisatie van een enkelstrooksrotonde kan het kruispunt het verkeer goed afwikkelen.

- Kruispunt 9: Thorbeckelaan - Hoekstraat: kan het verkeer goed afwikkelen in de huidige vormgeving, als voorrangskruispunt.
- Kruispunt 10: Willem Dreesweg - Damastberg: In de huidige vormgeving, als voorrangskruispunt kan het verkeer goed worden afgewikkeld op het kruispunt.

5.5 UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

De ontwikkeling heeft als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijk Tolberg. In het verleden zijn meerdere studies gedaan door Goudappel, waarbij meerdere varianten zijn onderzocht. Op basis van deze onderzoeken is door een ontwerptoelichting opgesteld door Arcadis, waaruit de volgende uitgangspunten zijn opgenomen:

1. De landelijk geldende richtlijnen van het CROW zijn als uitgangspunt gehanteerd.
2. Het plangebied van het totale ontwerp loopt vanaf de aansluiting op de Plantagebaan ter hoogte van afrit 25 van de A58 tot aan de fietsoversteekplaats op de Willem Dreesweg ter hoogte van het Molenbeekpad.
3. Hoofddrijbaan verbindingsweg is een gebiedsontsluitingsweg type II buiten de bebouwde kom tussen de aansluiting A58 en de grens van het plangebied Bravis Ziekenhuis en de passage van het Roosendaalswegje.
4. Het overige deel van het ontwerp vanaf het Roosendaalswegje tot aan het Molenbeekpad betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.
5. Ontwerpsnelheid hoofddrijbaan verbindingsweg is 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom.
6. De verbindingsweg wordt voorzien van 2x1 rijstroken, gescheiden door dubbele doorgetrokken asmarkering.
7. De optimale obstakelvrije ruimte van 6,00 meter, gemeten vanaf de binnenzijde kantstreep wordt buiten de bebouwde kom gehanteerd indien er geen botsgevaarlijke beplanting opgenomen is binnen de verkeersruimte in het dwarsprofiel.
8. De minimale obstakelvrije ruimte van 4,50 meter, gemeten vanaf de binnenzijde kantstreep wordt buiten de bebouwde kom gehanteerd indien er wel botsgevaarlijke beplanting opgenomen is binnen de verkeersruimte in het dwarsprofiel.
9. Hemelwater wordt buiten de bebouwde kom opgevangen in bermsloten parallel aan de buitenbermen.
10. Hemelwater wordt binnen de bebouwde kom op het bestaande tracé van de Thorbeckelaan en de Willem Dreesweg via kolken richting het bestaande rioolsysteem afgevoerd.
11. Hemelwater wordt binnen de bebouwde kom op het nieuw aan te leggen tracé tussen het Roosendaalswegje en de Rietgoorsestraat via uitstroomvoorzieningen afgevoerd naar de bermen waar het in de grond infiltreert.
12. Breedte insteek watergangen zijn afgestemd op de adviezen uit het waterhuishoudkundig plan.
13. Naast de bermsloten worden onderhoudsstroken van 3,00 meter breed aangebracht indien er niet vanaf de reguliere buitenbermen onderhoud kan worden gepleegd aan de watergangen. Bijvoorbeeld in geval van te grote hoogteverschillen tussen buitenberm en watergangen.
14. Voor de toekomstige wegpeilen wordt er minimaal 70 centimeter afstand tussen de hoogst gemeten grondwaterstand en het toekomstig wegpeil aangehouden. Het tracé volgt zoveel mogelijk de glooiing van het bestaande landschap.
15. Landbouwverkeer is buiten de bebouwde kom niet toegestaan op de hoofddrijbaan van de verbindingsweg en dient via het onderliggend wegennet te worden afgewikkeld.

16. Er dient een vrijliggend, in twee richtingen bereden, fietspad parallel aan de verbindingsweg te worden aangebracht tussen de aansluiting Plantagebaan en het ziekenhuis.
17. Er dient ten minste een vrijliggend, in twee richtingen bereden, fietspad parallel aan de verbindingsweg te worden aangebracht tussen de aansluiting van het ziekenhuis tot aan het Roosendaalswegje.
18. Voor de spoorpassage is het aangeleverde voorontwerp van Movares uitgangspunt en wordt ongewijzigd ingepast in het totaalontwerp.
19. Bussen halteren in haltekommen langs de gebiedsontsluitingsweg.

5.6 RUIMTELIJKE STREEFBEELDEN

5.6.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

De wijk Tolberg vormt de grens van het stedelijk gebied van de stad Roosendaal. De nieuwe verbindingsweg wordt grotendeels in het landelijk gebied aangelegd, tot de Thorbeckelaan, waar de verbinding met het bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Om het landelijk karakter te behouden dient de zichtbaarheid van de weg in het landschap daarom ook zoveel beperkt te worden. Laanbeplanting wordt niet toegepast om het tracéverloop niet te benadrukken. Langs bestaande watergangen worden, op verzoek van bewoners vanuit de wijk Tolberg, wel stroken met beplanting aangebracht.

Waar mogelijk volgt de nieuwe verbindingsweg de glooiing in het landschap. Ter plaatse van de Rissebeek vindt er wel een verlaging in het landschap plaats, waarvoor een brug wordt aangelegd. Hierover meer in paragraaf 5.6.2. De bestaande hoogte van de Thorbeckelaan en de Willem Dreesweg blijft behouden, behalve bij de spoorwegovergang, aangezien hier een ondergrondse doorgang wordt gecreëerd.

5.6.2 Groen

Passage Rissebeek

De verbindingsweg kruist het Natuurnetwerk Brabant ter hoogte van de Rissebeek. Om verstoring aan de natuur zoveel mogelijk te voorkomen wordt hier een brug aangelegd. De groene zone parallel aan de Rissebeek wordt ter hoogte van deze brug plaatselijk versmald, om de overspanning zo kort mogelijk te houden. Dieren worden onder de brug door geleid door middel van een faunapassage.

5.6.3 Verkeer en infrastructuur

De komgrens van Roosendaal wordt verlegd (zie ook verderop in deze paragraaf). De nieuwe ligging van deze komgrens heeft ook gevolgen voor het snelheidsregime op de weg. Voor het westelijk deel van de verbindingsweg tot het Roosendaalswegje geldt een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Vanaf de nieuwe komgrens geldt een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Er is geen fysieke rijbaanscheiding, omdat de weg ook wordt gebruikt als aanrijroute voor ambulances. Verlichting van de wegvakken vindt enkel plaats binnen de bebouwde kom.

De ontwikkeling zorgt ervoor dat Tolberg als wijk beter bereikbaar wordt. De verkeersstromen veranderen daardoor, mede door de komst van het nieuwe ziekenhuis. Dit betekent ook dat sommige wegen juist drukker worden dan in de huidige situatie het geval is.

In paragraaf 5.4 zijn de verschillende kruispunten uit het plangebied genoemd. Hieronder wordt per kruising ingegaan op de inrichting van deze kruispunten. Kruispunten 1, 2 en 3 worden daarbij niet behandeld, aangezien deze behoren tot fase 1 (ontsluiting Bulkenaar op A58).

Kruispunt 4: Passage Huijbergseweg

De Huijbergseweg vormt voor het landbouwverkeer een belangrijke verbinding tussen het buitengebied en de bebouwde kom van Roosendaal. Daar waar de verbindingsweg de Huijbergseweg kruist, wordt een enkelstrooksrotonde aangelegd. Dit zorgt voor een lage snelheid, waardoor fietsers veilig kunnen oversteken. Ten westen en oosten van deze nieuwe rotonde komt een landbouwsluit, om te voorkomen dat de Huijbergseweg als sluiproute wordt gebruikt.

Passage Roosendaalswegje

Voor fietsers en landbouwverkeer is het Roosendaalswegje een belangrijke toegangsweg voor het buitengebied. In het bestemmingsplan komt bij de kruising tussen de verbindingsweg en het Roosendaalswegje de nieuwe grens van de bebouwde kom te liggen. Voor deze locatie is gekozen omdat de bomenlaan langs deze weg een duidelijke overgang vormt tussen het open landschappelijke karakter van het westelijk deel van de verbindingsweg en het meer gesloten karakter van het oostelijk deel.

Aangezien de bebouwde kom bij deze passage begint, wordt de maximum snelheid teruggebracht van 80 km/u naar 50 km/u. Door het aanbrengen van een middengeleider en een wegvlakplateau worden auto's gedwongen af te remmen, waardoor overige weggebruikers (voetgangers en fietsers) veilig kunnen oversteken. Landbouwverkeer kan geen gebruik maken van deze oversteek.

Ten zuiden van het nieuwe fietspad wordt vanaf de Thorbeckelaan een inrit gecreëerd richting een onverhard tractorpad, dat ten zuiden van het Roosendaalswegje wordt aangelegd. Via doorsteken vanaf dit tractorpad zijn de kavels ten noorden van het Roosendaalswegje bereikbaar voor het landbouwverkeer.

Kruispunt 5: Thorbeckelaan zuid

De Thorbeckelaan vormt de grens van de woonwijk Tolberg. Deze straat wordt naar het zuiden verlegd, zodat de overgang tussen de functie van de woonwijk en het buitengebied vloeiender gaat. Het extra gebied dat beschikbaar komt, tussen de wijk en de weg, kan groen en geluidreducerend worden ingericht. Dit wordt gedaan door het aanleggen van een landschapstuin. Het fietspad blijft wel bestaan, zodat fietsers vanuit de wijk via het Roosendaalswegje richting het buitengebied kunnen.

Kruispunt 6: Thorbeckelaan – Rietgoorsestraat

Waar in de huidige situatie de Thorbeckelaan en de Rietgoorsestraat samenkomen wordt een nieuwe rotonde aangelegd. Aangezien deze binnen de bebouwde kom ligt, krijgen fietsers hier voorrang. Het middeneiland van de rotonde wordt verhoogd inricht, om het doorzicht vanuit de verbindingsweg te doorbreken. Net als bij de andere kruisingen vindt de fietsoversteek ook hier op een verkeersplateau plaats.

Kruispunt 7: Thorbeckelaan – Willem Dreesweg

In de huidige situatie wordt de rotonde alleen door gemotoriseerd verkeer gebruikt. Het fietspad ten westen van de rotonde wordt doorgetrokken zodat ook fietsers beter gebruik kunnen maken van de Willem Dreesweg. Dit fietspad wordt doorgetrokken tot het Molenbeekpad. Oversteken gebeurt middels een verkeersplateau en fietsers hebben voorrang op gemotoriseerd verkeer. Aangenomen wordt dat het verkeer op deze weg stijgt. Daarom worden voor de bestaande bushaltes haltekomen gecreëerd. Omdat de rotonde ook door landbouwverkeer wordt gebruikt, wordt de bocht verbreed, zodat het landbouwverkeer niet langer door de berm rijdt.

Spoorpassage

Eén van de knelpunten voor de verkeersafhandeling in Tolberg is de spoorwegovergang. Wanneer de spoorwegovergang gesloten is, zorgt dit voor filevorming. Daarom is ervoor gekozen een ondergrondse doorgang te creëren. Voor gemotoriseerd verkeer geldt een doorrijhoogte van minimaal 4,60 meter; voor fietsers en voetgangers 2,50 meter.

Kruispunt 8: Willem Dreesweg – Bergrand

Ter plaatse van deze kruising wordt ook een rotonde aangelegd om het verkeer beter af te wikkelen.

Kruispunt 9: Thorbeckelaan – Hoekstraat

Ten opzichte van de huidige situatie neemt het verkeer op dit deel van de Thorbeckelaan toe. Aangezien de weg ook veel wordt gebruikt door landbouwverkeer, die van de aan de weg liggende kavels de weg op rijden, is een oplossing gezocht waarbij zowel het gemak en de veiligheid gewaarborgd is, als de doorstroming behouden blijft. Door tweerichtingfietspaden aan beide kanten van de weg aan te leggen zijn er weinig conflictmogelijkheden tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.

Kruispunt 10: Willem Dreesweg – Damastberg

Aan deze kruising verandert niets, behalve dat aan de zuidkant van de Willem Dreesweg het fietspad wordt ingepast. Aangezien de Willem Dreesweg een doorgaande weg is, zijn er vanuit de Bergrand invoegingsproblemen wanneer het spits is. Door een rotonde wordt de doorstroming bevorderd. Hier komt geen oversteekplaats voor fietsers. Deze kunnen bij het oostelijk gelegen Molenbeekpad gebruik maken van de fietsoversteekplaats.

Landbouwverkeer

Buiten de bebouwde kom kan het landbouwverkeer geen gebruik maken van de verbindingsweg. Binnen de bebouwde kom, en dus ook ten oosten van het Roosendaalswegje, is landbouwverkeer wel toegestaan op de nieuwe weg. Kavels blijven bereikbaar via het bestaande wegennet, waaronder de Huijbergseweg. Overig verkeer wordt gedwongen via de Thorbeckelaan de wijk in te rijden, waardoor de Huijbergseweg niet als sluiproute kan worden gebruikt, en het landbouwverkeer dus ook niet wordt gehinderd.

6.0 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 STANDAARD VERGELIJKBARE BESTEMMINGSPLANNEN (SVBP)

De Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen (hierna SVBP 2012), die voortvloeit uit de Wet ruimtelijke ordening, maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan. Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

6.2 OPZET VAN DE NIEUWE BESTEMMINGSREGELING

6.2.1 Uitgangspunten en doelstellingen

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

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

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

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

6.2.2 Opbouw regels

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

a. De opbouw van de regels is als volgt:

- Betekenisafspraken (Hoofdstuk 1 Inleidende regels);
- De gebruiks- en bouwregels per bestemming (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels);
- Algemene regels (Hoofdstuk 3 Algemene regels);
- Overige regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels).

b. Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning;
- Wijzigingsbevoegdheid.

De specifieke nadere eisenregelingen, bevoegdheden om af te wijken van de regels en wijzigingsbevoegdheden en mogelijk aanlegvergunningregels zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan. Er wordt derhalve voor de volgorde van de regels een standaardindeling gehanteerd.

6.2.3 Flexibiliteitsregels

Aan het bestemmingsplan kan flexibiliteit worden toegevoegd door met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels, het stellen van nadere eisen of een wijzigingsbevoegdheid. Dit flexibiliteitinstrumentarium kent zekere begrenzingen. Het is niet mogelijk om met een omgevingsvergunning een bestemmingswijziging tot stand te brengen. Een nadere eis mag slechts worden gesteld per afzonderlijk geval en geen algemene regel inhouden. Bovendien moet het bestemmingsplan al een regel bevatten omtrent het punt ten aanzien waarvan een nadere eis wordt gesteld.

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

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

De hoofdlijn bij het bestemmen is dat zo helder als mogelijk wordt vastgelegd wat vastgelegd kan worden. Daar waar zekerheid over bestaat in de plannen worden die plannen zo helder als mogelijk vastgelegd. Als er meer onzekerheid is wordt deze onzekerheid ook vertaald in het bestemmingsplan.

Het plan kent de volgende enkelbestemmingen:

Bedrijf

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn, ter plaatse van de aanduiding 'zend-/ontvangstinstallatie' bedoeld voor een ontvangtmast ten behoeve van telecommunicatie en bijbehorende voorzieningen als ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, groen en water. De voor 'Specifieke vorm van bedrijf - Zend-/ontvangstinstallatie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, uitsluitend bedoeld een zend- en ontvangtmast ten behoeve van telecommunicatie.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bedoeld voor beplantingen, bermen, landschappelijke inpassing, terrassen, voorzieningen ten behoeve van algemeen nut, watergangen en bijbehorende voorzieningen en geluidswerende voorzieningen en bijbehorende beplantingen.

Natuur

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van bestaande biotopen, het instandhouden van beboste en niet-beboste gebieden, behoud en bescherming van aardkundige, cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden, waterhuishoudkundige doeleinden en agrarisch gebruik gericht op waterbeheer.

Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder andere wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, beplantingen, bermen, watergangen, ecologische voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van algemeen nut.

De binnen de bestemming met de aanduiding 'railverkeer' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, uitsluitend bedoeld voor spoorwegen met bijbehorende voorzieningen, waaronder bouwwerken ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van railverkeer.

Ter plaatse van de aanduiding 'langzaam-verkeer' is uitsluitend een verbinding ten behoeve van langzaam verkeer (incl. kruising van tractorverkeer) toegestaan.

Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor watergangen en bijbehorende voorzieningen, bergbezinkbassins, retentievoorzieningen, bermen, beplantingen, voorzieningen ten behoeve van algemeen nut en het behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijk en/of cultuurhistorische waarden.

Het plan kent de volgende dubbelbestemmingen:

Waarde – Archeologie 1

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud van hoge archeologische waarden.

Waarde – Archeologie 2

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud van middelhoge archeologische waarden.

Waarde – Ecologie

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor: instandhouding en ontwikkeling van natte en/of droge ecologische verbindingszone.

Het plan kent de volgende aanduidingen:

Landschappelijke inpassing

De landschappelijke inpassing is in de planregels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan juridisch vastgelegd door het opnemen van de aanduiding 'landschappelijke inpassing', in combinatie met een voorwaardelijke verplichting in de planregels, die aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing borgt.

Weg

Ten behoeve van de aanleg van de verbindingsweg (met een brug) ter plaatse van de kruising van de verbindingsweg met de Rissebeek is de functieaanduiding 'weg' opgenomen.

Tunnel

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een tunnel, waarbij geldt dat de ondergrondse (verticale) bouwdiepte niet meer mag bedragen dan 6,5 meter ten opzichte van het maaiveld en vanaf de kruin van de weg een vrije doorrijhoogte van tenminste 4,5 meter dient te zijn.

Vrijwaringszone – beschermingszone

De voor 'Vrijwaringszone - beschermingszone' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterschapsdoeleinden ten behoeve van de aan deze zone grenzende waterloop en als zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen.

Vrijwaringszone – radarverstoringsgebied

Ten behoeve van de zonering, welke verband houdt met de nabijheid van de vliegbasis Woensdrecht, geldt een maximale bebouwingshoogte op basis van het radarverstoringsgebied.

Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor watergangen en andere waterpartijen met daarbij behorende voorzieningen zoals bruggen en duikers en daarmee vergelijkbare voorzieningen.

7.0 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 FINANCIERING

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de verbindingsweg Tolberg, maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade.

In 2020 heeft de gemeente Roosendaal besloten om de verbindingsweg Tolberg aan te leggen. Voor de grondverwerving is door de gemeente een budget beschikbaar gesteld.

7.2 EXPLOITATIEPLAN

Op grond van hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting een exploitatieplan op te stellen om het kostenverhaal te verzekeren, indien een ruimtelijk plan voorziet in bouw- en/of verbouwplannen. Wat precies onder een bouwplan wordt verstaan, staat genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en betreft onder andere de bouw van één of meer woningen. De aanleg van de verbindingsweg Tolberg valt niet onder de genoemde bouwplannen. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet aan de orde.

7.3 GRONDAANKOOP

Om de verbindingsweg Tolberg fysiek aan te kunnen leggen, dient de gemeente de beschikking te hebben over de gronden. Getracht wordt om deze gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Een aantal percelen is al in eigendom. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan zal de gemeente overgaan tot onteigening van de gronden.

8.0 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 OMGEVINGSDIALOOG

Naast de wettelijke procedures, besteedt de initiatiefnemer nadrukkelijk aandacht aan de communicatie met de belanghebbenden. De plannen zijn dan ook tot stand gekomen na diverse afstemmingsmomenten met omwonenden en belanghebbenden, waarbij hen de gelegenheid is geboden om bezwaren en suggesties naar voren te brengen.

Op januari 2020 zijn er drie informatiesessies georganiseerd voor de bewoners, waarbij schriftelijk 202 reacties zijn gegeven. Aan de hand van deze vragen is een lijst met veel gestelde vragen opgesteld, die als bijlage bij deze toelichting is toegevoegd. De vragen hebben betrekking op de veranderingen die te maken hebben met de ontwikkeling, maar ook hoe de studies zijn opgebouwd en de betrouwbaarheid daarvan. Daarin is ook aangegeven dat het tracé op dat moment nog niet vaststond en details nog zouden worden afgestemd.

Door Goudappel is in februari 2020 een quickscan uitgevoerd naar in totaal 13 varianten van een mogelijk tracé, gebaseerd op enquêtes en interviews met bewoners. Daarbij is gekeken naar de aspecten bereikbaarheid, ruimtelijke impact, hulpdiensten en kosten. Enkele (combinaties van) varianten zijn verder uitgewerkt in het verdere onderzoek naar de ontsluiting van het wijk Tolberg en het ziekenhuis.

Van de participatiebijeenkomsten was de eerste bijeenkomst een algemene bijeenkomst waarin belanghebbenden zijn bijgepraat over het proces. Zoals in paragraaf 5.4 is aangegeven heeft de gemeente Roosendaal naar aanleiding van de resultaten van de tracéstudie en het overleg met de betrokkenen een nieuwe tracévariant van de verbindingsweg opgesteld. Met omwonenden en/of bewoners van specifieke gebieden/kruispunten hebben vervolgens gesprekken plaatsgevonden om tot een optimaal resultaat te komen.

8.2 OVERLEG

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening wordt het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties, waaronder rijks- en gemeentelijke instanties. Ook worden omwonenden en/of bewoners van het plangebied in de gelegenheid gesteld om een inspraak reactie in te dienen en wordt de omgevingsdialoog afgerond.

8.3 ONTWERP BESTEMMINGSPLAN

Het ontwerpbestemmingsplan wordt vanwege artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden tot het indienen van zienswijzen. De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in de toelichting verwerkt.