

Inspraak- en overlegrapport

Bestemmingsplan “Spoor C”

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	INSPRAAKPROCEDURE	3
3.	LIJST VAN INSPREKERS EN OVERLEGINSTANTIES	4
4.	INSPRAAKREACTIES	5
5.	OVERLEGREACTIES	10
6.	AANPASSINGEN AAN HET BESTEMMINGSPLAN	14

1 INLEIDING

Op 21 september 2023 heeft de gemeenteraad van Roosendaal de gebiedsvisie Spoor C vastgesteld. Voor het gebied Spoor C is eerder onder de naam Vlietpark een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld ter vervanging van het bestemmingsplan SpoorHaven 1^e fase. Laatstgenoemd plan is vastgesteld in 2009 en is onherroepelijk geworden in 2011. Het plan SpoorHaven is voor het westelijk deel van het plangebied al vervangen door het bestemmingsplan Stadsoevers, dat in 2017 door de raad is vastgesteld. Momenteel is dit gedeelte van Stadsoevers volop in ontwikkeling. Het bestemmingsplan Spoor C beslaat hetzelfde plangebied als destijds het Vlietpark: de gronden begrensd door de Borchwerf aan de noordzijde, de spoorzone aan de oostzijde, de Vliet aan de westzijde en de Kade aan de zuidzijde.

Met de vaststelling van de gebiedsvisie Spoor C is meer focus en meer ambitie verwerkt in de ontwikkeling van het gebied. Dit heeft voornamelijk geleid tot een verschuiving van programma binnen de bouwmassa's (meer wonen, minder werken). De stedenbouwkundige uitgangspunten en uitwerking zijn hierbij marginaal gewijzigd. Dit, in combinatie met de verwerking van de inspraakreacties, maakt dat het plan nu gereed is om als ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Het bestemmingsplan Spoor C is de juridische vertaling van het Ontwikkelkader Vlietpark, vastgesteld in 2019 en de gebiedsvisie Spoor C, vastgesteld in 2023.

Chw-status

De gemeente heeft in 2019 de Crisis- en herstelwet (Chw)-status (artikel 7c Besluit Chw) voor Spoor C (voorheen Vlietpark) aangevraagd bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, omdat een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte -méér dan een traditioneel bestemmingsplan- een adequate basis biedt voor de gewenste organische ontwikkeling van het sterk gemengde gebied. Deze status is toegekend.

2. INSPRAAKPROCEDURE

Met ingang van 29 november 2021 heeft het voorontwerpbestemmingsplan "Vlietpark" op grond van de Inspraakverordening van de gemeente Roosendaal gedurende zes weken ter inzage gelegen (tot en met 10 januari 2022).

Op 14 december 2021 werd een inloop inspraakbijeenkomst belegd. Een tiental personen heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Er zijn tijdens of voortvloeiend uit de inspraakbijeenkomst geen schriftelijke op- en aanmerkingen ingebracht.

3. LIJST VAN INSPREKERS EN OVERLEGINSTANTIES

Er zijn zeven reacties ingekomen.

nr.	Indiener inspraak	Datum ontvangst
4.1	Indiener 1 (Maasdam)	10 januari 2022
4.2	Indiener 2 (Cejopa)	7 januari 2022
4.3	Indiener 3 (Cosun)	7 januari 2022
nr.	Indiener overleg	Datum ontvangst
5.1	Provincie Noord-Brabant	25 november 2021
5.2	Gasunie Transport Services	7 december 2021
5.3	ProRail	22 december 2021
5.4	Brandweer Midden- en West-Brabant	31 januari 2022

In deze rapportage zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de inspraakreacties vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens van indieners van inspraakreacties, de 'anonimiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (Avg). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. De NAW-gegevens van de indieners zijn bekend bij de gemeente Roosendaal.

4. INSPRAAKREACTIES

4.1 Indiener 1 (Maasdam)

Samenvatting

Inspreker is van oordeel dat de bestemming van het kantoor dat aan het stadion is gebouwd, ruimer kan worden aangeduid, bijvoorbeeld dat ook maatschappelijke functies tot de mogelijkheden behoren. Daarbij wordt gewezen op een situatie in Enschede.

Invulling met leisure, woon/werkunits voor jongeren, self storage worden eveneens genoemd als mogelijke invullingen.

Gemeentelijke reactie

Het kantoor dat aan het stadion is gebouwd, valt in de bestemming 'Gemengd – Stadion' en het kantoorgebouw heeft daarmee al een ruimere bestemming dan dat alleen een kantoor in het kantoorgebouw kan worden ondergebracht.

Wonen binnen de Gemengde – Stadion wordt niet toegestaan gezien de aard van de bestemming gericht op de bedrijfs- en sportactiviteiten binnen het bouwvlak.

Maasdam is inmiddels geen eigenaar meer van de kantoorstorens aan het stadion. Indiener 2 (Cejopa) is de nieuwe eigenaar.

4.2 Indiener 2 (Asselbergs & Klinkhamer namens Cejopa)

Samenvatting

Cliënt is mede-eigenaar van het stadion.

1. Inspreker is van oordeel dat de planologische regeling voor wat betreft het onderdeel evenementen gebrekkig is. Op basis van de regeling in het bestemmingsplan mogen bij evenementen in de buitenlucht niet meer dan 5000 bezoekers tegelijkertijd aanwezig zijn. Cliënt wenst 10 keer per jaar, mogelijk meerdaags, grote evenementen te laten plaatsvinden met 15.000 à 20.000 bezoekers per dag. Daarbij is er bij bepaalde evenementen (toernooien, kampen en dergelijke) behoefte aan slaapgelegenheid.
2. De aan- en afvoerroutes voor bevoorrading en calamiteitendiensten zijn niet afdoende geregeld. Dat kan aldus inspreker via de Industriestraat, maar die straat is in het nieuwe bestemmingsplan wegbestemd. Iedere motivering voor het wegbestemmen van genoemde straat ontbreekt.
3. De bestemming 'Groen-Vlietpark' gelegd op het gebied ten zuiden van het stadion zijn zodanig bestemd dat parkeervoorzieningen aldaar slechts zijn toegestaan voor zover dit geen parkeerterreinen zijn, terwijl de gronden direct aansluitend aan het stadion op dit moment al jaren gebruikt worden als parkeerterrein en in het huidige bestemmingsplan ook de functieaanduiding 'parkeerterrein' hebben. Hetzelfde geldt voor de gronden ten oosten van het stadion. Deze gronden krijgen in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' waarbinnen weliswaar ook parkeervoorzieningen mogen worden gerealiseerd, maar hebben niet de aanduiding 'parkeerterrein'. Daarmee worden (bestaande) parkeerterreinen onder het overgangsrecht gebracht. Daarnaast wordt het aantal parkeerplaatsen gedecimeerd van 635 plaatsen naar 180. Dat is volgens inspreker niet realistisch voor een stadion en een evenementenlocatie en derhalve strijdig met een goede ruimtelijke ordening.

4. Cliënte wil aan de oostzijde van het stadion een sporthal realiseren. De onderlinge afstand van niet-aaneengebouwde gebouwen op hetzelfde bouwperceel dient minimaal 1 m. te bedragen en dat is naar het oordeel van inspreker te beperkend.
5. Aan de zuidzijde van het stadion wil cliënt kantoren realiseren en dat is op basis van de voorgenomen bestemming 'Groen-Vlietpark;' niet mogelijk.
6. De gronden aan de westzijde van het stadion hebben een bestemming waarbinnen ook mag worden gewoond. De afstand tussen de grens van het bestemmingsvlak van het stadion en de bestemming Gemengd-Vlietpark 1 bedraagt circa 13 m. Deze afstand is te kort: in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is voor een stadion een afstand van 300 m. opgenomen. Daardoor zal naar het oordeel van inspreker de bedrijfsvoering van het stadion ernstig worden beperkt. Daarbij wordt beklemtoond dat sprake is van jarenlang bestaand legaal gebruik. Met name is het de vraag of het stadion kan voldoen aan de geluidgrenswaarden uit artikel 4, lid 4.4 en de geluidregels van artikel 15. Ook hier is volgens inspreker geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. De bepaling dat het gebruik van woningen en andere geluidsgevoelige objecten uitsluitend is toegestaan als deze worden voorzien van een dove gevel, afschermdende bebouwing/geluidwerende voorzieningen is onvoldoende als het gaat om de bedrijfsvoering van cliënt, omdat het artikel alleen betrekking heeft op geluidsbronnen onder de Wet geluidhinder. Een stadion valt daar niet onder zodat onvoldoende gewaarborgd is dat de woningen worden voorzien van geluidwerende maatregelen ter afscherming van het geluid van het stadion. Ook gelden voor het stadion ook maximum binnenwaarden voor geluid in woningen. Ook dit dient gewaarborgd te worden in de planregels.
De in de plantoelichting opgenomen zinsnede dat er vanuit bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen zijn tegen de vaststelling van het bestemmingsplan en het woon- en leefklimaat aanvaardbaar is en omliggende bedrijven of voorzieningen niet onevenredig worden beperkt, wordt door inspreker niet onderschreven. Het wordt niet ondersteund door een akoestisch onderzoek.
7. Het voorontwerpbestemmingsplan is naar het oordeel van inspreker onzorgvuldig voorbereid omdat ten onrechte uitgegaan wordt van een voorbeeldverkaveling en niet van de maximale planologische mogelijkheden.
8. Blijkens de toelichting van het bestemmingsplan is Vlietpark een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie D 11.2 bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De gemeente stelt zich op het standpunt dat zich geen significante nadelige milieugevolgen voordoen zodat geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld. Inspreker betwijfelt dit standpunt omdat het geluid van het stadion niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek. En daarnaast is de gemeente niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Ook dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een besluit te worden genomen over de vraag of een MER moet worden opgesteld. Naar het oordeel van inspreker zou het best wel eens noodzakelijk zijn een MER op te stellen. Inspreker is van oordeel dat een 'salamitactiek' wordt toegepast, omdat het plangebied wordt opgeknipt in diverse gebieden, terwijl het plangebied van dit bestemmingsplan onderdeel uitmaakt van het hele gebied Stadsoevers.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan en de ambities van het stadion zijn de gemeente en het stadion constructief in overleg. Gezamenlijk wordt onderzocht op welke wijze het stadion een rol kan vervullen in het realiseren van de gedeelde ambitie om van het gebied de nieuwe stadswijk van Roosendaal te maken, waarin wonen, werken, leren en recreëren samenkomen. Hierbij worden alle in de inspraakreactie aangedragen aspecten

besproken. De intentie is om met Cejopa tot een privaatrechtelijke overeenkomst te komen over de gezamenlijke realisatie van ons beider ambities. Waar mogelijk en nodig zijn in het ontwerp-bestemmingsplan wijzigingen doorgevoerd die deze realisatie ondersteunen.

De aangehaalde aspecten worden hieronder per punt inhoudelijk van een antwoord voorzien:

Ad 1. Het onderdeel Evenementen in Spoor C is toegevoegd aan het bestemmingsplan Spoor C [artikel 19.1]. Hierin zijn ook de mogelijkheden voor evenementen in het stadion beschreven.

De behoefte aan slaapgelegenheid bij bepaalde evenementen ziet de gemeente als uitzondering op de reguliere activiteiten van het stadion. Het bestemmingsplan is niet het instrument om deze incidentele activiteiten te faciliteren.

Ad 2. De Industriestraat is niet wegbestemd, maar de hoofdontsluiting van het gebied wordt verlegd. Binnen de bestemmingen Gemengd – Coulissen en Groen blijft de verkeersfunctie mogelijk. De ruimte tussen het stadion en gebouwen in de Coulissen wordt ingezet voor de ontsluiting van het gebied, voor de hulpdiensten en voor de bereikbaarheid van het stadion aan de zuidwest zijde. In overleg met het stadion wordt bij de definitieve inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden met de bevoorrading van het stadion. Hiervoor is onder het bouwvlak Gemengd – Coulissen in het zuidoosten opgeschoven i.v.m. toegang hulpdiensten en indraaien in het stadion.

Ad 3. Met de realisatie van Spoor C wordt het verkeer en parkeren substantieel anders dan gebruikelijk georganiseerd: in de groene campus staan voetganger en fietser centraal. Parkeren wordt naar de randen van het plangebied verplaatst. De gemeente is zich bewust van de parkeerbehoefte van het stadion. Deze maakt onderdeel uit van de parkeerbalans van Spoor C. Uit de overleggen met het stadion kwam de behoefte om voor haar dagdagelijks gebruik te kunnen beschikken over parkeerplaatsen direct grenzend aan het stadion. Door adviesbureau Spark is berekend dat het dagdagelijks programma om nominaal 191 parkeerplaats vraagt. Het plan Spoor C voorziet in 300 parkeerplaatsen op maaiveld direct grenzend aan het stadion.

Bij het organiseren van evenementen met meer dan 2.000 bezoekers is het stadion verplicht een mobiliteitsplan in werking te stellen. In samenspraak met de gemeente wordt het vigerende mobiliteitsplan geactualiseerd, waarbij onder andere de restcapaciteit van de overige parkeervoorzieningen zoals in de Foyer of de parkeervoorziening achter het EKP betrokken worden. Dit mobiliteitsplan wordt ingezet bij evenementen in het stadion als ook bij evenementen in de openbare ruimte.

In het ontwerpbestemmingsplan is een aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen voor de gronden ten oosten van het Stadion, voor zover binnen de bestemming Verkeer. Daarmee zijn parkeerterreinen mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming Gemengd-Stadion zijn parkeervoorzieningen mogelijk. Daarmee is het parkeerterrein rechtstreeks mogelijk gemaakt en wordt het parkeerterrein aan de oostzijde niet onder overgangsrecht gebracht.

Ad 4. Bij niet-aaneengesloten bouwen dient minimaal 1 meter onderlinge afstand in acht genomen te worden tussen de gebouwen. Dit betreft een standaard regeling. Indien het aanbouwen van een sporthal geheel tegen de bestaande bebouwing aan wordt gerealiseerd, wordt er aaneengesloten gebouwd en is de 1 meter onderlinge afstand niet van toepassing. De gemeente herkent zich niet in de belemmerende werking van dit artikel.

Ad 5. Het verzoek van Cejopa om een aanbouw aan de zuidzijde van het stadion te realiseren sluit aan bij de gemeentelijke ambitie tot het opwaarderen van de openbare ruimte

tussen Passerelle en de Vliet tot Groene loper, voor verblijven, sporten en evenementen. Een gebouw aan de zuidzijde met kantoor, onderwijs en bedrijvenfuncties vormt een aantrekkelijke wand langs deze loper en daarmee ontstaat een aantrekkelijkere openbare ruimte. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast en een uitbreiding aan de zuidzijde van het bouwvlak Gemend – stadion inclusief Kantoren is verwerkt op de verbeelding.

Ad 6. Bij het kiezen van functies voor locaties wordt de systematiek van 'Bedrijven en milieuzonering' toegepast. De systematiek werkt met richtafstanden, de gemeente kan hier gemotiveerd van afwijken.

Binnen de systematiek heeft een stadion milieucategorie 4.2, met een richtafstand van 300 meter tot een rustige woonwijk en een richtafstand van 200 meter in gemengd gebied. Geluid is maatgevend voor deze afstand. De omgeving van het stadion wordt getypeerd als gemengd gebied. De richtafstand is daarmee 200 meter.

De gemeente wijkt af van de richtafstand op basis van de voorwaarden waarop het stadion in 1999 planologisch mogelijk is gemaakt: in 1999 is als onderdeel van de planologische procedure akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het stadion ten behoeve van de geluidgevoelige objecten in de omgeving. Dit heeft geleid tot maatwerkschriften voor de activiteiten in het stadion, waarmee onder voorwaarden voldaan kon worden aan de gestelde grenswaarden.

Bij de oprichting van het stadion in 2001 zijn de maatwerkvoorschriften voor geluid opgenomen in het besluit op de melding horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen van het stadion.

Met het vaststellen van het bestemmingsplan Spoorhaven 1^e fase in 2009 zijn woningen en onderwijs naast het stadion mogelijk gemaakt. Hierbij is gemotiveerd afgeweken van de richtafstand: Er is akoestisch onderzoek gedaan en er zijn hogere waarden vastgesteld, ook worden deels dove gevels toegepast. Bij het akoestisch onderzoek voor Spoorhaven 1^e fase is rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van de activiteiten van het stadion.

In 2012 is het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving geactualiseerd. Het stadion maakt onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan is de volgende motivering opgenomen: Het voormalig RBC-stadion zal gebruikt gaan worden voor sportactiviteiten in de buitenlucht. Daarnaast zal het stadion ook worden gebruikt voor (muziek)evenementen, al dan niet in de buitenlucht. Om de planontwikkeling mogelijk te maken, worden in de planregels de geluidgrenswaarden opgenomen vanwege de activiteiten in het stadion. De in de planregels opgenomen geluidgrenswaarden bedragen 55 dB(A) etmaalwaarde. Dit komt overeen met de standaard geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Op deze manier wordt enerzijds gewaarborgd dat ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen nabij het stadion een acceptabel woon- en leefklimaat worden gerealiseerd, anderzijds hoeft de geluidbelasting vanwege deze activiteiten en de wijze waarop deze kan worden gerealiseerd, pas gedetailleerd te worden uitgewerkt op het moment dat men gebruik wil maken van de mogelijkheden in het bestemmingsplan.

Met het vaststellen van het bestemmingsplan Stationsgebied en omgeving worden de maatwerkschriften voor het stadion bestendigd.

Bij het opstellen van het ontwikkelkader Vlietpark en recent de gebiedsvisie Spoor C is de geluidsruimte van het stadion zoals vastgelegd in het geldende bestemmingsplan voor het stadion het uitgangspunt. Het bestemmingsplan Spoor C consolideert de beschikbare geluidsruimte voor de reguliere activiteiten (zijnde sporten in de buitenlucht) in het stadion.

Ad 7. Met de voorbeeldverkaveling wordt enkel de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond, inclusief het toepassen van hogere waardes en dove gevels. De uiteindelijke ontwikkeling dient bij de aanvraag omgevingsvergunning middels een akoestisch onderzoek aan te tonen dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, indien deze van toepassing is op gevels of geveldelen van de ontwikkeling;

Ad 8. De realisatie van woningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen e.d., waarin het plan voorziet, is geen activiteit die voorkomt in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Er geldt daarom geen rechtstreekse plicht tot het maken van een milieueffectrapport.

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is als activiteit 11.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' opgenomen. Hiervoor zijn in het Besluit m.e.r. drie indicatieve drempelwaarden opgenomen:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De beoogde herontwikkeling, die met dit plan wordt mogelijk gemaakt, overschrijdt deze drempelwaarden niet. Dit zou ook het geval geweest zijn met een gelijktijdige ontwikkeling van Stadsoevers en Spoor C. Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld voor het bestemmingsplan Spoor C.

4.3 Indiener 3 (Cosun Beet Company)

Samenvatting

Bij inspreker is sprake van enige ongerustheid vanwege potentiële beperkende impact op de activiteiten van de specialiteitenfabriek.

1. Het aspect geur wordt gemist in het voorontwerp. De activiteiten van de specialiteitenfabriek veroorzaken enige geuremissie, die ondanks allerlei maatregelen, waarneembaar kan zijn buiten de inrichting en dit is ook vergund in de omgevingsvergunning.
2. Inspreker maakt zich zorgen over eventuele klachten van toekomstige bewoners.
3. In de verkoopbrochures dient aandacht geschonken te worden aan de aanwezigheid van de specialiteitenfabriek en de industriële omgeving.

Gemeentelijke reactie

Ad 1. Het aspect geur van de specialiteitenfabriek is behandeld in de milieuparagraaf behorende bij het bestemmingsplan Spoor C, zie paragraaf 2.2. Bedrijven en milieuzonering onder 2.2.4 Milieubelastende activiteiten binnen het plangebied.

Ad 2. De rechten van het bedrijf worden gerespecteerd. Toekomstige kopers van de woningen zullen gewezen worden op de aanwezigheid van de specialiteitenfabriek.

Ad 3. De aanwezigheid van de specialiteitenfabriek maakt juist onderdeel uit van het concept Stadsoevers/Spoor C. Daarbij wordt een link gelegd met de identiteit en historie van het gebied dat voorheen o.a. een bedrijventerrein was. In verkoopbrochures zal daar zeker aandacht aan geschonken worden.

5. OVERLEGREACTIES

5.1 Provincie Noord-Brabant

Invulling van het formulier Inventarisatie ruimtelijke aspecten ten behoeve van het aanmelden van een ruimtelijk plan bij de provincie Noord-Brabant leverde de mededeling op dat de in het voorontwerp betrokken ruimtelijke aspecten geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. Daarmee is het wettelijk vooroverleg afgerond.

5.2 Gasunie

Samenvatting

Gasunie Transport Services wijst erop dat in een in het plangebied aanwezige aardgastransportleiding niet is bestemd (verbeelding en regels). Verzocht wordt dit alsnog te doen. Daartoe wordt materiaal aangereikt om dit op correcte wijze te doen.

Gemeentelijke reactie

Verbeelding en regels zijn aangepast overeenkomstig het verzoek van Gasunie.

5.3 ProRail

Samenvatting

ProRail vraagt aandacht voor de volgende aspecten.

1. *Overweg Kade*
Ontwikkelingen in het aan de orde zijnde bestemmingsplan kunnen van invloed zijn op het gebruik van en het aantal verkeersbewegingen op de overweg Kade. Verzocht wordt om onderzoek (risicoanalyse) te doen naar de mogelijke gevolgen van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan op het gebruik van en het aantal verkeersbewegingen op de overweg Kade. De resultaten van de betreffende onderzoeken dienen afgestemd te worden met ProRail. Wanneer blijkt dat nadere maatregelen genomen moeten worden om de risico's niet te laten toenemen, dan komen deze voor rekening en risico van de veroorzaker.
2. *Ontwikkelingen bereikbaarheid*
Gevraagd wordt om met dit bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid te verbeteren. Dit kan door nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de passerelle en het station te ontwikkelen. Ook kan overwogen worden om bij compacte bebouwing een lagere parkeernorm om te nemen en het gebruik van deelauto's te faciliteren. In het verdere ontwerp van het plangebied kunnen wandelaars en fietsers gefaciliteerd worden, en de auto ondergeschikt gemaakt.
Dit alles heeft positieve gevolgen voor de leefbaarheid (minder auto's betekent minder lawaai en andere omgevingseffecten), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's), minder kosten aan infra (door het benutten van bestaande infra), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven, et cetera.
3. *Parkeerterrein*
In de toelichting wordt gesteld dat de grote parkeerplaats bij het stadion blijft bestaan. Toch krijgt deze parkeerplaats de bestemming Groen. In deze bestemming mogen wel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar geen parkeerterrein. Het lijkt erop dat de auto niets in de weg gelegd wordt. Voor een locatie zo dicht bij het station is dit naar de mening van ProRail een gemiste kans.
4. *Aspect trillingen*

Door de ligging van het plangebied nabij het spoor kan trillinghinder ontstaan voor de toekomstige bewoners/gebruikers als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat daar wel aandacht voor is. Daarom adviseert ProRail om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Verwezen wordt naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.

5. De datum van de download van het geluidregister (artikel 2.3 van het reken en meetvoorschrift) ontbreekt. Deze datum dient alsnog opgenomen te worden.

6. *Bijlage 4 Paragraaf 3.5 derde aandachtsstreepje*

ProRail wil graag nadere informatie van de gemeente om te kunnen bepalen of de geluidbelasting van het emplacement (Stationsplein 1) correct is meegenomen bij de beoordeling van de geluiduitstraling van het emplacement, waarmee rekening wordt gehouden met de vergunde geluidbelasting.

Gemeentelijke reactie

Ad 1. Het plangebied Spoor C laat zich opdelen in een noordelijk en zuidelijk deel, gescheiden door de Van Gilse Specialiteitenfabriek. 90% van het toe te voegen programma wordt gerealiseerd in het noordelijk deel. De verkeersafwikkeling van en naar het noordelijk deel van spoor C verloopt via de nieuw aan te leggen parallelweg langs de spoorlijn en vervolgens via Borchwerf/Jan Vermeerlaan. De verbinding tussen het noordelijk deel en de spoorwegovergang Kade is voor autoverkeer fysiek onmogelijk.

In het zuidelijk deel bevindt zich een bestaand gebouw, het ExpeditieKnoopPunt (EKP). De nieuwe bestemming van het EKP (direct gelegen nabij de spoorwegovergang) verandert van onderwijs naar gemengde invulling. Dit betekent minder verkeersbewegingen per dag.

De Oostelijke Havendijk wordt met deze ontwikkelingen beperkter qua ontsluiting voor autoverkeer. Een deel van de Oostelijke Havendijk is nu al eenrichtingsverkeer met rijrichting naar het noorden, dus van de spoorwegovergang af. De gemeentelijke plannen zijn om deze verkeersluwere functie verder te benadrukken in de vorm van aanwijzing als fietsstraat.

Verder heeft op 21 november 2023 een constructief overleg plaatsgevonden tussen gemeente Roosendaal en ProRail. Daarin is afgesproken om in vervolgoverleg te gaan over:

- De inhoudelijke aspecten van spoorveiligheid in het algemeen en specifiek op de overgangen op Roosendaals grondgebied;
- Een verdiepende studie naar de overgang Kade, de zogenaamde Value Engineering (VE)-studie. Daarin gaan we met ProRail, gemeente en Ministerie van I&W nader kijken naar alles wat speelt in de stad en rondom de overgang Kade. Hierbij wordt ook de ontwikkeling van Spoor C zoals hiervoor beschreven meegenomen.

Ad 2. Het plan Spoor C kent ten opzichte van het voorontwerp een toename in het aantal woningen. Duurzame mobiliteit wordt mogelijk door de goede verbinding met het spoor via de Passerelle. Mede daardoor kiezen we expliciet voor een gebied dat wordt ontwikkeld als campus, waarin fietser en voetgangers centraal staan. De auto wordt zoveel mogelijk uit het gebied geweerd. Parkeren van de auto vindt plaats aan de noord en oostrand van het plangebied. Het leeuwendeel van het parkeren wordt gefaciliteerd via een parkeerhub, genaamd de Foyer, aan de voet van de Passerelle. Gezien het vigerend beleid wordt uitgegaan van de reguliere parkeernormen. De Foyer wordt echter zodanig flexibel gebouwd dat een toekomstige wijziging in parkeervraag kan worden opgevangen binnen het gebouw, waarbij andere functies de vrijkomende ruimte kunnen benutten.

Ad 3. In het plan wordt in parkeren voorzien door het realiseren van een parkeerhub. Daarnaast zijn er 3 maaiveld parkeervelden om te voorzien in het parkeren van het dagelijks gebruik van het stadion en als overloop voor parkeren tijdens evenementen. Met deze parkeervoorzieningen wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen voor het totale toe te voegen programma. De parkeerhub is zodanig flexibel dat hij ook zou kunnen voorzien in een deel van het parkeren voor treinreizigers. De ligging aan de voet van de Passerelle maakt hem daarvoor zeer geschikt.

Ad 4: Er is door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant een onderzoek inzake trillingen uitgevoerd. (nummer 2021-031219 d.d. 16 augustus 2021)

Op basis van onderhavig onderzoek kan met betrekking tot de optredende trillingen in de omgeving van (toekomstig) Spoor C (voormalig Vlietpark) in Roosendaal het volgende geconcludeerd worden.

- Binnen het voormalige EKP-gebouw traden, tijdens de metingen op 10 augustus 2021, trillingen op met een maximale sterkte $V_{\max}$ op van 0,26 re 1mm/s. Gelet op de oorsprong van deze trillingssterkte kan gesteld worden dat deze op ieder moment in een etmaal kan voorkomen (dus zowel in de dag-, avond- als nachtperiode). De vastgestelde maximale trillingssterkte is gelegen boven de bovenste streefwaarde A_2 voor nieuwe situatie (tabel 3 SBR-richtlijn B) maar tussen de onderste en bovenste streefwaarde (A_1 en A_2) voor bestaande situaties (tabel 2 SBR-richtlijn B). De gemiddelde trillingssterkte over de hele beoordelingsperiode V_{per} bedraagt ca. 0,07 re 1 mm/s waarmee wordt voldaan aan de streefwaarde A_3 voor bestaande situaties. Er is voor het bestaande EKP-gebouw hiermee sprake van een aanvaardbaar of acceptabel woon- en leefklimaat.
- Ten aanzien de van de geprojecteerde woonlocaties “Wonen” en “GDV-3” (nu GD-F) bedraagt de maximale toekomstige trillingssterkte $V_{\max}$ ca. 0,2 re mm/s. Hiermee wordt juist voldaan aan de bovenste streefwaarde A_2 voor nieuwe situaties en aan de onderste streefwaarde A_1 voor bestaande situaties (nachtperiode). De gemiddelde trillingssterkte over de hele beoordelingsperiode V_{per} bedraagt minder dan 0,1 re mm/s. Hiermee wordt de streefwaarde A_3 voor nieuwe situaties overschreden doch wordt voldaan aan de streefwaarde voor bestaande situaties. Er is voor de geprojecteerde woonlocaties “Wonen” en “GDV-3” (nu GD-F) hiermee sprake van een aanvaardbaar of acceptabel woon- en leefklimaat.

Ad 5. De datum van de download van het geluidregister (artikel 2.3 van het reken en meetvoorschrift) is inmiddels opgenomen in het rapport van het akoestisch onderzoek.

Ad 6. Voor de bedrijfsmatige activiteiten op het emplacement (dus niet het rijden van de treinen op het doorgaande spoor) is in 2003 een omgevingsvergunning verleend. Het emplacement is gelegen binnen het gezoneerde deel van industrieterrein Borchwerf-Stationsgebied. Bij het bepalen van de geluidbelasting vanwege het gehele industrieterrein, inclusief de activiteiten op het emplacement, is gebruik gemaakt van de maximaal planologische geluidruimte binnen het industrieterrein. Om tot deze maximale geluidruimte te komen zijn aan het bestaande zonebewakingsmodel geluidbronnen (oppervlaktebronnen) toegevoegd. Hierbij is zoveel geluidruimte toegevoegd zodat ter hoogte van de bestaande woningen aan de Stationsstraat en de geplande woningen binnen Stadsoevers, juist aan de vastgestelde hogere waarden kan worden voldaan. Op die manier wordt geborgd dat de geluidruimte binnen het industrieterrein niet wordt ingeperkt door de geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied.

5.4 Brandweer Midden- en West-Brabant/Veiligheidsregio

Samenvatting

In het advies wordt eerst uiteengezet welke kernwaarden van belang zijn.

Kernwaarde 1: De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid; waarin het belang van veiligheid als ontwerpelement wordt benadrukt.

Kernwaarde 2: Een veilige fysieke leefomgeving vorm je samen; waarbij het belang van goede **vroegtijdige betrokkenheid** van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant bij de schetsontwerpen van gebouwen en inrichtingstekeningen wordt benadrukt.

Kernwaarde 3: De leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor veiligheid; waarin de volgende principes voor de inrichting van een veilige leefomgeving worden benoemd:

- 3a. Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid;
- 3b. Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid;
- 3c. Bouwwerken en omgeving bieden bescherming;
- 3d. Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten;
- 3e. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk;
- 3f. Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg (zorgcontinuïteit).

Kernwaarde 4: Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen als het misgaat; waarin het belang van een goede risicocommunicatie en handelingsperspectieven worden benadrukt.

Gemeentelijke reactie

Hetgeen dat door de Veiligheidsregio/Brandweer naar voren wordt gebracht beschouwen we als belangrijke uitgangspunten en toetsingscriteria welke bij de verdere planuitwerking terdege betrokken zullen worden.

Bij het vooroverleg over het Vlietpark is in de overleggen d.d. 12 juli en 3 augustus 2021 ook over de ontsluiting van het Vlietpark gesproken. Hierbij is gesproken over het laten vervallen van de Industriestraat en waarmee het centrale gedeelte van het Vlietpark onvoldoende bereikbaar wordt. Bij de verdere uitwerking van de plannen in de vorm van Spoor C is opmerking meegenomen en als volgt verwerkt:

- Vanuit het noorden (de Borchwerf) is het plangebied via drie routes te benaderen:
 - o Over de kade langs de Vliet, richting het zuiden
 - o Ter plaatse van de huidige Industriestraat (tussen de Coulissen en het stadion) waar een logistiek- en calamiteitenroute is gepland voor Spoor C en het stadion.
 - o Via de nieuw aan te leggen weg langs het spoor
- Vanuit het zuiden (de Oostelijke havendijk)
 - o Over de kade langs de Vliet, richting het noorden

6. Aanpassingen aan het bestemmingplan

1. Het onderdeel Evenementen in Spoor C is toegevoegd aan het bestemmingsplan Spoor C [artikel 19.1].
2. Het bouwvlak Gemengd – Coulissen is in het zuidoosten opgeschoven i.v.m. toegang hulpdiensten en indraaien in het stadion.
3. het bouwvlak Gemengd – stadion is uitgebreid aan de zuidzijde, inclusief de functie Kantoren.
4. In de verbeelding is de aanduiding parkeerterrein opgenomen aan de oostzijde van het stadion.
5. Het aspect geur van de specialiteitenfabriek is toegevoegd aan de milieuparagraaf behorende bij het bestemmingsplan Spoor C, zie paragraaf 2.2. Bedrijven en milieuzonering onder 2.2.4 Milieubelastende activiteiten binnen het plangebied.
6. De in een in het plangebied aanwezige aardgastransportleiding is opgenomen op de verbeelding en in de regels.
7. Een trillingshinderonderzoek en geuronderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan.
8. Er is ruimte in het bestemmingsplan opgenomen voor een logistieke en calamiteitenroute tussen de Coulissen en het stadion.