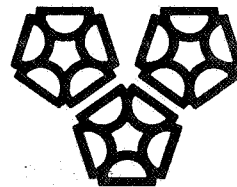


gemeente roosendaal en nispen

161

bestemmingsplan rijkswegen A17 en A58



BESTEMMINGSPLAN RIJKSWEGEN A17 EN A58

INHOUD	BLZ
I. INLEIDING	1
II. VERKEER	3
A. BESLUITVORMING	3
B. MOTIVERING	5
III. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK A17/A58, HUIDIG GRONDGEBRUIK EN VISUEEL-RUIMTELIJKE ANALYSE	8
A. INLEIDING	8
B. HUIDIG GRONDGEBRUIK	9
C. STAD EN LANDSCHAP; DE VISUEEL-RUIMTELIJKE ANALYSE	10
IV. BESCHRIJVING VAN HET PLAN EN DE RANDVOORWAARDEN	13
A. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	13
B. RANDVOORWAARDEN	14
V. GELUIDHINDER	19
VI. JURIDISCHE REGELING	21
VII. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	24
VIII. VOOROVERLEG	25
IX. BRONVERMELDING	26

I. INLEIDING

Sinds het eind van de zeventiger jaren ondervinden omwonenden van de rijkswegen A58 en A17 geluidsoverlast van het wegverkeer. In 1984 is met Rijkswaterstaat Noord-Brabant, eigenaar en beheerder van deze rijkswegen, overleg gestart omtrent eventueel te treffen maatregelen. Bovendien is het project sinds 1984 jaarlijks bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangemeld in het kader van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinder (MUG), teneinde voor financiële middelen voor sanering in aanmerking te komen.

Door de totstandkoming van de Wet geluidhinder is met ingang van 1986 de verplichting ontstaan om bestaande situaties waar geluidsoverlast ondervonden wordt te saneren. Uit een voorlopig akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting van een groot aantal woningen langs de beide rijkswegen aanzienlijk meer bedroeg dan de "saneringsnorm" van 58 dB(A). (Hierbij is rekening gehouden met de wettelijke aftrek van 3 dB(A) in verband met het stiller worden van voertuigen.)

Ter bevordering van het woonmilieu en de doorstroming van het toenemende autoverkeer op de rijkswegen A17 en A58, heeft de gemeente Roosendaal en Nispen op 20 november 1987 besloten een subsidie-aanvraag in te dienen bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ten behoeve van de sanering van het wegverkeerslawaai op de rijkswegen A58 en A17.

Bij brief van 21 september 1988 heeft de minister bericht dat voor het project een bedrag van ongeveer 21 miljoen is gereserveerd, onder voorwaarde dat met Rijkswaterstaat een samenwerkings-overeenkomst zou worden gesloten. Belangrijke punten uit deze overeenkomst, gesloten op 22 november 1988, zijn:

- de voorbereiding en de uitvoering van het saneringsproject geschiedt door Rijkswaterstaat;
- de voorbereiding wordt begeleid door een door Rijkswaterstaat in te stellen projectgroep, waarvan Rijkswaterstaat, de gemeente, de Directie Geluid van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Regionale Inspectie Milieuhygiëne deel uitmaken;
- de gemeente zorgt voor het tijdig verkrijgen van alle vereiste vergunningen en ontheffingen;
- de gemeente zorgt in samenwerking met Rijkswaterstaat voor het tijdig overleg met de bij het saneringsproject betrokken belanghebbenden;
- de gemeente zorgt tijdig voor de planologische inpassing van de geluidafschermende voorzieningen. Na overleg in augustus en september 1988 heeft de minister medegedeeld bereid te zijn de subsidie voor geluidbeperkende maatregelen te verlenen.

De voorbereiding van het project bestrijkt de periode september 1988 tot januari 1993. De uitvoering is gepland in de periode 1993-1995. Het voorbereidingsproces kan worden onderverdeeld in de volgende hoofdactiviteiten:

1. Voorbereidend onderzoek:
 - a. akoestisch onderzoek;
 - b. visueel ruimtelijke analyse (VRA): afgerond in maart 1990;
2. Voorlopig Programma van Eisen: in april 1990 gereed;
3. Informatiedag: 28 april 1990;
4. Voorlichting en inspraak I: 2 t/m 15 juni 1990;
5. Definitief Programma van Eisen en Inspraakrapport: november 1990 gereed;
6. Informatie besluitvorming definitief Programma van Eisen: november/december 1990;
7. Voorlopige esthetische ontwerpen: april 1991;
8. Voorlichting en inspraak II: mei/juli 1991;
9. Keuzebepaling projectgroep uit zes ontwerpen: september 1991;
10. Informatie besluitvorming keuzebepaling: september/oktober 1991;

11. Technische realisatie:

- a. voorbereiding (inclusief uitwerking tot definitief ontwerp en bestek);
- b. procedure Wet Ruimtelijke Ordening: oktober 1991 - september 1992.

Het Programma van Eisen is het resultaat van een zorgvuldige afweging van verschillende aspecten (akoestische, visueel-ruimtelijke, financiële, verkeerstechnische, civieltechnische, welstand, beheer en onderhoud en last but not least: de wensen van de aanwonenden). Op basis van het Programma van Eisen zijn zes voorlopige ontwerpen gemaakt en in oktober 1991 is gekomen tot een definitieve keuze.

II. VERKEER

A. BESLUITVORMING

1. Bestaande situatie

De huidige rijksweg A58 is oorspronkelijk ontworpen als autoweg A256 die, destijds voorzien van gelijkvloerse kruispunten, o.a. de steden Bergen op Zoom, Roosendaal, Etten-Leur en Breda met elkaar verbindt. Vanaf Bergen op Zoom gaat de A58 verder richting Vlissingen en vanaf Breda richting Eindhoven/Duitsland.

Medio zestiger jaren is het profiel van de A58 zowel bij Bergen op Zoom als Roosendaal gewijzigd en door aanbrengen van ongelijkvloerse kruispunten is de weg aldaar autosnelweg geworden. Tussen Roosendaal en Breda is het karakter van autoweg gehandhaafd waarbij in de loop der jaren nagenoeg alle gelijkvloerse kruispunten middels verkeerslichten zijn beveiligd.

Niet alleen door autonome groei van het autogebruik maar tevens door een relatief sterke ontwikkeling van bedrijvigheid in West-Brabant en omstreken alsmede van het toerisme in Zeeland is de intensiteit op de A58 sterk toegenomen. Niet alleen treedt hierdoor, voorshands incidenteel, filevorming op maar tevens ondervinden de bewoners van panden langs de A58 in toenemende mate overlast van geluid. De situatie is niet acceptabel omdat de A58 een functie heeft als nationale hoofdtransportas en deel uitmaakt van het net van internationale hoofdtransportassen.

Rijksweg A17 is aangelegd als verbindingsweg tussen de rijksweg A16 bij de Moerdijkbrug en de rijksweg A58 nabij Roosendaal, met als functie de ontsluiting van het gebied ten westen van Breda. Deze functie is van groter belang geworden na aanleg van rijksweg A29 die aansluit op de A17 en via de Haringvlietbrug een directe verbinding geeft met het havengebied van Rotterdam. Voor gemotoriseerd verkeer is de A17 in het SVV2 aangewezen als vervangende hoofdtransportas tot het moment, waarschijnlijk na 2000, dat de geprojecteerde A4-noord (Zoomweg) aangelegd wordt.

2. Historische visie rijkswegennet

In de jaren '50 - '60 stond in de toenmalige rijkswegennota's het voornemen de A58 komend van Vlissingen ter hoogte van Bergen op Zoom rechtdoor te trekken ten zuiden van Roosendaal en Etten-Leur naar de rijksweg A16 ten zuiden van Breda. Dat tracé is destijds ook in het streekplan opgenomen onder de naam Kempenerrandweg. Het huidige tracé van de A58 tussen Bergen op Zoom en Breda zou daarna een stedelijk functie krijgen met een veel geringere intensiteit waardoor een betere stedelijke samenhang en een beter woonmilieu zou ontstaan.

Enerzijds om financiële redenen en anderzijds om het landschap te ontzien (waterwingebied, Rucphense bossen, militair oefenterrein) is dit idee verlaten en is er voor gekozen bij Breda en Etten-Leur de A58 buiten de bebouwde kom te brengen. Voor Roosendaal heeft die maatregel geen voordelen zodat het probleem van geluidsoverlast blijft bestaan.

3. Toekomstvisie

De A58 doorsnijdt het stedelijk gebied en verstoort de relatie tussen het stadscentrum en de zuidelijk daarvan gesitueerde woonwijken in ernstige mate. Duidelijk is dat vanwege het hoge aantal verkeersbewegingen over de A58 de aanleg van geluidschermen op grond van de huidige milieuwetgeving noodzakelijk is. Deze schermen zullen de barrière-werking van de rijksweg aanzienlijk vergroten. Omdat de gemeente een compacte en harmonieuze stadsopbouw nastreeft, is de geluidschermenconstructie niet wenselijk als permanente oplossing van de geluidsproblematiek. Om die reden opteert de gemeente voor een omleiding van de A58.

Een omleidingsroute aan de zuidzijde van de stad op redelijke afstand van de bebouwing behoort niet tot de mogelijkheden, reden waarom gekozen is voor een verbindingstracé tussen de A58 en de A17 aan de noordzijde van Roosendaal: de zogenaamde Noord-oost-tangent. De aanleg van de tangent levert vele voordelen op, zowel voor de stad als voor de regio.

Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt een betere doorstroming van het verkeer tussen Rotterdam, Zeeland en Breda gerealiseerd. Het verkeer gaat niet meer door Roosendaal, maar wordt ten westen van de stad omgeleid. De verkeersintensiteit op het huidige tracé zal daardoor aanzienlijk afnemen, hetgeen het woonklimaat ten goede komt. De A58 kan dan worden omgebouwd tot stedelijke hoofdweg.

Aanleg van de Noord-oost-tangent levert volgens een rapport van Haskoning een geluidsreductie van circa 10 dB(A) op. Dit betekent dat de Noord-oost-tangent een alternatief is, dat dezelfde geluidreductie tot stand brengt als de geluidschermen.

De omleiding naar de noord-oostzijde van de stad kan nabij het huidige aansluitpunt "Roosendaal-Noord" worden aangesloten aan de rijksweg A17 waardoor de huidige verbindingen van het rijkswegenet in stand kunnen blijven. Dit impliceert tevens dat de problematiek van de A17 in die situatie niet kan worden opgelost.

Een omleiding van een rijksweg vergt een planologische procedure waarbij naast opname in een rijkswegenplan ook aanpassing van streek- en bestemmingsplannen nodig is. Nadat is gebleken dat een omleiding planologisch haalbaar is, moeten daarna nog de financiële middelen gevonden worden om de omleiding te realiseren. Op basis van ervaringen bij nieuwe rijkswegen elders in Nederland, kan worden ingeschat dat hier in totaal een termijn van ongeveer 15 jaar voor nodig is. Om deze reden kan een omleiding geen alternatief vormen ter oplossing van de thans aanwezige en steeds toenemende geluidsoverlast. Wel kan, indien op redelijke termijn met procedures wordt begonnen, een omleiding een alternatief zijn voor het tijdstip waarop de geluidschermen (die een levensduur van rond de 20 jaar hebben) aan vervanging toe zijn. Zolang er echter geen Noord-Oost-tangent is, zullen de knooppunten en de toeleidende wegen zwaar belast worden, zeker als rekening gehouden wordt met de toekomstige uitbreiding van de stad.

4. Huidige ontwikkelingen

Zoals hiervoor vermeld, is het niet aanvaardbaar de omwonenden van de A58 nog 10 à 15 jaar de milieu-overlast van de rijksweg te laten ondervinden. Daarom wordt voorgestaan op korte termijn over te gaan tot plaatsing van geluidschermen langs die gedeelten van de rijksweg waar dat uit oogpunt van de huidige en toekomstige verkeersomvang en -samenstelling noodzakelijk is en een goede mate van reductie van de overlast door plaatsen van schermen verkregen kan worden.

B. MOTIVERING

1. Huidige verkeerssituatie

De rijkswegen A17 en A58 hebben ieder twee rijbanen van twee rijstroken met daarnaast een vluchtstrook. De A17 ligt nagenoeg geheel op maaiveld en is aan weerszijden voorzien van grasbermen met daarin bomen. De A58 ligt op een dijklichaam van variërende hoogte, waarbij sprake is van een open omgevingsstructuur.

Langs de A17 ligt ten noorden van de wijk West, aan de zijde van de stad, een vrijliggend fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. In noordelijke richting geeft het fietspad enerzijds verbinding naar het bedrijventerrein Borchwerf en anderzijds naar Oud-Gastel en Oudenbosch. In zuidelijke richting sluit het fietspad aan op het stelsel van fietsvoorzieningen binnen de stad Roosendaal.

Aan de zuidzijde van de wijk West heeft de A17 een aansluitpunt voor de stad, genaamd "Roosendaal-West". Op dat aansluitpunt wordt het verkeer geregeld middels een verkeerslichteninstallatie. De kruising van de A17 met de A58 is ongelijkvloers uitgevoerd en heeft de naam "De Stok". Het wegdek van de A17 is uitgevoerd in gewoon asfaltbeton.

Uit tellingen van Rijkswaterstaat op een incidenteel telpunt op de A17 ter hoogte van het Mark-Vlietkanaal blijkt dat in 1990 op de A17 rond 23.000 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag reden waarvan 15% vrachtverkeer.

Langs de A58 ligt, langs bepaalde gedeelten van de weg, aan weerszijden een vrijliggend fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. Daardoor kunnen, met gebruikmaking van de aanwezige viaducten, met name de (school)voorzieningen aan weerszijden van de A58 veilig per fiets bereikt worden. Ter plaatse van de viaducten sluiten de fietspaden ook aan op de fietsroutes die door de stad lopen.

Centraal in de stad sluit de A58 middels een ongelijkvloerse kruising aan op de provinciale weg S8. Dat aansluitpunt heeft de naam "Roosendaal" en vormt voor extern verkeer het belangrijkste knooppunt. Op het aansluitpunt wordt het verkeer geregeld door een verkeerslichteninstallatie.

Aan de oostzijde van de stad kruist de A58 ongelijkvloers de Van Beethovenlaan bij de kruising "Roosendaal-Oost". Door dat aansluitpunt ontstaat een verbinding naar oostelijk gelegen kernen en het bedrijventerrein aan die zijde van de stad.

Het wegdek van de A58 is in 1991 voorzien van zogenaamd "zeer open asfaltbeton" (ZOAB). Tevens is in de zelfde periode verlichting in de middenberm geplaatst.

Uit tellingen van Rijkswaterstaat op een telpunt aan de oostzijde van Roosendaal, blijkt dat in 1990 rond 36.500 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag over de A58 reden waarvan 22% vrachtverkeer.

2. Huidig woonmilieu langs de A17 en A58

In het gehele plangebied komt op de meeste plaatsen bebouwing voor die bestaat uit clusters van laagbouw, vrijstaande woningen, gestapelde woningen en andere functies. De eerste wijk bevindt zich langs de A17, de Westwijk. Hier zijn vlak langs de A17 gestapelde woningen gesitueerd. In de groenzône tussen gestapelde bouw en rijksweg bevinden zich scholen en recreatieve functies.

Oostelijk van rijksweg A17 liggen het recreatiepark "De Stok" en de vloeivelden van de Suikerunie. Hier is geen woonbebouwing aanwezig.

Rond knooppunt "De Stok" bevinden zich losstaande lintbebouwing en vrijstaande kavels langs de Poolse- en Canadeselaan (RW58). Aan de overzijde van de Poolse- en Canadeselaan bevindt zich het St. Franciscus Ziekenhuis met bijbehorende zustercomplexen. Oostelijk van het ziekenhuis ligt het Mill Hill-college. Westelijk van het ziekenhuis is een overblijfsel van de Heerma van Vossstraat met

vrijstaande woonbebouwing te vinden.

Even oostelijk van het Mill Hill-college bevindt zich de Hulsdonksestraat, die ongelijkvloers wordt gekruist door RW58. De weg is omzoomd door vrijstaande bebouwing die deels op korte afstand van de RW58 is gesitueerd. De afstand tot de hoofdrijbaan bedraagt minder dan 40 meter.

Het woonmilieu ter plaatse van RW58 tussen knooppunt "De Stok" en de Hulsdonksepoort kan gezien de korte afstanden tot de rijksweg, niet optimaal worden genoemd. De geluidhinder werkt belemmerend op het woongenot. Tussen de Hulsdonksepoort, het spoorwegviaduct en de Kroevenpoort zijn ten noorden en ten zuiden van RW58 verschillende woonmilieus te vinden.

Aan de noordzijde zijn langs de Laan van Henegouwen vrijstaande woningen gesitueerd. Deze staan op korte afstand van de rijksweg A58 (binnen 60 meter). Parallel aan de Laan van Henegouwen bevindt zich een vrijliggend fietspad. Westelijk van de Laan van Henegouwen bevindt zich de L.T.S. St. Joseph. Zuidelijk bevinden zich woongebouwen op korte afstand. Verder zijn er clusters van vrijsectorwoningen en geschakelde seniorenwoningen in combinatie met serviceflat "De Brink" gesitueerd.

Rondom de Zuidpoort liggen op korte afstand van de RW58 geschakelde laagbouwwooningen, overblijfselen van lintbebouwing, scholen en langs de Eikenlaan gestapelde woningen. Tevens bevinden zich rond de Zuidpoort de eerste kantoorgebouwen op Bovendonk.

Het woonmilieu tussen de Zuidpoort, Hulsdonksetunnel en Oostpoort is zeer divers. Naast flats zijn er vrijstaande woningen, eengezinswoningen, bedrijven, scholen, een commandokazerne en sportfaciliteiten gesitueerd. Al deze complexen bevinden zich binnen 200 meter vanaf het hart van de rijksweg A58.

In totaal liggen er $\pm$ 6.400 woningen in de directe invloedssfeer van de beide rijkswegen.

3. Toekomstige verkeerssituatie

Door het adviesbureau Haskoning is, na een onderzoek naar herkomst/bestemming en samenstelling van het verkeer, een verkeersprognose opgesteld voor de verkeersintensiteit in het jaar 2005 op de A17, de A58 en de gemeentelijke wegen die beide rijkswegen kruisen.

Op basis van die prognose zijn berekeningen uitgevoerd waarbij bovendien is uitgegaan van de volgende brongegevens:

- snelheden op de A17: 115 km/uur voor personenauto's en 90 km/uur voor vrachtauto's;
- snelheden op de A58: 100 km/uur voor personenauto's en 85 km/uur voor vrachtauto's;
- op beide rijkswegen en de op- en afritten een wegverharding van ZOAB.

Plaatsing van geluidschermen is op een aantal gedeelten langs met name de A58, ruimtelijk niet zonder meer mogelijk. De viaducten zijn te smal om schermen aan te brengen zodat hulpbruggen aangebouwd moeten worden.

Langs het wegtracé zijn op enkele plaatsen de wegbermen te smal c.q. is het uit oogpunt van voldoende zichtlengte op de rijksweg na plaatsing van de schermen, noodzakelijk de schermen op een zodanige asafstand van de zijkant te plaatsen dat het dijklichaam verbreed zou moeten worden. Dit is, gezien belendende bebouwing ruimtelijk niet mogelijk zodat op sommige lokaties gekozen moet worden voor aanpassing van de helling van het talud dan wel, waar dat technisch niet mogelijk is, aanpassen/verleggen van het fietspad. Dit laatste is nodig op het gedeelte tussen de Burgerhoutstraat en de Van Beethovenlaan. Op die plaats moet het fietspad verlegd worden naar de Strausslaan.

De villabebouwing langs de Poolselaan, met de voorzijde naar RW58 gericht, bevindt zich op zeer korte afstand van de rijksweg. Dit houdt in dat zowel het akoestisch voordeel als de visueel-ruimtelijke invloed van de wering hier maximaal zijn. Bij de voorgestelde hoogtes van tussen de drie en vijf meter zal de geluidwering hier als een tweede straatwand werken en invloed hebben op de bezonning van

de straat en de tegenoverliggende woningen (zie profielen). De esthetische kwaliteiten van de wering en de bijbehorende voorzieningen moeten compensatie bieden voor de ontstane horizonbelemmering.

4. Toekomstig woonmilieu

In zijn algemeenheid betekent de geluidssanering met de daarin begrepen geluidwerende constructies in akoestische zin een verbetering van het woonmilieu. Dit gaat vaak echter ten koste van de visuele relatie met de gebieden aan weerszijden van de rijksweg. Deze verstoring wordt over het algemeen als negatief ervaren en vraagt om een zorgvuldige inpassing van geluidwerende constructies.

In het gehele planproces tot totstandkoming van de schermconstructies zijn deskundigen ingeschakeld om te komen tot een akoestisch en esthetisch verantwoord en door de bewoners geaccepteerd ontwerp. De ontsluitingen van de woningen blijven vrijwel overal ongewijzigd door mogelijke geluidwerende constructies.

III. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK A17/A58, HUIDIG GRONDGEBRUIK EN VISUEEL-RUIMTELIJKE ANALYSE

A. INLEIDING

Binnen het plangebied vormen de bestaande rijkswegen belangrijke grenzen tussen de kern van Roosendaal en de uitleggebieden van na het einde van de zestiger jaren. De RW17 is tevens een harde kunstmatige grens tussen stedelijk en landelijk gebied. De rijkswegen A17 en A58 hebben een verschillende ontstaansgeschiedenis. De RW58 is de voortzetting van de historische verbindingroute Bergen op Zoom - Breda. De relatie tussen de weg en de aan de weg liggende steden is groot, hetgeen in Roosendaal heeft geresulteerd in twee aansluitingen op de RW58.

De RW17 is het resultaat van een veel korter planningsproces. Het ontwerp en de aanleg hebben zich in een tiental jaren voltrokken (1965-1975). Een deel van de RW17 werd aangelegd als nieuwe rijksweg. Een ander deel werd aangelegd op de na-oorlogse weg Roosendaal-Zevenbergen. RW17 is ontwikkeld als bovenregionale verbindingroute van Roosendaal naar Moerdijk. Regionale en lokale randvoorwaarden zoals de aanwezigheid van grote bebouwingskernen, natuurgebieden e.d. speelden slechts een beperkte rol. Het traject kent een grote mate van autonomie ten opzichte van de wijde omgeving.

RW17 is lineair en wordt aan één zijde begrensd door het landschap van het Engebeekdal en het grootschalige dekzandenlandschap ten westen van Roosendaal. Het wegbeeld is landelijk. Het contrast tussen de twee rijkswegen moet een van de hoofduitgangspunten zijn bij de realisering van geluidwerende voorzieningen.

RW58, getraceerd op de omlegging van de oude rijksweg uit het uitbreidingsplan van Schaap uit 1933, kenmerkt zich door de grote, omtrekkende beweging rond de oude stadskern. Aan weerszijden liggen de verschillende woonwijken van Roosendaal. Het wegbeeld is stedelijk.

1. Het stedelijk karakter van rijksweg A58

Het stedelijk karakter van RW58 wordt bepaald door de vorm van het traject, de toegankelijkheid van de stad en de waarneming van de stedelijke omgeving. De relatie tussen het centrum van de stad en de RW58 blijkt uit de aanwezigheid van de "bocht-om-Roosendaal"; de vorm van de omlegging rond Roosendaal en behoort hoofduitgangspunt te zijn bij het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen voor RW58.

De toegankelijkheid van de stad wordt bepaald door de aanwezigheid van de Oost- en Zuidpoort: viaducten met op- en afritten. Zoals vastgelegd in de Structuurvisie 1991 vormen deze knooppunten een belangrijk leidmotief voor de ontwikkeling van de stad. De visuele opwaardering van alle poorten vormt een belangrijk uitgangspunt bij de realisering van geluidwerende voorzieningen.

Teneinde het stedelijk karakter van RW58 te handhaven c.q. te benadrukken, is de zichtbaarheid van de stad in de vorm van stedelijke ruimtelijke elementen van belang. Beeldbepalende gebouwen en knooppunten met de onderliggende plaatselijke infrastructuur zijn bepalend voor de waarneming van het stedelijk wegbeeld. Bij de randvoorwaarden voor de realisering van geluidwerende elementen langs RW58 moeten deze elementen waar mogelijk zichtbaar blijven. Er dient een afweging te worden gemaakt tussen de waarde van stedelijke elementen voor het wegbeeld en de gevolgen voor het functioneren en de vormgeving van de geluidwering.

De volgende factoren spelen een beslissende rol bij de realisering van geluidwerende voorzieningen:

- plaatsbepaling ten opzichte van het stadscentrum;
- functionele toegankelijkheid van de stad;
- waarneming van stedelijke elementen.

2. Het landelijk karakter van rijksweg A17

Het lineaire, doorgaande karakter van rijksweg A17 en de eenzijdige begrenzing ervan door het landelijk gebied ten westen van Roosendaal, vormen de belangrijkste visueel-ruimtelijke karakteristieken van dit rijkswegtraject. Er zijn weinig ruimtelijke elementen; het beeld wordt hoofdzakelijk bepaald door lineaire beplantingsranden aan weerszijden van het traject. De verschijningsvorm van RW17 bevestigt het autonome doorgaande karakter van de weg. Dit gegeven vormt een uitgangspunt bij de realisering van geluidwerende voorzieningen langs de A17. De rechtlijnigheid van RW17 is een hoofduitgangspunt.

Het huidige wegbeeld van RW17 is geen afspiegeling van het aanwezige basispatroon. Een randvoorwaarde bij de realisering van geluidwerende voorzieningen is de tegenstelling tussen het stedelijk en het landelijk gebied. In het landelijk totaalbeeld van RW17 dienen het grootschalige dekzandenlandschap rond Wouw en het Engebeekdal een rol te spelen bij de realisering van de geluidwerende voorzieningen.

De vormgeving van de entreegebieden van Roosendaal-West, Borchwerf en knooppunt "De Stok", worden door de mogelijke realisering van geluidwerende constructies nog belangrijker voor de waarneming van Roosendaal.

Samenvattend stoelt het karakter van de RW17 op de volgende eigenschappen:

- grenzend aan het grootschalige landschap van Roosendaal;
- aanwezigheid van het dal van de Rissebeek;
- bebouwing aan één zijde van het tracé;
- extensieve stedelijke functies (openluchtwembad "De Stok" en de verbrandingsoven) ten westen van het tracé;
- geringe ruimtelijke en functionele wisselwerking tussen tracé en stad.

Bij de realisering van geluidwerende voorzieningen spelen de volgende factoren een belangrijke rol:

- benadrukken van de rechtlijnigheid van het RW17-tracé;
- Rissebeekdalikbaar maken; toepassing van voor het beekdal specifieke beplantingssoorten in groeischermen lijkt een reële mogelijkheid binnen de landschappelijke structuur.

Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de visueel ruimtelijke analyse (VRA) die is opgesteld om te komen tot een definitief Programma van Eisen ten behoeve van de plaatsing van geluidwerende voorzieningen langs RW17 en RW58.

B. HUIDIG GRONDGEBRUIK

1. Woningbouw en stedelijke voorzieningen

In de verschillende gebieden langs de rijkswegen bevinden zich vrijliggende woningen, lintbebouwing, eengezinswoningen, gestapelde woningbouw, parken, scholen, verzorgingstehuizen en bejaardencomplexen. Tevens zijn er ziekenhuisgebouwen met bijbehorende woningen en specifieke functies aanwezig. Er zullen geen gebouwen of gebouwencomplexen worden wegbestemd ten behoeve van sanering van rijksweg A17 en rijksweg A58.

2. Landbouw

Landbouwgronden zijn niet aanwezig in het plangebied. Voor de sanering van de geluidhinder hoeven geen boerderijen of landbouwgronden te worden geamoveerd.

3. Infrastructuur

Binnen het plangebied liggen enkele woonstraten en fietspaden. De functie van enkele van deze fietspaden zal bij de plaatsing van geluidwerende constructies verdwijnen. Uitgangspunt bij de plaatsing van geluidwerende constructies is namelijk dat deze zo dicht mogelijk naast de rijbaan moeten staan. De plaatskeuze wordt duidelijk beïnvloed door eisen van verkeersveiligheid. Het bochtige karakter van RW58 maakt een plaatsing vlak langs de rijbaan niet overal mogelijk. Delen van de berm sloten en de fietspaden kunnen vanwege ruimtelijke redenen niet gehandhaafd blijven.

Voor de berm sloten kan technisch een oplossing worden gevonden in de vorm van drainagetechnieken, riolen of het verleggen van het rioolstelsel ter plaatse.

Voor de fietspaden kunnen de meeste kleine knelpunten ruimtelijk worden opgelost door een geringe aanpassing ter plaatse. Er resteren twee locaties waar een ingrijpende oplossing nodig is, te weten bij de Kroevenpoort en het noordelijk van de RW58 gelegen fietspad tussen de Kortendijkpoort en de Visdonktunnel.

Bij de Kroevenpoort is ruimtelijk een oplossing te vinden door in het te vergraven talud langs de Laan van Henegouwen een geheel nieuw fietspad aan te brengen. Er zal direct achter het 3 à 4 meter hoge geluidwerende object worden gefietst. Alternatieven (extra viaducten) zijn uit constructief-financiële redenen niet haalbaar.

Ook is het niet mogelijk om het fietspad tussen Kortendijkpoort en Visdonktunnel te handhaven. Onderzoek heeft aangetoond dat bij de Visdonktunnel aan de zuidzijde van RW58 geen alternatieve routes op aanvaardbare afstand mogelijk zijn, zodat het viaduct moet worden aangepast. Aan de noordzijde van RW58 zijn ruimtelijk wel alternatieven aanwezig, zo blijkt uit een onderzoek van Buro Haskoning. Op grond van toetsingscriteria als sociale veiligheid, gebruik van het fietspad ter plaatse en financiële consequenties gaat de voorkeur uit naar het verleggen van het fietspad naar de Strauslaan.

In het algemeen moet worden opgemerkt dat het aspect sociale (on)veiligheid op fietspaden die vlak achter schermen liggen nagenoeg onoplosbaar is. Het is zeer waarschijnlijk dat de fietspaden worden verplaatst naar de bebouwde omgeving.

C. STAD EN LANDSCHAP; DE VISUEEL-RUIMTELIJKE ANALYSE

De aanleg van geluidwerende voorzieningen betekent een belangrijke ingreep in de beleavingswereld van bewoners en automobilisten die in de toekomst gebruik maken van de Rijkswegen A17 en A58. Doorgaans is de vormgeving van een rijksweg een afgeleide van civieltechnische, verkeerskundige en veiligheidseisen. Bij de sanering van het verkeerslawaaï wordt een akoestische component met daaruit voortvloeiende ruimtelijke implicaties toegevoegd. Het huidige complexe wegbeeld van de A58 en A17 stelt bijzondere eisen aan de stedenbouwkundige inpassing in het stedelijk landschap.

Bij een project van dergelijke omvang dient er vooral voor te worden gewaakt, dat het oplossen van het akoestisch probleem niet tot een ander, visueel probleem leidt. Om de nieuw aan te leggen schermen zo min mogelijk schade te laten aanbrengen aan de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteiten in de huidige situatie, heeft Rijkswaterstaat besloten om in het proces bij de totstandkoming van het definitieve Programma van Eisen naast een akoestisch rapport, een visueel-ruimtelijke analyse te laten verrichten. Hierin is de directe omgeving van de weg en het aanliggende woonmilieu nader geanalyseerd teneinde ontwerp-criteria te bepalen waaraan de te plaatsen geluidbeperkende voorzieningen moeten voldoen. Mede aan de hand van deze VRA is het programma van eisen met betrekking tot geluidwerende voorzieningen opgesteld. Hieraan zal het ontwerp worden getoetst.

De VRA mondt uit in een aantal wezenlijke randvoorwaarden voor de planontwikkeling binnen dit bestemmingsplan. Invalshoeken voor de inpassing van geluidwerende voorzieningen zijn de volgende:

- het landschap rond de wegen en het ommeland;
- de rijkswegen in de huidige situatie;
- de stedelijke opbouw van Roosendaal;
- de beleavingswereld van de bewoners langs de Rijkswegen A17 en A58.

De analysemethode speelt in op de essentiële verschillen in waarneming vanuit de weg en de waarneming vanuit de bewonerszijde. De analyse werkt van grof naar fijn. De VRA behandelt achter-eenvolgens de volgende onderwerpen:

a. Visie op het landschap

Landschap kan worden gedefinieerd als resultante van de wisselwerking tussen enerzijds abiotische en biotische processen en het menselijk handelen anderzijds.

b. Landschapsanalyse

De analyse van het basispatroon van het studiegebied kan naar verschillende schaalnivo's worden uitgesplitst:

- Structuren op regionaal nivo.
Roosendaal bevindt zich op de grens van in elkaar overlopende landschapstypen, te weten het brabantse dekzandenlandschap en het jonge zeekleilandschap.
- Structuren op lokaal nivo.
De groei van de stad sinds de jaren '50 is bepaald door de aanwezige goede draagkrachtige bodems en vond voornamelijk plaats in zuidelijke richting. Bij de ontwikkeling van de geluidwerende voorzieningen dient rekening te worden gehouden met het specifieke karakter van zowel de A17 als de A58.

c. Opzet visueel-ruimtelijke analyse

Het plangebied wordt geanalyseerd vanuit drie verschillende invalshoeken:

- de visueel-ruimtelijke verschijningsvorm van de stad zoals deze nu wordt waargenomen vanaf de rijkswegen;
- beschrijving van het wegbeeld vanaf de rijkswegen;
- de visueel-ruimtelijke verschijningsvorm van de trajecten van Rijksweg A17 en A58, waargenomen vanuit de omgeving en de bewonerszijde.

d. Analyse van de barrièrewerking

Op grond van de eerste gegevens van het voorlopig akoestisch onderzoek zijn schermhoogtes tussen 2,5 en 4 meter noodzakelijk.

De randvoorwaarden die gesteld worden vanuit een oogpunt van visueel-ruimtelijke kwaliteitsbewaking en in het akoestisch onderzoek maken geluidbeperkende voorzieningen die tot een aanvaardbare of verbeterde ruimtelijke situatie leiden zeer moeilijk, aldus het VRA-rapport.

Samenvattend wordt geconcludeerd:

- geluidwerende voorzieningen mogen de complexiteit van het wegbeeld niet verder verhogen;
- gezien de gevarieerde hoogteligging van het wegvlak en de eisen die aan de hoogte van de geluidwering worden gesteld dienen de daaruit voortvloeiende hoogteverschillen in het scherm zeer zorgvuldig te worden vormgegeven teneinde een onrustig en storend wegbeeld te

voorkomen;

- de vormgeving van de geluidwering dient verkeersgevaarlijke effecten zoals reflectie, tunnel-effect en windturbulentie te voorkomen c.q. te minimaliseren;
- in het algemeen kan worden gesteld dat indien de woonstraat op korte afstand parallel loopt aan het rijkswegtraject de hoogte en de vorm van het scherm in aanzienlijke mate positief zullen moeten bijdragen aan het straatbeeld;
- in verband met mogelijke schaduwwerking zal de maximale niet transparante schermhoogte nabij de Poolse laan, Engelselaan en Laan van Henegouwen om ruimtelijke redenen beperkt moeten worden tot 3 meter;
- de parallel aan RW58 lopende fietspaden vormen een specifiek probleem. Het ruimtegebrek bij plaatsing van geluidwerende constructies nabij kunstwerken langs het traject geeft aanleiding tot ontwikkeling van alternatieve langzaamverkeerroutes.

IV. BESCHRIJVING VAN HET PLAN EN DE RANDVOORWAARDEN

A. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

1. De wegtracés

Binnen het plangebied liggen twee volwaardige rijkswegen, een verkeersknooppunt en een drietal op- en afritconstructies.

Het knooppunt "De Stok" is een (onvolledig) klaverblad en vormt de schakel tussen de A58 en de A17. Tevens fungeert deze knoop als koppelpunt van stadsautowegen en regionale invalswegen op de A58 en A17-structuur.

De A17 vormt een lineaire verbinding tussen de Moerdijk en de randstad met Roosendaal, Bergen op Zoom en het Zeeuwse achterland. Tevens verbindt zij Antwerpen met Nederland. De A58 vormt de verbinding tussen het Zeeuwse achterland en de West-Brabantse stedenrij waaronder Roosendaal.

De A17 is een lineair element en bestaat in het plangebied uit twee maal twee rijstroken, afslagen, opritten, wegbermen en uitvoegstroken (profielen behorend bij de plankaart geven uitsluitsel over de opbouw).

De A58 is een glooiende weg die deels verhoogd is aangelegd en bestaat uit twee maal twee rijstroken, invoegstroken, uitvoegstroken, bermen en middenbermen. De weg kent een grote variatie in stedelijke milieus met daarbij behorende profielen. Er zijn binnen het plangebied twee volledige op- en afritconstructies die zijn aangesloten op de rijksweg.

Indien binnen dit plangebied geluidwerende voorzieningen worden aangebracht op de op de plankaarten aangegeven plaatsen, zal dit geen consequenties hebben voor de aard, de geografische ligging, de hoogteligging of de huidige profilering van de rijkswegen. De planologische en verkeerskundige omstandigheden blijven binnen de werkingsduur van dit bestemmingsplan ongewijzigd.

De bestaande relaties (indirect en direct) binnen, onder en boven de in het plangebied gelegen wegtracés, blijven gehandhaafd. Er worden geen nieuwe verbindingen op stads-, regionaal en rijksniveau gerealiseerd. Alle parallelwegen voor buurt- en wijkverkeer blijven bij de realisering van geluidwerende voorzieningen gehandhaafd op het huidige niveau. Op enkele trajectdelen zullen fietsvoorzieningen moeten worden verlegd of zal een nieuw tracé moeten worden uitgestippeld.

Voor een specifieke beschrijving van de in het plangebied gelegen wegen, wordt verwezen naar hoofdstuk III en naar het voor de realisering van geluidwerende voorzieningen verrichte akoestisch en visueel-ruimtelijk onderzoek.

2. Het dwarsprofiel van de wegen

Het profiel van de hoofdrijbanen bestaat conform de R.O.A. (richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen) uit een normaal dwarsprofiel van een autosnelweg met twee maal twee rijstroken. De middenberm is gemiddeld 4.50 meter breed (gemeten tussen de binnenkant van de kantstrepen). De rijbaanbreedte bedraagt 3.50 meter. Langs de rechterrijstrook bevindt zich een vluchtstrook van 3.10 meter. De bermen naast de hoofdrijbanen zijn verschillend van vorm, hoogte, ligging en afmetingen. De bermen variëren sterk in breedte en steilheid.

De binnen het plangebied op te richten geluidwerende constructies zullen, behalve bij de Laan van Henegouwen, geen essentiële wijzigingen te zien geven met betrekking tot de huidige profilering van de bermen behorend bij de rijkswegen. Daar waar wijzigingen binnen het bermenprofiel noodzakelijk zijn vanuit stedenbouwkundige of landschappelijke overwegingen, zullen deze plaatsvinden binnen de grenzen van dit bestemmingsplan.

Oostelijk van RW17 ter plaatse van de woonbebouwing in de wijk West zijn binnen het plangebied kabels en leidingen gelegen. Bij de mogelijke realisering van schermconstructies dient tussen de voorziening en de daar aanwezige hogedrukgasleiding een bebouwingsvrije zone in acht te worden genomen van 10 meter uit het hart van de gasleiding. Bij de realisering van schermen zal dit niet tot problemen leiden. Bij aarden-walconstructies zal nader onderzoek moeten aantonen of dit grondmechanisch kan worden verenigd met de hogedrukgasleiding.

Met uitzondering van enkele viaducten en overgangen zullen de geluidwerende voorzieningen worden aangebracht in de bij de rijkswegen behorende bermen en taluds.

3. Aansluitingen op rijkswegen

Binnen het plangebied bevinden zich drie aansluitingen op de rijkswegen A17 en A58. Vanaf rijksweg A17 is Roosendaal via de Westpoort aangesloten op rijksweg A58, regionale invalswegen en stadsontsluitingswegen. Langs de A58 liggen twee aansluitpunten op het provinciale en gemeentelijke wegennet (Haarlemmermeer-aansluitpunten), de Oostpoort en de Zuidpoort. Deze poorten koppelen tevens regionale wegen (stadsontsluitingen) aan het rijkswegennet.

4. Aansluitingen op de provinciale wegenstructuur

De Antwerpseweg en Rucphensebaan alsmede de Wouwseweg zijn binnen het plangebied de voornaamste regionale wegen die gekoppeld zijn aan de A58 en A17. Deze aansluitingen verlopen via de Haarlemmermeerconstructies en de Westpoort.

5. Aansluitingen op de lokale wegenstructuur

De lokale wegenstructuur ondervindt geen wijzigingen bij de plaatsing van geluidwerende voorzieningen. De routevorming en de verkeersintensiteiten veranderen door deze specifieke ingreep niet.

B. RANDVOORWAARDEN

1. Inleiding

De randvoorwaarden met betrekking tot de realisering van geluidwerende voorzieningen langs de A17 en A58 hebben betrekking op de plaats, de hoogte, de vormgeving en de te gebruiken materialen bij geluidwerende constructies. Deze voorwaarden zijn tot stand gekomen naar aanleiding van een drietal studies die zijn verricht ten behoeve van de sanering van het wegverkeerslawaai, te weten het akoestisch rapport, vervaardigd door buro Haskoning, de visueel ruimtelijke analyse (VRA), verricht door buro Buys en Van der Vliet en het inspraakrapport.

De afgewogen aspecten zijn de volgende:

- akoestische;
- visueel-ruimtelijke;
- financiële;
- verkeerstechnische;
- civiel-technische;
- beheer- en onderhoudstechnische.

De aspecten ten aanzien van de verkeerstechniek, civiele techniek en beheer en onderhoud betreffen vooral de plaats van de geluidwerende voorzieningen in het dwarsprofiel. De akoestische, visueel-ruimtelijke en financiële aspecten zijn van belang bij de afweging van de doelmatigheid van de geluidbeperkende voorzieningen en voor het bepalen van de hoogte en de lengte van de schermen. Op de bij dit bestemmingsplan behorende kaarten staan het plangebied en de exacte plaats van de

voorzieningen aangegeven.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op een aantal akoestische en visueel-ruimtelijke randvoorwaarden.

2. Akoestische randvoorwaarden

Het akoestisch onderzoek is verricht op basis van de in art. 102 eerste en tweede lid van de Wet geluidhinder vastgelegde rekenmethode II Reken en Meetvoorschriften Verkeerslawaaai. Bij de resultaten is de wettelijke aftrek van 3 dB(A) als gevolg van het stiller worden van motorvoertuigen, meegenomen.

Randvoorwaarden:

- de voorzieningen moeten een hoogte hebben zoals is vastgelegd op de plankaart; de hoogtes zijn opgegeven ten opzichte van de wegdekhoogte in het midden tussen de beide kantstrepen van de meest nabij gelegen rijbaan;
- langs de A17 is reflecterend materiaal voldoende;
- langs de A58 moet de voorziening aan de rijkswegzijde 100% absorberend zijn;
- bij op- en afritten moeten de twee naar elkaar gerichte vlakken van de voorziening 100% absorberend zijn.

Voor specifieke randvoorwaarden en cijfer- en feitenmateriaal omtrent de situatie in Roosendaal, wordt verwezen naar de startrapportage en het definitief akoestisch rapport van Buro Haskoning.

3. Visueel-ruimtelijke eisen

Een kenmerk van geluidwerende voorzieningen is dat deze twee "voorzijden" heeft; één voor de weggebruikers en één voor de bewoners. De vormgeving aan de wegzijde is gebaseerd op thema's die voor het gehele traject gelden; de invulling van bijzondere plekken is hieraan ondergeschikt (poorten/op- en afritten etc.). Aan de bewonerszijde zijn de thema's in hoofdzaak plaatsgebonden. De schaal, de maat en de gebruiksfuncties vormen de hoofduitgangspunten van het ontwerp. De vormgeving moet op plaatselijke omstandigheden zijn gebaseerd. Als algemene eis geldt dat de voorziening moet voldoen aan redelijke eisen van welstand.

a. De wegzijde

Algemeen:

- geluidwerende constructies langs de beide rijkswegen dienen als twee afzonderlijke, met elkaar contrasterende elementen te worden vormgegeven;
- de geluidbeperkende voorziening moet bijdragen aan een optimale presentatie van Roosendaal;
- de geluidwerende voorziening mag de complexiteit van het wegbeeld niet verder opvoeren; om deze reden is variatie in vorm en materiaal langs de A17 en langs de noord- en zuidzijde van de A58 beperkt toegestaan;
- hoogteverschillen dienen vloeiend vormgegeven te worden.

A58:

- de bocht door Roosendaal dient te worden benadrukt door de voorziening in binnen- en buitenbocht verschillend te behandelen;
- de toegangen tot de stad (oost- en zuidpoort) alsmede de secundaire poorten en onderdoorgangen moeten worden geaccentueerd;

- het spoor, een sturende factor in de ontwikkeling van de stad tot vandaag de dag, dient ter plaatse van de kruising met de snelweg te worden geaccentueerd;
- de barrière-werking tussen de beide stadsdelen mag niet vergroot worden;
- de geluidwerende voorziening dient in de bogen van de A58 een maximale geleiding te geven aan het doorgaande wegbeeld; op- en afritten dienen in dat perspectief ondergeschikt te worden gemaakt.

Knooppunt "De Stok":

- het ontwerp dient in landschappelijke zin de stadsrand van Roosendaal visueel-ruimtelijk te accentueren;
- het contrast tussen het stedelijk karakter van de A58 en het landelijke karakter van de A17 moet met de ingreep verder worden verduidelijkt.

A17:

- de lineariteit van de A17 dient het hoofduitgangspunt van het ontwerp te zijn;
- het landelijk totaalbeeld accentueren (openheid en groen) door middel van toepassing van voor een beekdal specifieke soorten groen;
- de bomen in het plangebied zoveel mogelijk sparen.

b. De bewonerszijde

Aan de bewonerszijde is de thans bestaande leefomgeving het uitgangspunt voor te plaatsen geluidwerende voorzieningen. Het ontwerp moet de eventuele negatieve effecten van geluidwerende voorzieningen tot een minimum terugbrengen. De volgende aspecten spelen daarbij een rol:

- schaduwwerking, horizonbelemmering, vermindering aanwezige flora;
- verdere vervreemding van het traject door verminderde waarneembaarheid van de weg en de overzijde;
- de primaire en secundaire poorten tussen de stadsdelen. Deze schakelende elementen dienen door vorm en materiaalkeuze binnen de geluidwerende voorziening verder te worden uitgewerkt;
- nabij woonstraten moet de voorziening een zodanige vorm krijgen dat visueel een niet overheersende straatwand ontstaat;
- daar waar fietspaden parallel gaan lopen aan de geluidwerende voorziening, dienen deze als onderdeel van de fietsroute vormgegeven te worden;
- bij tuinen moet de geluidwerende voorziening aansluiten op de visuele beleving van deze geprivatiseerde ruimte;
- de geluidwerende voorziening moet een positieve bijdrage leveren aan parken en andere recreatieve ruimten door een integrale benadering van het probleem.

4. Segmentsgewijze formulering van randvoorwaarden

De randvoorwaarden hebben betrekking op de mogelijke materiaaltoepassing, de vormgeving en de beplanting.

Segment 1: Wijk Westrand langs rijksweg A17.

- Voorzieningen moeten aansluiten bij het wijkpark en het recreatiegebied "De Stok".
- De bestaande bomenrij langs de rijksweg aan de woonwijkzijde dient gehandhaafd te worden. Deze zal moeten worden geïntegreerd bij een mogelijk geluidafschermdende functie.

- Schermen langs de oprit van RW17 laten aansluiten op de noordelijke flat aan de Van Ruysdaalstraat. De ruimte tussen de flats dient te worden afgesloten met een schermconstructie.

Afscherenhoogte: een 5.50 meter hoge reflecterende voorziening.

Segment 2: Omgeving Wouwseweg/Poolselaan/Canadeselaan.

- De bovenste twee meter van de geluidwerende constructie moet in transparante materialen worden uitgevoerd.
 - De Poolselaan heeft een woonstraatkarakter; door de vormgeving dienen de reflecterende eigenschappen te worden geminimaliseerd.
 - De tuinen die grenzen aan de rijkswegen dienen aan te sluiten bij het schermontwerp; met andere woorden: de tuinen dienen de vormgeving van de geluidwerende constructies te bepalen.
 - De aanwezige beplantingen moeten zoveel mogelijk gehandhaafd worden; de groenstrook tussen de Poolselaan en de geluidwerende voorziening dient ingevuld te worden als parkrand.
- Afscherenhoogte: 4.60 meter hoog op minimale afstand van de rijksweg.

Segment 3: Omgeving Engelselaan en Hulsdonksestraat.

- Woningen gesitueerd nabij het talud van de snelweg moeten voorzien worden van een geluidwerende constructie waarvan de bovenste twee meter uit transparante materialen bestaat.
 - Speeltuin "Kade" en de St. Theresiastraat dienen als parkachtige ruimten te worden behandeld bij het ontwerp van geluidwerende maatregelen.
 - De Engelselaan is een woonstraat; een ontwerp moet als zodanig op dat milieu aansluiten. Ook hier dienen de schermen zodanig te worden vormgegeven dat de reflecterende eigenschappen tot een minimum worden beperkt.
 - De Hulsdonksepoort is een poort van een tweede orde. In de Structuurvisie 1991 van de gemeente Roosendaal en Nispen wordt veel belang gehecht aan deze voor de stad kenmerkende onderdoorgangen. Een scherm of anderszins geluidwerende voorziening moet deze poort accentueren.
 - De aanwezige beplanting dient te worden gehandhaafd. Naast de accentuering van de poort zal er stedelijke beplanting moeten worden aangebracht.
- Afscherenhoogte: 4.00 meter hoog aan beide zijden van de rijksweg.

Segment 4: Omgeving Laan van Brabant/Laan van Henegouwen en Nispensestraat.

- Daar waar het (brom)fietspad aan de bewonerszijde is gelegen dienen absorberende materialen te worden toegepast in geluidwerende constructies.
 - Ter plekke van de woningen langs de Laan van Henegouwen dienen de bovenste twee meter van geluidwerende voorzieningen te worden uitgevoerd in transparant materiaal.
 - De Laan van Henegouwen is een woonstraat; de vormgeving van de schermen of wallen dienen dit karakter verder uit te bouwen. Dientengevolge zullen de akoestische reflecterende eigenschappen door vormgeving en additieve materiaalkeuzen worden geminimaliseerd.
- Afscherenhoogte: 4.00 meter hoog op minimale afstand van de rijksweg.

Segment 5: Omgeving Antwerpseweg en Eikenlaan.

- De daar aanwezige woonstraatfunctie moet worden gerespecteerd bij een ontwerp voor schermen of wallen.
- De voorziening zal ter plaatse van het bromfietspad moeten worden uitgevoerd in absorberende materialen.

- De Antwerpseweg is een poort van de eerste orde. Deze poort wordt gezien als een speerpunt in de economische ontwikkeling van de compacte stad-filosofie. Geluidwerende constructies moeten deze ontwikkelingen accentueren door vormgeving en kleurstelling van de voorzieningen.
- De Citroëngarage is gesitueerd op een zichtlocatie. Dit zal tot uitdrukking moeten komen in het schermontwerp.
Afschermhoogte: langs westelijke afrit en A58 3.00 tot 4.00 meter hoog; oostelijke afrit 4.00 meter hoog.

Segment 6: Omgeving Ericastraat en Lisztlaan.

- De geluidwerende voorzieningen dienen aan te sluiten op het aanwezige groen.
- Ter plekke van de Azaleastraat dient bijzondere aandacht te worden geschonken aan het nieuwe woonomgeving-milieu als gevolg van een ingreep met schermen of wallen.
- De beplantingen aldaar vormen een essentieel onderdeel van het huidige kwaliteitsidee; de aanwezige beplantingen dienen bij ingrepen te worden gehandhaafd en waar mogelijk te worden versterkt.
Afschermhoogte: 4.00 meter hoog langs de hoofdrijbaan van de A58 en 2.50 meter langs op- en afritten.

Segment 7: Omgeving Kortendijk.

- Aan de bewonerszijde dient het scherm te worden uitgevoerd in akoestische absorberende materialen.
- Het ontwerp dient aan te sluiten bij de straatfunctie.
- De Visdonktunnel vormt een belangrijke secundaire poort. Deze poort is van cruciaal belang voor het langzaam verkeer. Dit zal tot uitdrukking moeten komen in het schermontwerp.
Afschermhoogte: deels 3.00 meter en deels 4.00 meter hoogte.

Segment 8: Omgeving Landjuweel.

- De schermen moeten aansluiten op de daar aanwezige parkfunctie.
- De Antwerpseweg en de Zuidpoort zijn een knooppunt van de eerste orde. Voor Roosendaal is de economische ontwikkeling van poortfuncties rondom de periferie van de binnenstad essentieel. Het karakter en de ruimtelijk-functionele structuur hangt af van de typering en invulling van deze eerste orde-knooppunten. Een geluidwerende constructie moet op constructieve wijze inspelen op deze aspecten.
- De aanvullende beplantingen dienen het stedelijk karakter van dit knooppunt verder te ondersteunen. Te denken valt aan stedelijke beplantingssoorten ter plaatse van op- en afritten.
Afschermhoogte: 4.00 meter langs de hoofdrijbaan; 3.0 meter langs de afrit; langs A58 vanaf de afrit tot en met viaduct Antwerpseweg 3.00 meter.

Segment 9: Omgeving ziekenhuis en Heerma van Vossstraat.

- Het groen rondom geluidwerende voorzieningen dient aan te sluiten op de nabijgelegen tuinen enerzijds en op het grootschalige landelijke gebied anderzijds.
Afschermhoogte: ter hoogte van de Heerma van Vossstraat 4.00 meter hoog; tevens 4.00 meter ten oosten van de personeelshuisvesting van het ziekenhuis.

V. GELUIDHINDER

In de zin van de Wet geluidhinder zijn met betrekking tot het wegverkeerslawaaï twee akoestische situaties te onderscheiden, namelijk:

- weg deels in reconstructie (wegdek in reconstructie, woningen bestaand);
- bestaande situatie (wegen en woningen bestaand).

In het kader van dit bestemmingsplan zijn deze situaties van belang. Voor de eerstgenoemde situatie is de wegaanlegger op grond van bepalingen uit de Wet geluidhinder verplicht akoestisch onderzoek te verrichten en eventuele geluidwerende maatregelen of voorzieningen voor haar rekening te nemen. Voor de als de bestaande situatie aan te merken woningen, geldt de uitvoering van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbeschrijving (M.U.G.), waarin een meerjarenplanning van te verbeteren akoestische situaties is opgenomen.

Bij de afweging van het bepalen van de prioriteit spelen onder meer de volgende aspecten een rol:

- beschikbare financiën;
- de ernst van de geluidhinder;
- het rendement van de maatregelen in overdracht beperkende sfeer (maatregelen met effect voor concentraties woningen en andere voorzieningen) en het behalen van voordeel door maatregelen als gevolg van wegreconstructies.

In het voorlopige akoestische rapport wordt inzicht gegeven in de huidige en toekomstige geluidnivo's en de totstandkoming van de gekozen maatregelen. De maatregelen met ruimtelijke consequenties zijn op de plankaart aangegeven en de aanleg van de geluidwerende voorzieningen is in de voor- schriften mogelijk gemaakt.

De A17 en A58 hebben op grond van de Wet geluidhinder een invloedszone van 200 meter. In 1985 bedroeg de verkeersintensiteit van Rijksweg A17 ± 22.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit van Rijksweg A58 varieerde afhankelijk van de plaats, tussen de 26.800 en 35.700 motorvoertuigen per etmaal. Uit het onderzoek is gebleken dat in de invloedszone van de beide rijkswegen 6.542 woningen zijn gelegen en daarnaast nog een aantal geluidgevoelige bestemmingen (scholen e.d.).

Op grond van de voorlopige cijfers zal de geluidsdruk met minimaal 10 dB(A) moeten worden teruggebracht. Dit is inclusief de wettelijke aftrek van 3 dB(A) in verband met het stiller worden van motorvoertuigen. Op grond van het akoestisch onderzoek zal de lengte van de geluidwerende constructie ± 9.100 meter bedragen en zal de hoogte ervan liggen tussen 2.5 en 5.50 meter. Omwille van een logische planbegrenzing, strekt het plan zich in principe niet uit tot alle functies die binnen de geluidszone van de Rijkswegen A17 en A58 zijn gelegen.

Op grond van verdere detaillering van de toekomstige geluidwerende voorzieningen heeft bureau Haskoning in opdracht van Rijkswaterstaat in 1989 een tweede uitgebreider onderzoek verricht. Op basis van dit verfijnde onderzoek is vast komen te staan dat de maximale schermhoogte varieert tussen 2.5 en 5.50 meter. Op een aantal plaatsen langs de zuid- en zuid-oostzijde van Rijksweg A58 is het, mede gelet op de VRA, zelfs mogelijk dat schermen niet noodzakelijk zijn.

Op de volgende plaatsen zijn voorlopig geen schermen nodig/gewenst.

- Nabij het ziekenhuis St. Franciscus.
De geluidbelasting ter plaatse van het patiëntenhuis overschrijdt juist de grenswaarde van 55 dB(A). Het plaatsen van schermen heeft in ieder geval op de bovenste verdiepingen niet de gewenste geluidreductie tot gevolg. Nadere studie zal plaatsvinden met betrekking tot de mogelijkheid om hier gevelisolatie toe te passen.

- Nabij het Missionair College.
Akoestisch heeft een voorziening voor de hogere verdiepingen van het Mill Hill College weinig effect. Een dergelijke voorziening is daarom niet doelmatig. Voor het College zal onderzocht worden welke gevelmaatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de wettelijke normen voor het binnenniveau. Op basis van deze gegevens zal met het Ministerie van VROM overlegd worden over de mogelijkheid de eventueel noodzakelijke gevelmaatregelen in het kader van het saneringsproject uit te voeren. Inmiddels is het duidelijk dat de paters het Missionair College Mill Hill gaan verlaten. Afhankelijk van de nieuwe functie van deze locatie zal te zijner tijd bekeken worden of geluidwerende voorzieningen aldaar noodzakelijk zijn.
- Nabij Bovendonk.
Aangezien de grenswaarde van 55 dB(A) ter hoogte van de eerste woningen langs Bovendonk (A58) niet wordt overschreden, is een scherm niet noodzakelijk. Dit is een positieve ontwikkeling, gelet op het ter plaatse in ontwikkeling zijnde kantorenpark.
- Nabij de commandokazerne.
Daar de kazerne niet als geluidgevoelig object is aangemerkt, is hier geen scherm meer nodig.

VI. JURIDISCHE REGELING

1. Vigerende plannen

De huidige juridische regeling van het plangebied geeft een versnipperde indruk. Er vigeren thans de volgende plannen:

a. Ten westen van de A17:

- Buitengebied 1975, vastgesteld bij raadsbesluit van 29 januari 1976, VII/340a en goedgekeurd door GS op 16 maart 1977, G 230.474;

b. Ten oosten van de A17:

- Industrierrein Kooldreef, vastgesteld bij raadsbesluit van 18 augustus 1962, I/6820 en goedgekeurd door GS op 16 januari 1963, G 34970;
- Uitbreidingsplan De Ettingen, vastgesteld bij raadsbesluit van 25 februari 1960, I/1691 en goedgekeurd door GS op 2 november 1960, G 52458;
- Algemeen bestemmingsplan, vastgesteld bij raadsbesluit van 28-9-1967, I/6931 en goedgekeurd door GS op 23 oktober 1968, G 61384;
- West 2, vastgesteld bij raadsbesluit van 23 februari 1989 en goedgekeurd door GS op 2 augustus 1989, nr. 9861;

c. Ten noorden en ten westen van de A58:

- Wijziging uitbreidingsplan wijziging buitenwegen, vastgesteld bij raadsbesluit van 14 mei 1936, I/2355 en goedgekeurd door GS op 14 oktober 1936, G 432a;
- Uitbreidingsplan Rondweg-Heerma van Vossstraat, vastgesteld bij raadsbesluit van 5 juni 1958, I/5369 en goedgekeurd door GS op 10 september 1958, G 113.564;
- Wijziging uitbreidingsplan wijziging buitenwegen, vastgesteld bij raadsbesluit van 14 mei 1936, I/2355 en goedgekeurd door GS op 14 oktober 1936, G 432a;
- De Kroeven, vastgesteld bij raadsbesluit van 30 november 1978, V/47a en goedgekeurd door GS op 13 juni 1979, G 242.510;
- Vrouwenhof, vastgesteld bij raadsbesluit van 27 mei 1981, V/626a en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 6 juli 1982, no.85.428;
- Woonwijk Vrouwenhof, vastgesteld bij raadsbesluit van 30 september 1977, VII/695a en goedgekeurd door GS op 26 april 1978, G 237.529;
- Uitbreidingsplan Keijenburg, vastgesteld bij raadsbesluit van 25 februari 1960, I/1690 en goedgekeurd door GS op 2 november 1960, G 52457;
- Keijenburg, vastgesteld bij raadsbesluit van 27 april 1967, I/3261 en goedgekeurd door GS op 24 april 1968, G 6442;
- Verfraaiing Zuid, vastgesteld bij raadsbesluit van 23 februari 1978, V/796a en goedgekeurd door op 13 september 1978, G 239.159;
- Uitbreidingsplan Villapark-Verfraaiing, vastgesteld bij raadsbesluit van 28 april 1960, I/3770 en goedgekeurd door GS op 7 september 1960, G 37129;
- Partieel plan Bredaseweg-Rondweg, vastgesteld bij raadsbesluit van 15 maart 1951, I/2750 en goedgekeurd door GS op 16 mei 1951, G 10163H;
- Industrierrein Kalsdonk, vastgesteld bij raadsbesluit van 5 juni 1958, I/5375 en goedgekeurd door GS op 8 oktober 1958, G 113.559.

d. Ten zuiden en ten oosten van rijksweg A58:

- Buitengebied 1975, vastgesteld bij raadsbesluit van 29 januari 1976, VII/340a en goedgekeurd door GS op 16 maart 1977, G 230.474;
- Uitbreidingsplan Sportstraat, vastgesteld bij raadsbesluit van 25 februari 1960, I/1688 en goedgekeurd door GS op 2 november 1960, G 52459;
- Wijziging uitbreidingsplan wijziging buitenwegen, vastgesteld bij raadsbesluit van 14 mei 1936, I/2355 en goedgekeurd door GS op 14 oktober 1936, G 432a.
- Wederopbouw Hulsdonksestraat en Sophiastraat, vastgesteld bij het besluit van het College van Algemene Commissarissen voor de wederopbouw no. 84 van 23 september 1948;
- Waarschijnlijk Wijziging uitbreidingsplan wijziging buitenwegen, vastgesteld bij raadsbesluit van 14 mei 1936, I/2355 en goedgekeurd door GS op 14 oktober 1936, G 432a.
- De Kroeven, vastgesteld bij raadsbesluit van 30 november 1978, V/47a en goedgekeurd door GS op 13 juni 1979, G 242.510;
- De Kroeven Noord-West, vastgesteld bij raadsbesluit van 1 juni 1967, I/4088 en goedgekeurd door GS op 24 april 1968, G 6534;
- Langdonk, vastgesteld bij raadsbesluit van 23 november 1989 en goedgekeurd door GS op 16 mei 1990, nr. 21078;
- Zundertseweg-Kortendijk, 12 december 1975, VII/5102 en goedgekeurd door GS op 8 december 1976, G 229.962;
- Kortendijk, plankaart 1 en 2, vastgesteld bij raadsbesluit van 25 oktober 1973, VII/10417 en goedgekeurd door GS op 30 oktober 1974, G 221.562;
- Verfraaiing-Zuid, vastgesteld bij raadsbesluit van 23 februari 1978, V/796a en goedgekeurd door GS op 13 september 1978, G 239.159;
- Waarschijnlijk Wijziging uitbreidingsplan wijziging buitenwegen, vastgesteld bij raadsbesluit van 14 mei 1936, I/2355 en goedgekeurd door GS op 14 oktober 1936, G 432a.
- Industrierrein Oude Ettensebaan, vastgesteld bij raadsbesluit van 28 oktober 1960, I/10180 en goedgekeurd door GS op 30 augustus 1961, G 75153;

2. Beschrijving van de bestemmingen en de methodiek

Zoals hierboven onder A. blijkt, geeft de huidige juridische regeling van het plangebied een versnipperde indruk. Om meer duidelijkheid te creëren, is besloten één bestemmingsplan op te stellen, waarin alle geluidwerende voorzieningen zijn opgenomen.

Gekozen is voor een gedetailleerde bestemmingsregeling, omdat er geen toekomstige ontwikkelingen te verwachten zijn, die flexibiliteit noodzakelijk maken. Volstaan kan worden met een beperkte juridische regeling. Er is slechts één bestemming opgenomen: verkeersdoeleinden/geluidwerende voorzieningen (artikel 3). Deze bestemming is gelegd op de gronden waarop de geluidwerende voorzieningen worden aangelegd, inclusief de groenvoorzieningen en de nutsvoorzieningen.

In de bouwvoorschriften wordt "het bouwen" geregeld, waarbij het voornamelijk gaat om de hoogte. Uitdrukkelijk is vastgelegd dat de hoogte van de geluidwerende voorzieningen voor de onderzochte en in de inspraakrondes besproken plannen en voorstellen niet meer mag bedragen dan op de plankaart staat aangegeven. Tevens wordt het verboden gebruik van gronden respectievelijk opstallen geregeld, met daarbij de zogenaamde "toverformule". Deze houdt in een verplichting van burgemeester en wethouders om in bepaalde situaties vrijstelling te verlenen van het verbod om grond en opstallen anders te gebruiken dan overeenkomstig de bestemming.

De voorschriften worden gecompleteerd met een aantal gebruikelijke artikelen:

- begripsomschrijvingen (artikel 1): hierin worden een aantal in de voorschriften gebruikte begrippen gedefinieerd om misverstanden of verschillen in interpretatie te voorkomen;
- wijze van meten (artikel 2): dit is de handleiding voor de manier van meten van verschillende in het plan bepaalde maten;

- bijzondere bepaling inzake de hoogte van bouwwerken (artikel 4): bepaald wordt dat op de als "straatpad" aangegeven gronden geen bouwwerken mogen worden opgericht met een hoogte, hoger dan op de plankaart is aangegeven;
- algemene vrijstellingsbevoegdheid (artikel 5): hierin is vastgelegd dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen om:
 - a. de bestemmingsgrenzen in geringe mate te verschuiven indien belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;
 - b. de in de voorschriften genoemde maten met maximaal 10% te wijzigen indien geen belangen van derden onevenredig worden geschaad;
- belangenprocedure (artikel 6): deze procedure moet worden toegepast bij de toepassing van de in het plan opgenomen vrijstellingsregeling;
- overgangsbepaling (artikel 7): omvat het overgangsrecht omtrent bebouwing en het gebruik van gronden en opstallen;
- strafbepaling (artikel 8): relatie met artikel 59 W.R.O.;
- slotbepaling (artikel 9): geeft de titel van de voorschriften.

Verder maakt de plankaart onderdeel uit van het juridisch plan. Deze kaart geeft de ligging en de begrenzing van de bestemming aan. Daarnaast is een aantal aanduidingen opgenomen dat onder meer gegevens verschaft over de kadastrale ondergrond en de verschillende typen grenzen.

VII. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voor het hele project "Sanering Geluidhinder A17/A58" is in 1988 door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een bedrag van ruim 21 miljoen gulden gereserveerd. Uit dit bedrag kunnen de planvormingskosten worden gedekt.

VIII. VOOROVERLEG

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Rijkswegen A17 en A58" is voor vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 op 4 februari 1992 toegezonden aan:

1. de Provinciale Planologische Commissie, Subcommissie voor Gemeentelijke Plannen;
2. de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg;
3. de Rijksconsulent voor Economische zaken;
4. de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Noord-Brabant;
5. de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
6. het Waterschap "De Mark-Vlietlanden";
7. het Hoogheemraadschap West-Brabant;
8. de directeur PNEM-West;
9. de Inspecteur van de Volkshuisvesting in de provincie Noord-Brabant;
10. de Vertegenwoordiger van het provinciaal bureau van de Kamers van Koophandel en fabrieken in Noord-Brabant;
11. de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant;

Ook zijn in het vooroverleg betrokken:

1. N.V. Nederlandse Spoorwegen, Afd. Planologie;
2. PTT Telecom, District Breda;

alsmede een aantal gemeentelijke instanties, zoals de brandweer en de politie.

In het kader van de verwerking van het vooroverleg is het advies van de Provinciale Planologische Commissie het belangrijkste, omdat in deze commissie nagenoeg alle relevante instanties zijn vertegenwoordigd. Dit is dan ook de reden waarom de instanties, genoemd onder 2., 3., 4., 5, 9. en 10., hun opmerkingen - voor zover daartoe aanleiding bestond - hebben ingebracht in de PPC. Enkele instanties hebben de gemeente nog een afzonderlijke reactie doen toekomen. Ook daarop zal voorzover dit nog nodig is hierna van gemeentewege in het kort worden ingegaan. De onder 1., 3., 5., 6., 7., 8., en 9. genoemde instanties vonden geen aanleiding tot het maken opmerkingen c.q. bezwaren.

DE OPMERKINGEN VAN DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN, AFDELING PLANOLOGIE

Verzocht wordt voor het gedeelte waar de rijksweg de spoorbaan kruist, de bestemming spoorwegdoeleinden middels een dubbelbestemming op te nemen.

Reactie naar aanleiding van de door de Nederlandse Spoorwegen gemaakte opmerking

Het wordt niet zinvol geacht een dubbelbestemming op te nemen. De opmerking zal meegenomen worden in de vorm van een aanduiding op de plankaart.

IX. BRONVERMELDING

In het kader van het project "Sanering Geluidhinder Rijkswegen A58 en A17" is een aantal rapporten opgesteld, waarnaar in deze toelichting verwezen wordt. Hieronder worden deze rapporten opgesomd.

1. Buys en van der Vliet, Tuin- en Landschapsarchitekten BNT, Visueel Ruimtelijke Analyse, opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant.
2. Haskoning, Koninklijk Ingenieurs- en Architectenbureau te Nijmegen, Akoestisch Onderzoek Sanering Wegverkeerslawai A17/A58, opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant.
3. Gemeente Roosendaal en Nispen:
 - Programma van Eisen;
 - Inspraakrapport.

voorschriften

INHOUD		BLZ
HOOFDSTUK I.	INLEIDENDE BEPALINGEN	1
ARTIKEL 1	BEGRIPSBEPALINGEN	1
ARTIKEL 2	WIJZE VAN METEN	2
HOOFDSTUK II.	BESTEMMINGSBEPALING	3
ARTIKEL 3	VERKEERSDOELEINDEN/GELUIDWERENDE VOORZIENINGEN	3
HOOFDSTUK III.	BIJZONDERE BEPALING	5
ARTIKEL 4	BIJZONDERE BEPALING INZAKE DE HOOGTE VAN BOUWWERKEN	5
HOOFDSTUK IV.	OVERIGE BEPALINGEN	6
ARTIKEL 5	ALGEMENE VRIJSTELLINGSBEVOEGDHEID	6
ARTIKEL 6	DUBBELTELBEPALING	7
ARTIKEL 7	BELANGENPROCEDURE	8
HOOFDSTUK V.	OVERGANGS-, STRAF- EN SLOTBEPALINGEN	9
ARTIKEL 8	OVERGANGSBEPALINGEN	9
ARTIKEL 9	STRAFBEPALING	10
ARTIKEL 10	SLOTBEPALING	10

HOOFDSTUK I. INLEIDENDE BEPALINGEN

ARTIKEL 1

BEGRIPSBEPALINGEN

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. **bouwwerk:** elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, hetzij direct of indirect met de grond verbonden is;
2. **gebouw:** een bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
3. **plan:** het bestemmingsplan bestaande uit een plankaart (tekening nrs. 02451, 02452, 02453 en 02454) en deze voorschriften;

ARTIKEL 2

WIJZE VAN METEN

Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. bebouwingshoogte: de maximale hoogte van een bouwwerk;
2. peil: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van waar het gebouw voornamelijk toegankelijk is, dan wel in andere gevallen de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte bouwperceel;

HOOFDSTUK II. BESTEMMINGSBEPALING

ARTIKEL 3

VERKEERSDOELEINDEN/GELUIDWERENDE VOORZIENINGEN

A. DOELEINDENOMSCHRIJVING

De op de plankaart A als verkeersdoeleinden aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- verkeersvoorzieningen;
- fiets- en voetpaden;
- verhardingen, bermen, groenvoorzieningen;
- geluidwerende voorzieningen;
- voorzieningen ten algemene nutte;

B. BOUWVOORSCHRIFTEN

Op de voor verkeersdoeleinden bestemde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan die in overeenstemming zijn met het hierna bepaalde:

1. de goothoogte van de gebouwen mag maximaal 3,00 m. bedragen en de oppervlakte mag maximaal 25 m² bedragen;
2. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten opzichte van het niveau van de rijksweg maximaal 15,00 m. bedragen;
3. de hoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven.

C. GEBRUIK VAN GRONDEN

1. Het is verboden gronden begrepen in dit plan te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit artikel gegeven bestemming.
2. Het is in ieder geval niet toegestaan de hier bedoelde gronden te gebruiken, te doen of te laten gebruiken:
 - a. voor het opslaan van hout en aannemersmaterialen, behoudens voor zover dit noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
 - b. voor het al dan niet ten verkoop opslaan van ongebruikte en/of gebruikte, dan wel geheel of ten dele uit gebruikte onderdelen samengestelde motorrijtuigen of aanhangwagens, welke bruikbaar en niet aan hun bestemming onttrokken zijn;
 - c. als opslag-, stort-, lozing- of bergplaats van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke bestemming onttrokken voorwerpen en materialen, behoudens voor zover dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden.
3. Burgemeester en wethouders verlenen van het onder 1. en 2. bepaalde vrijstelling, indien strikte toepassing van het voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.
4. Een vrijstelling als bedoeld onder 3. wordt slechts verleend, nadat toepassing is gegeven aan het in artikel 6 bepaalde.

D. GEBRUIK VAN OPSTALLEN

1. Het is verboden opstallen op de in dit plan bedoelde gronden te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de in dit artikel gegeven bestemming.
2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1. als strikte toepassing van het voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.
3. Een vrijstelling als bedoeld onder 2. wordt slechts verleend, nadat toepassing is gegeven aan het in artikel 6 bepaalde.

HOOFDSTUK III. BIJZONDERE BEPALING

ARTIKEL 4

BIJZONDERE BEPALING INZAKE DE HOOGTE VAN BOUWWERKEN

1. Op de gronden, gelegen binnen de op de plankaart als "straatpad" aangegeven strook mogen geen bouwwerken worden opgericht met een hoogte, hoger dan op de plankaart is aangegeven.
2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het onder 1. bepaalde, indien uit overleg met PTT Telecom B.V. van geen bezwaar is gebleken en overigens dit bestemmingsplan de oprichting van een bouwwerk van deze hoogte toelaat.
3. Vrijstelling, als onder 2. bedoeld, wordt eerst verleend nadat toepassing is gegeven aan het in artikel 6 bepaalde.

HOOFDSTUK IV. OVERIGE BEPALINGEN

ARTIKEL 5

ALGEMENE VRIJSTELLINGSBEVOEGDHEID

1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het in dit plan bepaalde:
 - a. ten aanzien van de plaats van de bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen, voor zover de afwijking van geringe aard is en ten aanzien van andere ondergeschikte punten, wanneer dit met het oog op de praktische uitvoering gerechtvaardigd is, respectievelijk indien de aanpassing aan de terreingesteldheid dit noodzakelijk maakt en daardoor belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;
 - b. van de in de artikel 3 genoemde maten, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 10% en de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;

bij het verlenen van vrijstelling wordt de procedure als bedoeld in artikel 7 in acht genomen.

ARTIKEL 6

DUBBELTELBEPALING

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

ARTIKEL 7

BELANGENPROCEDURE

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn vrijstelling te verlenen, als bedoeld in artikel 3, 4 en 5, gelden hiervoor de navolgende procedure-regels:

1. het ontwerp-besluit, houdende een vrijstelling als bedoeld in bovenstaande artikelen, ligt gedurende tenminste twee weken op het gemeentelijk informatiecentrum, gevestigd in het Stads-kantoor, voor belanghebbenden ter inzage;
2. burgemeester en wethouders geven van de nederlegging tevoren in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze kennis;
3. de kennisgeving houdt in de bevoegdheid van belanghebbenden om gedurende de termijn van terinzagelegging bedenkingen naar voren te brengen bij burgemeester en wethouders tegen het ontwerp-besluit.

HOOFDSTUK V. OVERGANGS-, STRAF- EN SLOTBEPALING

ARTIKEL 8

OVERGANGSBEPALINGEN

A. BOUWEN

Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van het in ontwerp ter inzage leggen van het plan, dan wel worden opgericht krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning en die afwijken van het plan, mogen op voorwaarde, dat de bestaande afwijking van het plan in kwalitatieve zin niet wordt vergroot en behoudens onteigening:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na calamiteit worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen twee jaar na calamiteit is aangevraagd;
- c. worden uitgebreid met maximaal 20% van de op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van dit plan bestaande inhoud.

B. ANDER GEBRUIK VAN DE GROND EN GEBRUIK VAN OPSTALLEN

1. Het gebruik van gronden en opstallen, strijdig met het plan op het tijdstip van het van kracht worden daarvan, mag worden gehandhaafd.
2. Wijzigingen van het met het plan strijdige gebruik van gronden en opstallen is niet toegestaan, tenzij door deze wijziging van het gebruik de afwijking van het plan niet wordt vergroot.

ARTIKEL 9

STRAFBEPALING

Overtreding van het bepaalde in:

artikel 3 - lid C en D,

artikel 8

wordt aangemerkt als een strafbaar feit, bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

ARTIKEL 10

SLOTBEPALING

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel "VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN RIJKSWEGEN A17 EN A58".

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROOSENDAAL EN NISPEN VAN

DE SECRETARIS,

DE VOORZITTER,