

Bestemmingsplan
Bedrijventerrein Weststad - Statendam

Gemeente Oosterhout

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Weststad - Statendam

Gemeente Oosterhout

Toelichting
Bijlagen

Regels
Bijlage

Verbeelding
Schaal 1:1 000

Datum:
23 oktober 2012

Identificatienummer:
NL.IMRO.0826.BSPindweststad-VA01

Inhoud

1	Inleiding.....	5
1.1	Algemeen.....	5
1.2	Het plangebied.....	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Beschrijving plangebied.....	7
2.1	Ruimtelijke opbouw van het gebied	7
2.2	Functioneel - ruimtelijke analyse en waardering	14
3	Beleid.....	17
3.1	Bovengemeentelijk beleid	17
3.2	Gemeentelijk beleid	21
4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	27
4.1	Geluid.....	27
4.2	Luchtkwaliteit	28
4.3	Externe veiligheid.....	28
4.4	Milieu-zonering.....	30
4.5	Bodem.....	30
4.6	Water.....	31
4.7	Natuur/ flora en fauna	32
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.9	Situatie Leisurecentre Statendamweg 65	33
5	Juridische uitvoerbaarheid	37
5.1	Het juridische plan	37
5.2	Bestemmingen	37
6	Handhaafbaarheid	43
7	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	45
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
7.2	Economische uitvoerbaarheid	45

Bijlagen:

1. Uitspraak d.d. 1 augustus 2012 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)";
2. Parkeerbalans Leisure Centre, memo d.d. 18 september 2012, Agel Adviseurs;
3. Toelichting bij bestemmingsplan "Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)".

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor de industriegebieden aan de noordwestzijde van de stad Oosterhout dient een actualisering van de geldende bestemmingsplannen plaats te vinden. Voor het meest noordelijke deel van dat bedrijventerrein, grenzend aan Rijksweg A59, geldt thans het bestemmingsplan “Weststad III”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 23 september 1997. Voor het overgrote deel van het bedrijventerrein geldt het bestemmingsplan “Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 17 september 2007.

Aanleiding tot herziening van beide bestemmingsplannen vormen de volgende argumenten:

- Het bestemmingsplan “Weststad III” is meer dan 10 jaar oud, en dient op basis van de Wet ruimtelijke ordening voor 1 juli 2013 te zijn herzien;
- Tevens dient op basis van de sinds 1 juli 2008 geldende Wet ruimtelijke ordening de bestemmingsregeling te voldoen aan daartoe in deze wet gestelde eisen. In dat kader hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Oosterhout het “Handboek (digitale) bestemmingsplannen” vastgesteld, dat aansluit bij de systematiek van de landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP). Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform het handboek (versie februari 2011). Ook wordt met dit bestemmingsplan voldaan aan de in de Wro gestelde eisen van digitalisering;
- Aan een klein gedeelte (perceel aan de Rederijweg) van het bestemmingsplan “Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam” is goedkeuring onthouden door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De op dit perceel al reeds jaren aanwezige betonfabriek was niet als zodanig op de verbeelding bestemd. Voor dit perceel is de correcte bestemming opgenomen;
- Binnen het plangebied is inmiddels een drietal postzegelplannetjes (o.m. leisurecentre) vastgesteld, alsmede zijn enkele vrijstellingsprocedures gevoerd (o.a. voor de plaatsing van windturbines), welke ontwikkelingen nu in de totaalherziening worden betrokken;
- Tenslotte is in dit nieuwe bestemmingsplan een aantal correcties verwerkt van inmiddels geconstateerde onjuistheden in de geldende planologische regeling en voor enkele aanpassingen aan de feitelijk aanwezige situatie.

Het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Weststad – Statendam” betreft enkel een (juridisch-technische) actualisering van de bestaande regelingen voor dit gebied. Nieuwe ontwikkelingen, buiten die welke al in postzegelplannetjes of via vrijstellings- of afwijkingsprocedures zijn geregeld, worden in dit nieuwe bestemmingsplan niet meegenomen. Het betreft dan ook een consoliderend (behoudend) bestemmingsplan. De doelstelling is dan ook om voor het gehele bedrijventerrein een adequate en handhaafbare regeling vast te stellen op basis van de actuele eisen, welke regeling als basis zal dienen voor de verlening van omgevingsvergunningen.

Voorts is er gekozen voor de methodiek van een gedetailleerd bestemmingsplan, waarbij de bestemmingsregeling is gebaseerd op het in februari 2011 gewijzigd vastgestelde gemeentelijke “Handboek (digitale) bestemmingsplannen”. Binnen die methodiek zijn diverse flexibiliteitsbepalingen opgenomen, teneinde de nodige ruimte binnen de plankaders te kunnen bieden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

1.2 Het plangebied

Het plangebied betreft het gehele industriegebied aan de noord-westzijde van de stad Oosterhout en omvat de bedrijventerreinen Weststad 1, 2 en 3 en Statendam. Het bedrijventerrein Weststad is gelegen ten westen van het Wilhelminakanaal en wordt voorts begrensd door Rijksweg A59 aan de noordzijde, de Weststadweg / Industrieweg aan de westzijde en de Bovensteweg aan de zuidzijde. Dit gedeelte van het bedrijventerrein kan getypeerd worden als een grootschalig bedrijventerrein voor middelzware en zware milieuhinderlijke bedrijven. Vanwege de uitstekende infrastructuur met en optimale bereikbaarheid is dit terrein daarom bestemd voor de vestiging van vooral regionale en daarnaast ook plaatselijke bedrijven.

Het bedrijventerrein Statendam is gelegen ten oosten van het Wilhelminakanaal en wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de Statendamweg en aan de zuidzijde door de Kanaalstraat.

Vanwege de ligging nabij de woonwijken Dommelbergen en Strijen zijn hier enkel bedrijven tot maximaal milieucategorie 4 toegestaan. Op één locatie is nu een milieucategorie 5 aanwezig. Om die reden zullen zich hier enkel plaatselijke en in beperkte mate regionale bedrijven vestigen.

Rijksweg A59 aan de noordzijde en de Statendamweg aan de oostzijde maken onderdeel uit van het plangebied. Aan de westzijde is de plangrens gelegd op de as van de Weststadweg en meer zuidelijk op die van de Industrieweg. Aan de zuidzijde ligt de plangrens op de as van de Bovensteweg, op de as van het Wilhelminakanaal en vervolgens ten noorden van de Kanaalstraat.

Het totale plangebied heeft een bruto oppervlakte van ca. 470 ha.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden verschillende bestemmingsplannen. Er is sprake van verschillende planvormen, met deels verouderde regelingen. In de volgende tabel zijn de vigerende bestemmingsplannen opgesomd, met de data van vaststelling door de gemeenteraad en (indien van toepassing) goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant.

bestemmingsplan	raadsbesluit	goedkeuring
Weststad III	23-09-1997	19-05-1998
Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam	17-09-2007	22-04-2008
Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 1 2009 (Havenweg 45 – 47 – 49)	21-04-2009	n.v.t.
Weststad III, 1 ^e Herziening (Adviescentrum Rabobank Amerstreek)	22-09-2009	n.v.t.
Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65: Leisurecentre)	06-07-2011	n.v.t.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het plangebied, in de vorm van een ruimtelijke en functionele analyse. Hoofdstuk 3 bevat een samenvatting van het relevante nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten en randvoorwaarden (w.o. de relevante milieuhygiënische aspecten) uiteengezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 de juridische uitvoerbaarheid beschreven. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de handhaafbaarheid en in hoofdstuk 7 wordt tenslotte de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid gemotiveerd.

2 Beschrijving plangebied

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. Achtereenvolgens komen de ruimtelijke en de functionele opbouw van het gebied aan de orde. Er vindt een beschrijving plaats van de verschillende aanwezige structuren, zoals onder meer de stedenbouwkundige, groen- en waterstructuur, het verkeer en parkeren, de bebouwing en de inrichting van de bedrijfskavels.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de industriegebieden ten noordwesten van de stad Oosterhout en omvatten de bedrijventerreinen Weststad 1, 2 en 3 en Statendam. De bedrijventerreinen Weststad en Statendam zijn verschillend van karakter en opbouw, zodat beide gebieden hier afzonderlijk worden beschreven.

2.1 Ruimtelijke opbouw van het gebied

Weststad:

Stedenbouwkundige structuur

Het gedeelte Weststad 1 en 2 is vanaf begin jaren 70 van de vorige eeuw tot ontwikkeling gebracht. Het gebied is ingericht als een grootschalig industrieterrein voor (middel)zware bedrijven (tot en met milieucategorie 5, alsmede zone-plichtige bedrijven). Het terrein heeft vooral een regionale, multimodale, maar daarnaast ook een lokale functie. Het terrein is uitstekend bereikbaar, zowel over de weg (via de A59 en A27), over het water en over het (goederen)spoor. Door de centrale ligging tussen Rotterdam en Antwerpen is het terrein vooral in trek bij logistieke bedrijven. Bij deze ontwikkeling is ook centraal in dit gebied een insteekhaven gerealiseerd met een rechtstreekse aansluiting op het Wilhelminakanaal (toegankelijk voor binnenvaartschepen in klasse V). Weststad 3 is vanaf 1998 gerealiseerd. Dit gedeelte is gesitueerd tussen industriegebied Weststad 1 en 2 en de noordelijk gelegen Rijksweg A59. Qua functie is dit terrein gelijk aan Weststad 1 en 2.

Het totale bedrijventerrein Weststad is voornamelijk functioneel vormgegeven. De structuur is gericht op een goede ontsluiting en een optimaal productiemilieu.

Voor het gedeelte Weststad 1 en 2 zijn de zichtrelaties met de omgeving beperkt. Alleen aan de (zuid)zijde is er vanaf de hoger gelegen Bovensteweg een duidelijk zicht op het bedrijventerrein. Langs de Weststadweg zorgt een ecologische zone en een dubbele bomenrij voor een ruimtelijke scheiding met de omgeving. Aan de oostzijde vormt het Wilhelminakanaal de grens van het gebied. Ook hier ontbreekt een duidelijke relatie met de omgeving, omdat de oevers van het kanaal nauwelijks toegankelijk of zichtbaar zijn.

Weststad 3 daarentegen heeft wel een duidelijke relatie met de omgeving. Aan de noord- en westzijde van dit bedrijventerrein is een representatief front aanwezig, waarbij wordt ingespeeld op de aanwezige zichtrelaties vanaf zowel Rijksweg A59 als de Weststadweg. Ter hoogte van de rotonde Weststadweg / Stelvenseweg / Brieltjesweg is een zogenaamd facilitypoint gesitueerd, waar aan het bedrijventerrein gerelateerde functies als horeca, kinderdagverblijf, fitnesscentrum, een reclamemast e.d. zijn opgericht. Op de hoek van de Technologieweg en de Distributieweg is thans een adviescentrum van de Rabobank Amerstreek (kantoor-bestemming) in aanbouw.

Aan de oostzijde wordt de grens gevormd door het Wilhelminakanaal. Vanaf de overzijde van het kanaal (Statendamweg) is ruim zicht op de aanwezige grote bedrijven (en op de daar aangelegde laad- en loswal). Daarnaast zijn de in totaal aanwezige 6 windturbines van verre zichtbaar.

De ruimtelijke opzet van het terrein is eenvoudig. Alleen aan de westzijde vanaf de Weststadweg zijn twee ontsluitingen van dit bedrijventerrein aanwezig; één ter hoogte van de (bromtol-)rotonde Weststadweg / Stelvenseweg / Brieltjesweg en één ter hoogte van de Industrieweg (nabij de Bovensteweg). De parallel aan de Weststadweg lopende Industrieweg verbindt Weststad 1 en 2 met Weststad 3. De oost - west lopende wegen Energieweg, Koopvaardijweg, Logistiekweg en Technologieweg zorgen voor de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. In het zuidelijk deel zorgt een aantal korte, veelal doodlopende straten voor een verdere ontsluiting. De Energieweg loopt ter hoogte van het kanaal onder de Bovensteweg door en sluit vervolgens aan op de Krombraak op het ten zuiden van de Bovensteweg gelegen bedrijventerrein De Wijsterd.

Op het meer centrale gedeelte vindt de verdere ontsluiting plaats via de parallel aan de Koopvaardijweg lopende Rederijweg en aan beide wegen verbonden korte (vaak ook doodlopende) straten.

In het noordelijk deel is de Logistiekweg in zuidelijke richting aangesloten op de Industrieweg. In de noordwesthoek van het bedrijventerrein zijn enkele rondlopende wegen aanwezig. De interne openbare wegenstructuur is hier beperkt vanwege de aanwezigheid van omvangrijke bedrijfskavels.

Het bedrijventerrein is voor een aanzienlijk deel bezet door grote, in het noordelijk deel zelfs zeer omvangrijke, bedrijven op grote percelen. Een groot aantal bedrijven is direct gelegen, vaak via een overslagkade, aan de insteechaven en aan het Wilhelminakanaal. Daarnaast is een aantal bedrijven georiënteerd op het spoor. De kleinere bedrijven zijn vooral te vinden aan de zuidzijde van de Koopvaardijweg, de noordzijde van de Rederijweg, in de nabijheid van de Nijverheidsweg en in de noordwesthoek (nabij de bromtol-rotonde) van het gebied.

Groen en water

In het plangebied bevindt zich aan de noordzijde, direct grenzend aan Rijksweg A59, alsmede aan de westzijde (langs de Weststadweg) een ecologische verbindingszone. Deze strook loopt evenwijdig aan Rijksweg A59, gaat via de berm van de Brieltjesweg in zuidelijke richting naar de oostelijke brede berm van de Weststadweg. Hier sluit deze ecologische verbindingszone ter hoogte van Weststad 1 en 2 aan op de al aanwezige zone tussen de Weststadweg en de Industrieweg. Deze laatste zone zal vervolgens aansluiten op de in het kader van het woongebied De Contreie aan te leggen ecologische verbindingszone aan de westzijde van deze wijk naar het Markkanaal. Op deze wijze wordt de Biesbosch met de Vrachelse Heide verbonden. Ook biedt deze ecologische verbindingszone een landschappelijke inpassing en een natuurlijk tegenwicht van dit grootschalige bedrijventerrein.

Langs Rijksweg A59 en het noordelijke deel van de Weststadweg bestaat de ecologische verbindingszone voornamelijk uit gras en laagblijvende beplanting, zodat de aanwezige zichtlocaties niet worden gefrustreerd. Naast het zuidelijk deel van de Weststadweg is in deze ecologische zone hoogopgaande beplanting in brede groene bermen aanwezig. Dit zorgt voor dit deel van die weg voor een belangrijke afschermende werking van het bedrijventerrein.

In de ecologische verbindingszone zijn geen kwetsbare en verstoringgevoelige natuurwaarden aanwezig, nu deze zone is gelegen langs bestaande verlichte wegen en een verlicht bedrijventerrein. De aanwezige natuurwaarden zijn dan ook niet gevoelig voor verkeer, verkeersbewegingen, licht- en geluidhinder.

Het bedrijventerrein Weststad kent verder geen op zich zelf staande groen- of waterstructuur. Het overige aanwezige groen is gekoppeld aan de infrastructuur en aan het kanaal.

Op het bedrijventerrein zelf zijn de meeste wegprofielen dermate breed, dat er voldoende ruimte overblijft voor groene bermen. Hierbij hebben deze bermen vaak ook een waterbergende functie. In het zuidelijk deel zijn de bomen in de bermen volwassen en zorgen dan ook voor een rustig, groen beeld. In het noordelijk deel is beplanting pas onlangs of nog niet aangebracht. Ook hier is voldoende ruimte voor de aanleg van bermgroen.

De oevers en de dijk langs het Wilhelminakanaal zijn in dit gebied bijna nergens openbaar toegankelijk, zodat deze elementen nauwelijks een rol spelen in het ruimtelijk beeld.

Het water in het gebied bestaat uit het Wilhelminakanaal, de insteechaven en een direct aan Rijksweg A59 gelegen plas (als resultaat van een vroegere zandwinning ter plaatse). Zowel aan het Wilhelminakanaal als aan de insteechaven is een groot aantal voorzieningen (loswallen, steigers, kranen e.d.) voor het laden en lossen van schepen aanwezig. Langs de aanwezige wegen en spoorlijn zijn watergangen en greppels aanwezig voor de afwatering van de infrastructuur. In het noordelijk deel (langs de Logistiekweg) doorsnijdt een hoofdwatergang het gebied van west naar oost en voert het water via een gemaal af naar het Wilhelminakanaal. Deze watergang vormt de ontwatering van het gehele gebied van de Houtse polders (incl. de landbouwgebieden ten westen en noorden van het industriegebied).

Een bijzonder element vormt een waterplas in het noorden van het gebied, gelegen direct tegen de Rijksweg A59 en ontstaan als gevolg van een vroegere zandwinning. Deze plas heeft een oppervlakte van ca. 4 ha., en wordt aan de west- en zuidzijde omzoomd door opgaande beplanting. Deze plas staat in rechtstreekse verbinding met de aanwezige hoofdwatergang langs de Logistiekweg.

Verkeer en parkeren

Bedrijventerrein Weststad is zowel over de weg, over het water en via het spoor goed bereikbaar.

Wegverbinding

Het bedrijventerrein Weststad is alleen ontsloten vanaf de westzijde via twee ontsluitingen op de Weststadweg. Vanwege de ligging van het Wilhelminakanaal aan de oostzijde van het gebied is er geen ontsluiting aan de oostzijde aanwezig. Deze 2 ontsluitingen op de Weststadweg kennen een uitstekende aansluiting op het snelwegennetwerk en het onderliggende wegennetwerk.

De directe aansluiting op Rijksweg A59 vindt via de (bromtol-)rotonde plaats, terwijl via de Bovensteweg Rijksweg A27 gemakkelijk kan worden bereikt. De verbinding tussen Weststad 1 / 2 en Weststad 3 is niet optimaal door het hoogteverschil en de aanwezige scherpe bocht in de weg. Voorts kent dit bedrijventerrein zelf een eenvoudige wegenstructuur, met brede wegen en aan weerszijden ervan ruimte voor groene bermen.

Waterverbinding

Bedrijventerrein Weststad is via het water bereikbaar over het Wilhelminakanaal. Dit kanaal loopt in noordelijke richting naar de Bergsche Maas met van daaruit een aansluiting op het hoofdvaarwegennet van Nederland. Het Wilhelminakanaal loopt in zuidoostelijke richting naar Tilburg en de rest van Brabant. In westelijke richting biedt het Markkanaal een directe verbinding over het water met Breda. Aan het water is een groot aantal laad- en losfaciliteiten aanwezig. Meerdere gevestigde bedrijven zijn in hun bedrijfsvoering afhankelijk van de ligging aan het water.

Spoorverbinding

Het gehele bedrijventerrein Weststad is ontsloten via een goederenspoorlijn (niet geëlectriceerd). Deze spoorlijn sluit in noordelijke richting bij station Lage Zwaluwe aan op de spoorlijn Breda – Rotterdam. Vanuit het noorden loopt het spoor evenwijdig en direct langs het Wilhelminakanaal in het oosten van het plangebied. Tussen het gedeelte Weststad 3 en Weststad 2 doorkruist de spoorlijn het plangebied en loopt vervolgens aan de westzijde, evenwijdig aan de Industrieweg, van het plangebied. Aan de Industrieweg is een algemeen laad- en losperron (eigendom van Prorail), alsmede een klein rangeerterrein aanwezig. Vanaf hier vertakt de spoorlijn zich in 3 tracés en wel met één tracé langs de Rederijweg, één langs de Energieweg en één in zuidelijke richting langs de Bovensteweg. Meerdere bedrijven in Weststad maken gebruik van deze spoorverbinding en sommigen bedrijven hebben een eigen laad- en losvoorziening aan het spoor.

Parkeren

Het laden en lossen, de expeditie en het parkeren vindt plaats op eigen terrein van de bedrijven. Het openbaar gebied moet vrij blijven van geparkeerde auto's en van laad- en losactiviteiten. De groenvulling en de waterbergende functie van de bermen worden hierdoor niet gefrustreerd. Ook wordt hierdoor de bereikbaarheid van de aanwezige bedrijven gewaarborgd en wordt de wegsituatie overzichtelijker en dus veiliger. In het bijzonder is die veiligheid in het geding bij de aanwezige spoorwegovergangen. Een uitzondering op dit parkeerbeleid vormt het gebiedsdeel in de omgeving van de Nijverheidsweg, waar meerdere kleinere bedrijven zijn gevestigd. Hier is parkeergelegenheid in het openbaar gebied in de bermen van de wegen aangelegd.

Langzaam verkeer

Langs de noordzijde van de Bovensteweg ligt een vrijliggend fietspad, dat nu nog loopt tot aan de kruising met de Max Havelaardreef. In het kader van de reconstructie van het kruispunt Weststadweg / Bovensteweg wordt dit fietspad doorgetrokken tot de Weststadweg. Deze nieuwe aansluiting wordt nu al geregeld in het bestemmingsplan De Contreie. Realisering van deze nieuwe aansluiting is voorzien in 2012 / 2013.

Tussen de Bovensteweg en de Energieweg loopt een vrijliggend fietspad (Bruggpad), dat het bedrijventerrein met de stad verbindt. In de ecologische zone tussen de Weststadweg en de Industrieweg is een vrijliggend fietspad gesitueerd, dat weer aansluit op de Logistiekweg en zodoende zorgt voor de langzaam-verkeersontsluiting van het noordelijk deel van het industriegebied. In Weststad 1 en 2 zijn verder geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. In Weststad 3 is vanaf Weststad 1 en 2 een vrijliggende fietsvoorziening richting (bromtal-)rotonde aanwezig.

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Weststad met het openbaar vervoer is slecht. Er is geen enkele busverbinding naar dit bedrijventerrein. De dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer (i.c. een buurtbus) is gelegen aan de Krombraak aan de zuidzijde van de Bovensteweg. In verband met realisatie van de nieuwe woonwijk De Contreie wordt nu onderzocht, of die woonwijk via een rechtstreekse openbaar-vervoersverbinding kan worden aangesloten op het netwerk. Mocht dit plaats vinden, dan wordt ook bedrijventerrein Weststad beter bereikbaar met openbaar vervoer.

Verkavelingsstructuur

Het bedrijventerrein Weststad is op een eenvoudige wijze verkaveld in rechthoekige percelen. De kavelgroottes lopen echter enorm uiteen. Op een aanzienlijk deel van het bedrijventerrein zijn grote bedrijven op kavels van 2 tot 10 ha. gevestigd. In het noordelijk deel (Weststad 3) zijn voorts 4 bedrijven aanwezig, welke een aanzienlijk deel van de aanwezige oppervlakte aan industriegronden in beslag nemen. Het gaat om kavels van ca. 60, 30 en tweemaal 15 ha. per bedrijf. Ook aan de zuidzijde van het gebied (Weststad 1), direct grenzend aan de Bovensteweg, is een kavel van ca. 15 ha. aanwezig.

Langs de Koopvaardijweg, Rederijweg en in de noordwesthoek van het gebied zijn middelgrote en kleinere bedrijven te vinden met een kavelgrootte tussen 2.000 m² en 1,5 ha. Ook bevinden zich op dit deel van het gebied meerdere bedrijven voor transport en logistiek op kavels soms tot ca. 5 ha. of meer. Tenslotte zijn in de omgeving van de Nijverheidsweg kleinere bedrijven te vinden op kleinere kavels van 1.000 m² tot 1 ha.

Bebouwingsstructuur

De bebouwing in het oudere deel van het bedrijventerrein (Weststad 1 en 2) bestaat over het algemeen uit rechthoekige damwandloodsen. Deze kunnen zowel voorzien zijn van een plat dak als van kappen. De hoogte van de bebouwing op de kleine kavels bedraagt maximaal ca. 8 meter. Op de grotere kavels loopt de bebouwingshoogte uiteen van 8 tot 12 meter, met uitschieters naar ca. 16 meter. Hierbij is het opvallend, dat vooral de recent gebouwde loodsen een grotere hoogte kennen dan de oudere loodsen. Op diverse terreinen zijn ook hogere bouwwerken, als silo's en kranen, aanwezig. Deze hebben hoogten tot circa 30 meter. Kantoordelen zijn veelal voor de loodsen gebouwd aan de zijde van de openbare weg en hebben een hoogte van 1 tot 3 bouwlagen. Zij zijn in oppervlakte en in het ruimtelijke beeld ondergeschikt aan de bedrijfsloodsen.

In het noordelijk deel (Weststad 3) wordt voor de eerstelijnsbebouwing langs Rijksweg A59 en de Weststadweg voorzien in een representatief front. Aan de kwalitatieve uitstraling van deze bebouwing worden, gelet op de aanwezige zichtlocatie, hoge eisen gesteld. Dit heeft er in geresulteerd, dat aan deze zijde van de percelen het showroom- en/of kantoorgedeelte van de bedrijven is gebouwd. De bedrijfsbebouwing zelf is hier meer uit het zicht gerealiseerd. De bebouwing op de zichtlocaties hebben een maximale hoogte van 10 meter, met uitzondering van het perceelsdeel ter hoogte van de zandwinplas, waar 20 meter hoogte is toegestaan. Voor het op de hoek van de Technologieweg / Distributieweg in aanbouw zijnde kantoorgebouw geldt een maximale bouwhoogte van 32 meter.

De meest noordelijke gesitueerde, zeer omvangrijke percelen zijn nog slechts beperkt volgebouwd. Ter plaatse zijn meerdere gebouwen, met plat dak, met een totaal-oppervlakte van enkele hectaren en is aan de snelweg- en kanaalzijde een grote open opslag aanwezig. Ook bevindt zich hier een laad- en losfaciliteit. De bebouwing is ca. 20 meter hoog; op basis van het geldende bestemmingsplan is maximaal 30 meter toegestaan. Ook zijn hier 6 windturbines gesitueerd met een hoogte van 100 meter.

Het bebouwingspercentage op het bedrijventerrein Weststad varieert enorm, mede doordat aan de noordzijde enkele zeer omvangrijke kavels met een verhoudingsgewijs (nog) beperkte bebouwing aanwezig zijn. Ook vinden op vele kavels opslagactiviteiten in de buitenlucht plaats. Het bebouwingspercentage is over het algemeen zodanig, dat nagenoeg alle verkeersbewegingen, het laden en lossen en het parkeren op eigen terrein kan plaatsvinden. Alleen bij de kleinere bedrijven rondom de Nijverheidsweg wordt ook de openbare weg hiervoor gebruikt.

De minimaal aan te houden rooilijn voor de bebouwing ligt in het algemeen op 5 meter uit de grens met het openbaar gebied. Meerdere bedrijven houden een grotere afstand aan, waardoor er aan de voorzijde van die kavels voldoende ruimte voor representatieve inrichting, verkeersbewegingen of parkeren is.

Statendam:

Stedenbouwkundige structuur

Het bedrijventerrein Statendam is gelegen aan de oostzijde van het Wilhelminakanaal tussen dit kanaal en de Statendamweg. Deze weg, één van de hoofdinvalswegen voor de stad, vormt de hoofdontsluiting voor dit bedrijventerrein. Er is behalve via de Bovensteweg geen ontsluiting in westelijke richting, via een brug over het kanaal, aanwezig. Door de Bovensteweg wordt dit industriegebied in een noordelijk en zuidelijk deel gesplitst. Het bedrijventerrein telt thans 6 aansluitingen op de Statendamweg. Met de realisering van het leisurecentre op het perceel Statendamweg 65 ontstaat een 7^e ontsluiting.

In het noordelijk deel sluiten de wegen Gooikensdam, Damweg en Vaartweg aan op de Statendamweg. Aan de zuidzijde zijn dit de Havenweg, Elschot en Kanaalstraat. Aan deze interne wegen bevinden zich diverse (vaak doodlopende) straten.

Op het gedeelte direct ten noorden van de Bovensteweg vindt thans een herontwikkeling plaats. Een deel van het oorspronkelijk aanwezige beton- en kunststoffenbedrijf is inmiddels naar bedrijventerrein Weststad verplaatst en heeft deels plaats gemaakt voor een meer kleinschalige bedrijvigheid in de lagere milieucategorieën. Het gedeelte langs de Statendamweg is als een representatieve zone aangewezen. De bedrijven hebben een gezicht naar de Statendamweg. Ingespeeld wordt op het gegeven, dat de Statendamweg één van de belangrijkste invalswegen voor de stad Oosterhout is. Buiten het te herontwikkelen gebied bevinden zich enkele kleinere bedrijven op dit noordelijk deel van dat bedrijventerrein.

Direct ten noorden van de Bovensteweg, op het perceel Statendamweg 65, wordt in 2012 gestart met de bouw van een leisurecentre. In dit gebouw is voorzien in een bioscoop, een fitnesscentrum en een supermarkt. Het parkeren van die voorzieningen vindt volledig op eigen terrein plaats.

Op het terreingedeelte ten zuiden van de Bovensteweg is een aantal grotere bedrijven aanwezig, in het bijzonder aan de zijde van het Wilhelminakanaal. Zo bevinden zich hier meerdere zware betonbedrijven (zelfs tot en met milieucategorie 5). Vele van de aanwezige bedrijven maken gebruik van een laad- en losfaciliteit aan dat kanaal.

Tussen deze grote bedrijven en de Statendamweg is een gebied gelegen, waar kleinere bedrijven en een enkel kantoorgebouw (Elshot 30) zijn gesitueerd en wel gelegen aan Havenweg en Elshot. De bedrijven aan de Elshot, wat een parallelweg is van de Statendamweg, hebben hierbij een duidelijk gezicht naar de Statendamweg.

Rondom de kruising Havenweg / Elshot ligt een zone met meer kleine bedrijven, waarbij in meerdere situaties ook een bedrijfswoning aanwezig is. In een aantal situaties zijn er ook burgerwoningen, dus niet gekoppeld aan een aanwezig bedrijf, aanwezig. Deze (bedrijfs)woningen hebben over het algemeen een traditionele vormgeving en staan aan de straatzijde. Mede om deze reden heeft dit gebied een kleinschalige uitstraling. De woningen Havenweg 88 t/m 98 grenzen met de achterperceelsgrenzen aan de Statendamweg. Hierbij staat de bedrijfsbebouwing, als ook de bijgebouwen bij de woningen, direct op de perceelsgrens aan de zijde van de Statendamweg. Door middel van een groenstrook wordt de bebouwing van de weg gescheiden.

Geheel in het noorden van het bedrijventerrein Statendam, ten noorden van de watergang bij de Gooikensdam en tussen het kanaal en de Statendamweg, ligt een gebied met diverse kleinschalige functies. Deze functies zijn nauwelijks zichtbaar vanaf de Statendamweg vanwege een aanwezige groensingel. Het gaat hier om een hondensportterrein, een grond-/loonwerkbedrijf, een dierenpension, een woonwagenterrein en een clubhuis voor een motorclub.

Groen en water

Het bedrijventerrein Statendam kent geen op zich zelf staande groen- of waterstructuur. Het aanwezige groen is in het bijzonder gesitueerd in de bermen langs de Statendamweg en ter hoogte van de Bovensteweg. Delen van het bedrijventerrein zijn door bomenrijen aan het zicht vanaf de weg onttrokken, waardoor het geheel een enigszins groene aanblik biedt. Het meest noordelijke gebied, met de variëteit aan functies, wordt nagenoeg geheel aan het zicht onttrokken vanwege de aanwezige beplanting. Hierdoor wordt het zicht op de bedrijvigheid verzacht. Tevens is het de bedoeling, dat in de bermen van de op het terrein zelf aanwezige wegen groenaanplant plaats vindt. Dit groen is nu op vele situaties nog niet aanwezig. Hierdoor vinden in sommige situaties bedrijfsactiviteiten plaats in die bermen.

Watergangen zijn in het bijzonder aanwezig langs het grootste deel van de Statendamweg. Ook ligt ten noorden van de bedrijven op de percelen Gooikensdam 14 – 44 een brede watergang, die met een gemaal aansluit op het Wilhelminakanaal. Deze watergangen hebben een belangrijke waterbergende functie.

De oevers en de dijk langs het Wilhelminakanaal zijn bijna nergens openbaar toegankelijk, zodat deze elementen nauwelijks een rol spelen in het ruimtelijk beeld.

Aan het Wilhelminakanaal zijn meerdere voorzieningen (loswallen, steigers, kranen e.d.) voor het laden en lossen van schepen aanwezig.

Verkeer en parkeren

Wegverbinding

Het bedrijventerrein Statendam is alleen ontsloten vanaf de oostzijde via zes ontsluitingen op de Statendamweg. Vanwege de ligging van het Wilhelminakanaal aan de westzijde van het gebied en het ontbreken van een brugverbinding ter hoogte van dit bedrijventerrein, is er geen ontsluiting aan de westzijde aanwezig. Een uitzondering hierop vormt de Bovensteweg. De Statendamweg en de Bovensteweg maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Oosterhout. De Statendamweg kent een breed profiel met voor een groot deel gescheiden rijbanen met een groene middenberm. Deze weg sluit aan de noordzijde rechtstreeks aan op Rijksweg A59 bij aansluiting 33 Oosterhout. In zuidelijke richting is er een directe aansluiting op de stad Oosterhout. De Bovensteweg vormt de belangrijkste oost - west verbinding in Oosterhout en zorgt in oostelijke richting voor de aansluiting van de Statendamweg op Rijksweg A27 bij aansluiting 19 Oosterhout / Dongen. In westelijke richting is er ook, via de Weststadweg, een aansluiting op Rijksweg A59 bij aansluiting 32 Made.

Dit bedrijventerrein kent een eenvoudige wegenstructuur, waarbij dit terrein via 6 korte zijstraten (in toekomst na realisering van het leisurecentre via 7 aansluitingen) wordt ontsloten. Op een enkele uitzondering na heeft geen bedrijf een afzonderlijke ontsluiting op de Statendamweg. De ontsluitingswegen zijn uitgevoerd als industriestraat en kennen een brede rijbaan met brede berm aan weerszijden.

Waterverbinding

Bedrijventerrein Statendam is via het water bereikbaar over het Wilhelminakanaal. Dit kanaal loopt in noordelijke richting naar de Bergsche Maas met van daaruit een aansluiting op het hoofdvaarwegennet van Nederland. Het Wilhelminakanaal loopt in zuidoostelijke richting naar Tilburg en de rest van Brabant. In westelijke richting biedt het Markkanaal een directe verbinding over het water met Breda. Aan het water zijn meerdere laad- en losfaciliteiten aanwezig.

Parkeren

Het laden en lossen en het parkeren vindt plaats op eigen terrein van de bedrijven. Het principe is, dat het openbaar gebied hierdoor zoveel mogelijk vrij blijft van geparkeerde auto's en van laad- en losactiviteiten. Aan de Havenweg, Vaartweg en enkele andere straten vinden deze activiteiten evenwel toch nog plaats op de openbare weg en in de berm naast deze wegen. De groenvulling van de berm wordt hierdoor gefrustreerd.

Langzaam verkeer

Langs de westzijde van de Statendamweg ligt een vrijliggend fietspad, dat in noordelijke richting eindigt bij de Gooikensdam. De noordelijk hiervan gelegen bedrijven en andere functies zijn niet per fiets bereikbaar. Het langs de Statendamweg gelegen fietspad sluit aan op het fietspad langs de Bovensteweg over het kanaal. De interne wegen op dit bedrijventerrein kennen geen afzonderlijke fietsvoorzieningen.

Openbaar vervoer;

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Statendam met het openbaar vervoer is slecht. Er is geen enkele rechtstreekse busverbinding naar dit bedrijventerrein. De dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer is gelegen aan de Hoofseweg, op een afstand van ca. 500 meter oostelijk van de Statendamweg gesitueerd.

Verkavelingsstructuur

Aan de zijde van het Wilhelminakanaal zijn grote bedrijven op grote kavels aanwezig. De kavelgroottes variëren hier van ca. 20.000 m² tot 70.000 m². Bovendien is op een grote kavel van meer dan 10 ha. het bedrijf Koninklijke H.H. Martens & Zn gevestigd. Dit bedrijf wordt in de toekomst

geheel verplaatst naar Weststad, waarna herontwikkeling van die kavel in kleinere bedrijfspcelen kan plaats vinden voor bedrijven in een lagere milieucategorie. Het bedrijf is al voor een groot deel verplaatst; tot eind 2017 heeft het bedrijf de tijd om te verplaatsen naar Weststad.

Aan de Gooikensdam, Vaartweg en Damweg zijn aan de zijde van de Statendamweg ook kleinere bedrijven gevestigd op kavels van ca. 3.000 tot 15.000 m². Tussen de Havenweg en de Elschot zijn middelgrote kavels van ca. 2.500 m² tot 7.500 m² te vinden. Langs het zuidelijk deel van de Havenweg bedragen de kavelgroottes tussen de 1.000 m² en 5.000 m². Ook hier is sprake van een eenvoudige verkaveling in rechthoekige percelen.

Bebouwingsstructuur

De bebouwing op het bedrijventerrein Statendam bestaat over het algemeen uit rechthoekige damwandloodsen. Deze kunnen zowel voorzien zijn van een plat dak als van kappen. De hoogte van de bebouwing op de kleine kavels bedraagt maximaal ca. 8 meter. Op de grotere kavels loopt de bebouwingshoogte uiteen van 8 tot 12 meter met uitschieters naar ca. 16 meter. Hierbij is het opvallend, dat vooral de recent gebouwde loodsen een grotere hoogte kennen dan de oudere loodsen. Op diverse terreinen zijn ook hogere bouwwerken, als silo's en kranen, aanwezig. Deze hebben hoogten tot circa 30 meter. Een opvallend element vormt de bebouwing van de mengvoederfabriek op het perceel Gooikensdam 10, waar bebouwing met een bouwhoogte van ruim 40 meter aanwezig is.

Kantoordelen en showrooms zijn veelal voor de loodsen gebouwd aan de zijde van de openbare weg en hebben een hoogte van 1 tot 3 bouwlagen. Zij zijn in oppervlakte en in het ruimtelijke beeld ondergeschikt aan de bedrijfsloodsen.

Langs de Statendamweg, voor het gedeelte gelegen direct ten noorden van de Bovensteweg, is een representatieve zone aanwezig. Hier worden hoge eisen gesteld aan de kwalitatieve uitstraling van de bebouwing, gelet op de aanwezige zichtlocatie vanaf de Statendamweg. Dit heeft er in geresulteerd, dat aan deze zijde van de percelen het showroom- en/of kantoorgedeelte van de bedrijven zijn gebouwd. Ook is in deze strook een brandweerkazerne, een benzineverkooppunt en een tuincentrum gerealiseerd. Voorts is de realisering van een leisurecentre op een locatie nabij de Bovensteweg gepland.

De bebouwing op de kavels direct gelegen aan de Statendamweg ten noorden van de Bovensteweg, hebben een maximale hoogte van 15 meter; de kavels aan de zijde van het Wilhelminakanaal ca. 30 meter. De bouwhoogte van het te bouwen leisurecentre zal maximaal 18 meter bedragen, terwijl een te plaatsen reclamemast maximaal 35 meter hoog mag zijn. In het gebied ten zuiden van de Bovensteweg is, gezien de ligging nabij woonbebouwing, een lagere bouwhoogte toegestaan. Hier varieert de bouwhoogte van 10 tot 12 meter. Een uitzondering hierop is het perceel gelegen direct ten zuiden van de Bovensteweg, waar het aanwezige betonbedrijf bebouwing tot maximaal 20 meter kan oprichten.

Het bebouwingspercentage op het bedrijventerrein Statendam voor een aantal grotere bedrijven langs het Wilhelminakanaal varieert van 5% tot 20%. Op deze percelen vindt aan de waterkant veel open opslag plaats. De overige bedrijven op de middelgrote en kleinere percelen hebben bebouwingspercentages van ca. 40% tot 60%. Dit bebouwingspercentage is zodanig, dat nagenoeg alle verkeersbewegingen, het laden en lossen en het parkeren op eigen terrein kan plaats vinden. Evenwel wordt bij percelen aan de Havenweg en de Vaartweg ook de openbare weg hiervoor gebruikt.

De minmaal aan te houden rooilijn voor de bebouwing ligt op 5 meter uit de grens met het openbaar gebied. Meerdere bedrijven houden een grotere afstand aan, waardoor er aan de voorzijde van die kavels voldoende ruimte voor representatieve inrichting, verkeersbewegingen of parkeren is. Bij een deel van de aangewezen representatieve zone wordt een bredere rooilijn aangehouden van ca. 8 meter.

Er zijn echter ook loodsen op kortere afstand of zelfs in de perceelsgrens gebouwd. Veelal gaat het hier om loodsen op achterzijden van bedrijfspcelen, soms ook direct grenzend aan het openbaar gebied. In veel situaties worden die loodsen door groenstroken met opgaande beplanting onttrokken aan het zicht vanaf de Statendamweg.

Binnen het bedrijventerrein aanwezige woningen bestaan over het algemeen uit 1 bouwlaag. Deels zijn deze voorzien van een (forse) kap en deels van een plat dak.

2.2 Functioneel - ruimtelijke analyse en waardering

Bedrijventerrein

Het grootste deel van het plangebied is in gebruik als bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Weststad is ingericht als een grootschalig, vooral regionaal georiënteerd industriegebied voor (middel)zware milieuhinderlijke bedrijven. Hier kunnen op grote delen van het terrein naast bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4 ook bedrijven in milieucategorie 5 en zone-plichtige bedrijven terecht. Hier zijn veel productiebedrijven te vinden, vooral in de beton- en staalsector, alsmede zijn hier diverse grote logistieke bedrijven gevestigd.

Het bedrijventerrein Statendam is bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 4. Niettemin bevinden zich hier van oudsher enige bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, zoals enkele betonbedrijven. Eén van deze bedrijven, het Koninklijke H.H. Martens & Zn, wordt op termijn (vóór 2017) verplaatst naar de noordzijde van Weststad. Voor de overige zware bedrijven (milieucategorieën 4 en 5) zijn geen concrete plannen tot verplaatsing.

Naast de gevestigde bedrijven, die passen in de gewone bedrijvenbestemming, zijn er nog bijzondere bedrijfsfuncties op deze bedrijventerreinen aanwezig.

Voor het industrieterrein Weststad betreft dit een tankstation (met alleen diesel voor trucks) aan de Koopvaardijweg 5, een zestal windturbines op het noordelijke deel van Weststad en diverse functies op de locatie van het facility-point ter hoogte van de rotonde Weststadweg / Stelvenseweg / Brieltjesweg. Hier bevinden zich een wegrestaurant, een tankstation zonder LPG en met aardgasaflevering, een kinderopvang, een fitnesscentrum, een kantoorgebouw en een grote reclamemast.

Op het bedrijventerrein Statendam zijn meerdere bijzondere bedrijfsfuncties aanwezig. Een belangrijk deel van deze afwijkende bedrijfsfuncties zijn gesitueerd in de aangewezen representatieve zone aan en op meerdere zichtlocaties vanaf de Statendamweg. Hier bevinden zich onder meer een dierenpension (Statendamweg 119), een tankstation zonder LPG (Damweg 3), een tuincentrum (Damweg 7), een brandweerkazerne (Vaartweg 2) en een zelfstandig kantoor (Elschot 30). Ook bevinden zich hier meerdere garagebedrijven, al dan niet met een showroom, alsmede handelsbedrijven in automaterialen en banden. Tenslotte bestaan er plannen tot het realiseren van een leisurecentre op het perceel Statendamweg 65. Start van de bouw van dit leisurecentre vindt mogelijk begin 2013 plaats.

Wonen

Bedrijfswoningen komen niet voor op het bedrijventerrein Weststad en zijn in de regel ook niet toegestaan. Een uitzondering hierop vormt de in het bestemmingsplan "Weststad III" vermelde mogelijkheid om twee dienstwoningen te realiseren binnen een gebouwencomplex (in samenhang met een bedrijfskantoor) aan de waterplas op het noordelijke terreingedeelte. Hierbij is vermeld, dat de situering van de dienstwoningen zodanig dient te zijn, dat zo min mogelijk effect op de bedrijfsvoering van andere bedrijven uitgeoefend wordt, alsmede dat door afscherming een zodanige reductie van het wegverkeerslawaai vanwege de A59 bereikt wordt, dat de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder ter plaatse niet worden overschreden. De beide woningen zijn nog niet gerealiseerd.

Op het bedrijventerrein Statendam, in het bijzonder in het gedeelte ten zuiden van de Bovensteweg, bevinden zich onder meer aan de Havenweg een dertiental woningen. Dit betreffen enerzijds bedrijfswoningen, maar ook enkele woningen, waaraan geen bedrijf gekoppeld is. Vanwege de ligging op het bedrijventerrein worden alle woningen, ook die niet gekoppeld zijn aan een bedrijf, bestempeld als bedrijfswoning.

Ten noorden van de Bovensteweg bevinden zich nog enkele (voormalige) bedrijfswoningen aan de Vaartweg en op het perceel Statendamweg 105.

Tenslotte bevindt zich op het perceel Statendamweg 123, geheel in het noorden van het plangebied, een woonwagenstandplaats voor maximaal drie woonwagens met bijbehorende bedrijven. Deze woningen worden beschouwd als bedrijfswoningen.

Groenvoorzieningen en natuur

In het plangebied bevindt zich aan de noordzijde, direct grenzend aan Rijksweg A59, alsmede aan de westzijde (langs de Weststadweg) een ecologische verbindingszone. Deze ecologische zone verbindt de Biesbosch met de Vrachelse Heide en biedt een landschappelijke inpassing en een

natuurlijk tegenwicht van dit grootschalige bedrijventerrein. In de ecologische verbindingzone zijn geen kwetsbare en verstoringsgevoelige natuurwaarden aanwezig, nu deze zone is gelegen langs bestaande verlichte wegen en een verlicht bedrijventerrein. De aanwezige natuurwaarden zijn dan ook niet gevoelig voor verkeer, verkeersbewegingen, licht- en geluidhinder.

Voor het overige zijn er geen specifieke groenvoorzieningen in het plangebied aanwezig. Al het aanwezige groen is gekoppeld aan de verkeersstructuur of aan de oevers / waterkering van het Wilhelminakanaal.

Recreatie en sport

Op het bedrijventerrein Weststad is op het facility-point een fitnesscentrum aanwezig. In het noordelijke deel van het plangebied aan de Statendamweg zijn twee recreatieve voorzieningen aanwezig. Op het perceel Statendamweg 125 bevindt zich een terrein met clubhuis van de motorclub Roadrockers Oosterhout. Op het perceel Statendamweg 97 / 99, direct ten noorden van de oost-west lopende watergang ten noorden van de Gooikensdam, is een dierenpension annex terrein voor hondensport aanwezig. Dit gebied bestaat uit een aantal hondensportvelden, een aantal kleine gebouwtjes en diverse weilandjes en bosschages. Op het perceel Statendamweg 65, direct ten noorden van de Bovensteweg, wordt binnen afzienbare termijn een leisurecentre opgericht. Deze voorziening bestaat vooralsnog uit een bioscoop, een fitnesscentrum en een supermarkt. Het parkeren van die voorzieningen vindt volledig op eigen terrein plaats. De ontsluiting van dat leisurecentre gebeurt vanaf de Statendamweg. Vanwege deze ontwikkeling vindt een aanpassing van de wegenstructuur ter hoogte van dit perceel, mede in verband met de aansluiting op de Bovensteweg, plaats.

Verkeer

Aan de noordzijde van het bedrijventerrein Weststad is Rijksweg A59 gelegen. De aansluiting vindt plaats via de Weststadweg op aansluiting 32 Made. De Weststadweg, Statendamweg en Bovensteweg maken deel uit van de hoofdwegenstructuur van Oosterhout. De overige wegen zijn ontsluitingswegen voor het terrein zelf.

Op het bedrijventerrein Weststad lopen diverse goederenspooren. Aan de noordzijde betreft het een vrijliggende spoorlijn. Ook het nu niet of nauwelijks gebruikte gedeelte langs de Bovensteweg is vrijliggend. De overige spoorbanen zijn gekoppeld aan de wegenstructuur (langs de Industrieweg, de Rederijweg en de Energieweg). Deze spoorbanen liggen voor het merendeel in het openbare gebied. Aan de Industrieweg ligt een laad- en losperron, dat eigendom is van ProRail.

Water

Het Wilhelminakanaal verdeelt het plangebied in twee delen. Aan weerszijden van het kanaal liggen groene oevers en waterkeringen. Vanaf het Wilhelminakanaal is in westelijke richting (op het bedrijfsterrein Weststad) een insteekhaven gelegen. Zowel langs het kanaal als aan de insteekhaven zijn diverse laad- en losfaciliteiten voor de bedrijven aanwezig.

Ten noorden van de Gooikensdam loopt een brede watergang tussen het Wilhelminakanaal en de Statendamweg met een onderhoudspad aan de noordzijde ervan. Aan beide uiteinden van de watergang zijn gemalen / pompen aanwezig.

Aan de noordzijde van de taluds van de brug van de Bovensteweg zijn aan beide zijden van het kanaal watergangen, met een onderhoudstrook, gelegen. Tenslotte is in de westelijke berm van de Statendamweg langs het grootste gedeelte van die weg, een watergang gelegen.

In het noordelijk deel van bedrijventerrein Weststad doorsnijdt een hoofdwatgang het gebied van west naar oost en voert het water via een gemaal af naar het Wilhelminakanaal. Deze watgang vormt de ontwatering van het gehele gebied van de Houtse polders (incl. landbouwgebieden ten westen en noorden van het industriegebied). Ook is in het noorden van dit gebied, gelegen direct tegen de Rijksweg A59, een waterplas aanwezig. Deze plas heeft een oppervlakte van ca. 4 ha. en staat in rechtstreekse verbinding met de aanwezige, het bedrijfsterrein doorsnijdende, hoofdwatgang.

Ondergrondse infrastructuur

In het plangebied, in de strook tussen de bedrijventerreinen Weststad 2 en Weststad 3 (in de groenstrook ter hoogte van de aanwezige spoorlijn en nabij de Industrieweg) en vervolgens in oostelijke richting doorlopend in het noordelijk deel van het bedrijventerrein Statendam (over het hondensportterrein) zijn diverse buisleidingen gesitueerd. In deze leidingenstrook liggen twee

buisleidingen van de Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij en een buisleiding voor vloeibare koolwaterstoffen van Petrochemical Pipelines.

In het plangebied, in dezelfde leidingenstrook, liggen verder nog een watertransportleiding (Brabant Water) en een particuliere afvalwaterpersleiding van Dongen naar Zevenbergen. Deze leidingen zijn niet als buisleiding aan te merken.

In verband met de aanwezigheid van deze buisleidingen en de hiervoor in acht te nemen belemmeringenstroken geldt een bouwverbod voor bouwwerken (met een mogelijkheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken hiervan) en dient er voor de uitvoering van verschillende werkzaamheden in de belemmeringenstrook een omgevingsvergunning te worden aangevraagd om aantasting van de buisleidingen te voorkomen.

De gebruiksmogelijkheden voor deze, in dit bestemmingsplan tot “Groen” bestemde strook zijn derhalve beperkt.

In het uiterste noordwestelijke deel van Weststad is een hoogspanningsverbinding aanwezig. De beschermingszone van deze leiding ligt niet over het bedrijventerrein zelf.

Daarnaast komt in het plangebied nog een groot aantal soorten leidingen en kabels voor (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, lokale leidingen etc.). Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs en/of in combinatie met de infrastructuur en behoeven geen aparte planologische bescherming in het bestemmingsplan.

Voor de volledigheid moet nog worden opgemerkt, dat op een perceel direct ten noorden van het hondensportterrein aan de Statendamweg een ketelhuis ten behoeve van de stadsverwarming van Essent is gelegen.

3 Beleid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidsaspecten, welke van toepassing zijn op het plangebied. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op het ruimtelijk beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Aangezien het voorliggende bestemmingsplan een beheerplan betreft, waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, heeft een aantal van de gemeentelijke beleidsstukken geen directe gevolgen voor de wijze van bestemmen in dit bestemmingsplan. Dit geldt met name voor de ontwikkelingsgerichte beleidsstukken, zoals de gemeentelijke woonvisie en de visie omtrent groen.

3.1 Bovengemeentelijk beleid

3.1.1 Rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, vastgesteld op 27 januari 2006, verwoordt het vigerende nationale ruimtelijk beleid. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimteveragende functies. Meer specifiek richt de Nota Ruimte zich op vier algemene beleidsdoelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Het Wilhelminakanaal staat op de kaart Infrastructuur van de Nota Ruimte aangegeven als 'vaarwegen in rijksbeheer'. Het gebruik van het Wilhelminakanaal voor scheepvaart en het uitvoeren van daarbij behorende activiteiten als het overslaan van goederen sluit aan op dit beleid.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit, vastgesteld in 2005, is een uitwerking van de Nota Ruimte. In deze nota heeft de rijksoverheid het gewenste verkeer- en vervoerbeleid tot 2020 beschreven. Naast een algemene visie op verkeer en vervoer worden in de nota ook voorstellen gedaan om het wegverkeer, het openbaar vervoer, de luchtvaart en de scheepvaart zodanig te organiseren dat in 2020 minimaal 95 % van de reizigers op tijd zijn of haar bestemming bereikt. Nederland beschikt over een uitgebreid hoofdvaarwegennet, dat de belangrijkste economische kerngebieden, het onderliggend vaarwegennet en het trans-Europese vaarwegennet met elkaar verbindt. De rijksoverheid streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water en wil de autonome groei van dit vervoer mogelijk maken, zonder dat dit de reistijd langer of onzekerder maakt. Daarvoor neemt het rijk maatregelen om de onderhoudsachterstanden op de waterwegen weg te werken en specifieke capaciteitsknelpunten op te lossen. Het gebruik van het Wilhelminakanaal voor scheepvaart en het uitvoeren van daarbij behorende activiteiten als het overslaan van goederen sluit aan op dit beleid.

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 14 juni 2011 de nieuwe Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken aangeboden aan de Tweede Kamer. Naar verwachting stelt het kabinet het definitieve beleid vast begin 2012. De nieuwe SVIR vervangt verschillende bestaande nota's, waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De ontwerp structuurvisie bevat een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en zet het beleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hoofddoelen daarin zijn:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Eén van de nationale belangen betreft het ontwikkelen van een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen. Het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via de binnenvaart en het spoor wordt opgevangen. Ook wordt het gebruik van de vaarwegen geoptimaliseerd, zodat de capaciteit maximaal kan worden gebruikt. Het gebruik van het Wilhelminakanaal voor scheepvaart en het uitvoeren van daarbij behorende activiteiten als het overslaan van goederen sluit aan op dit beleid. Onderhavig plan stimuleert de binnenvaart van en naar Oosterhout en is daarmee in lijn met de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Ontwerp AMvB Ruimte (ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)

Onder de Wet ruimtelijke ordening heeft een Planologische Kern Beslissing (PKB), zoals de Nota Ruimte, niet meer dezelfde wettelijke status als voorheen. Momenteel is een PKB alleen nog bindend voor het Rijk zelf en niet meer voor de lagere overheden. Om er toch voor te zorgen, dat bepaalde nationale belangen geborgd blijven, is besloten om een algemene maatregel van bestuur in te voeren: de AMvB Ruimte. Het ontwerp voor de AMvB is op 14 juni 2011 aan beide kamers der Staten-Generaal toegezonden. De AMvB is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid, waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Daarnaast kan in de AMvB Ruimte provincies opgedragen worden bepaalde thema's verder uit te werken of te borgen in een provinciale verordening, waar de gemeente zich wederom aan dient te houden bij het opstellen van een bestemmingsplan. Inhoudelijk kan het daarbij gaan om nationale belangen, die samenhangen met het beschermen van ruimtelijke functies zoals natuur in de ecologische hoofdstructuur. Het Wilhelminakanaal staat in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte weergegeven als (inter)nationaal hoofdvaarwegennet. Op alle rijksvaarwegen staat een vlotte en veilige doorvaart van de beroepsvaart centraal.

Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart

Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord aangekondigd, dat goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. De beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart' van november 2007 bouwt voort op de Nota Mobiliteit en richt zich specifiek op de binnenvaart. De ambitie van het kabinet is om voor het vervoer over water condities te scheppen, die maken dat de binnenvaart in Nederland op eigen kracht de mogelijkheden in de markt kan benutten en zo kan groeien en innoveren. Deze ambitie geeft het kabinet concreet vorm op de volgende speerpunten:

- het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart;
- het realiseren van een toekomstvast netwerk van waterwegen en havens uitgaande van een netwerk- en ketenbenadering;
- het bereiken dat de binnenvaart op termijn de schoonste modaliteit is;
- het permanent verbeteren van de veiligheid in de binnenvaart;
- het stimuleren van innovatie in de binnenvaart.

Het gebruik van het Wilhelminakanaal voor scheepvaart en het uitvoeren van daarbij behorende activiteiten als het overslaan van goederen, sluit aan op de visie van het kabinet. Onderhavig plan is in lijn met de beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart'.

3.1.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de Provincie

Op 1 oktober 2010 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) vastgesteld door Provinciale Staten. De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze, waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening Ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels, die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en

voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten.

Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslibben van het landelijk gebied tegen te gaan.
- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en voor woningbouw geldt nog steeds het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'.

Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte wordt het accent sterker verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op herstructurering en onderhoud.

Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

Voor heel Noord-Brabant zijn gebiedspaspoorten opgesteld. In de gebiedspaspoorten is aangegeven welke landschapskenmerken bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. Daarnaast zijn de provinciale ambities weergegeven voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van nieuwe en gebiedseigen kwaliteiten. Voor de gemeente Oosterhout geldt het gebiedspaspoort Baronie. Kenmerkend voor de Baronie is het afwisselende zandlandschap met een grofmazig mozaïek van oude en jonge zandontginningen en bossen. Het noordelijk deel van de Baronie wordt gekenmerkt door de stedelijke concentraties van Breda, Oosterhout en Dongen en grootschalige infrastructuur.

Op de Structurenkaart bevindt zich het plangebied in het 'Stedelijk concentratiegebied'. Ten zuiden bevindt zich een 'kerngebied groenblauw' en ten westen en ten oosten betreft het een 'gemengd landelijk gebied'.

Dit bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de provincie.

Verordening Ruimte

De Verordening Ruimte bestaat uit twee delen. Fase 1 van de verordening is vastgesteld op 23 april 2010 en is in werking getreden op 1 juni 2010. Fase 2 van de verordening is een herziening van fase 1, waarbij de verordening op onderdelen is aangevuld en gewijzigd. Fase 2 van de Verordening Ruimte is vastgesteld op 17 december 2010 en is in werking getreden op 1 maart 2011. Vanaf die datum is sprake van één provinciale Verordening Ruimte, waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen worden getoetst.

In de Verordening Ruimte zijn onder andere regels opgenomen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling, ecologische hoofdstructuur (EHS), waterberging, intensieve veehouderij, glastuinbouw en Ruimte-voor-Ruimte-ontwikkelingen. Daarnaast bevat de Verordening Ruimte regelingen voor onder meer grondwaterwinning, windturbines, bovenregionale detailhandel/leisure en hoogwaterbescherming.

Een belangrijk onderdeel van de Verordening Ruimte is de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. In samenhang hiermee bevat de Verordening Ruimte een investeringsregel voor landschapsontwikkeling.

Bij ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe deze ontwikkeling gepaard gaat met een kwalitatieve verbetering van het landschap. De regels van de Verordening Ruimte zijn er, in lijn met het beleid van de SVRO, op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied.

De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd.

In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen dienen te voldoen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied of in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Binnen de grenzen van het stedelijk gebied zijn gemeenten vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling, met inachtneming van de aanvullende regels die de verordening stelt.

Binnen de Verordening Ruimte is het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan aangeduid als 'bestaand stedelijk gebied'. Alleen een zeer klein deel van het plangebied, gesitueerd aan de Statendamweg ten noorden van de watergang naast de Gooikensdam is aangeduid als 'groenblauwe mantel'. Hier worden de bestemmingen uit het vigerende bestemmingsplan één op één overgenomen.

Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer

In de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer, vastgesteld door Provinciale Staten op 7 november 2008, beschrijft de provincie Brabant hoe zij de goederenstromen bewust wil ontwikkelen en beheersbaar wil maken. In de visie is het volgende streefbeeld geformuleerd: 'Brabant versterkt zich als topregio voor duurzaam goederenvervoer'.

Om deze doelstelling voor 2030 te realiseren wordt ingezet op vijf speerpunten:

- het verstrekken van overslagpunten en multimodaliteit;
- het bereikbaar maken van bedrijventerreinen;
- een bewuste ontwikkeling van vervoersstromen (lokaal, regionaal en transit);
- het verminderen van de milieudruk en het vergroten van de veiligheid;
- het veranderen, delen en upgraden van kennis en innovatie in goederenvervoer en logistiek.

De aanwezigheid van en de mogelijkheid tot realisering van langshavens aan het Wilhelminakanaal sluit hier goed op aan. Het project is daarmee in lijn met de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan (PWP) 'Waar water werkt en leeft' is op 22 december 2009 in werking getreden. Het PWP bevat het strategische waterbeleid van de provincie en is afgestemd op de verplichtingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Het PWP kent een aantal speerpunten, zoals de verbetering van de waterkwaliteit, de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast en herstel van waterafhankelijke natuurwaarden. Het Wilhelminakanaal heeft op grond van het Provinciaal Waterplan 2010-2015 een waterhuishoudkundige functie toegekend voor de scheepvaart en een functie als ecologische verbindingszone. Het plangebied valt onder de functie 'water in stedelijk gebied' en heeft daarmee geen bijzondere waterhuishoudkundige functie.

3.1.3. Beleid Waterschap Brabantse Delta

De beleidsregel hydraulische randvoorwaarden van waterschap Brabantse Delta is op 7 juli 2009 vastgesteld. Het doel van de beleidsregel is aan te geven hoe het dagelijks bestuur van het waterschap omgaat met zijn bevoegdheid als waterbeheerder hydraulische normen te stellen aan ingrepen die effecten hebben op het watersysteem. Op hoofdlijnen zijn de belangrijkste beleidsuitgangspunten van waterschap Brabantse Delta als volgt:

- het hemelwaterbeleid gaat uit van het scheiden van afvalwater en hemelwater waar dit mogelijk is. Het in de praktijk goed functioneren van het systeem staat voorop;
- in bestaand stedelijk gebied moet een eventuele toename van de afvoer van hemelwater naar een watersysteem zoveel mogelijk worden voorkomen of gecompenseerd door retentie;
- op basis van de keur is een vergunning noodzakelijk voor het lozen op oppervlaktewater van hemelwater dat afkomstig is van verhard oppervlak van 2.000 m² of meer. Indien door de

ontwikkeling ook de toename van het verhard oppervlak 2.000 m² of groter wordt doorgaans retentie geëist;

- de samenstelling van het afvloeiende hemelwater bepaalt mede de wijze waarop met de afvoer van het hemelwater wordt omgegaan. De bestemming van het water volgt uit de lokale situatie;
- bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt het uitgangspunt 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' gehanteerd. Dit principe houdt in dat een ruimtelijke ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang tot gevolg heeft.

In deze herziening handelt het om het vastleggen van de bestaande situatie. Voor deze ontwikkeling zal worden aangesloten bij de uitgangspunten van het waterschap.

3.1.4 Regionaal beleid

West-Brabantse Visie Goederenvervoer

Het doel van deze Visie Goederenvervoer West-Brabant, vastgesteld door stuurgroep Bestuursopdracht Bereikbaarheid West-Brabant in mei 2010, is te komen tot een nadere uitwerking van een regionaal gedachtegoed met betrekking tot goederenvervoer in en door West-Brabant. Multimodaliteit, modal shift en optimalisering van goederenstromen zijn daarbij als de drie belangrijkste prioriteiten aan te merken. Het betreft een regionale visie die voortborduurt op de hoofdlijnen zoals beschreven in de Strategische Visie Goederenvervoer Brabant. Het gezamenlijk gedragen gedachtegoed beschrijft een aantal voor de regio belangrijke thema's die als basis dienen voor de inzet van de regio ten aanzien van belangrijke ruimtelijke/infrastructurele projecten en/of studies. De inzet op modal shift betreft zowel nieuwe als bestaande multimodale bedrijventerreinen. Daarbij zou ernaar moeten worden gestreefd andere modaliteiten dan de weg beter te benutten. Enerzijds betekent dit dat voor de bestaande bedrijventerreinen de mogelijkheden van het creëren van nieuwe aansluitingen op netwerken onderzocht dienen te worden, bijvoorbeeld door realisatie van overslagpunten.

Samenwerkingsverband Havens Midden Brabant-Masterplan

In het initiatief Havens Midden Brabant hebben de gemeenten Waalwijk, Oosterhout en Tilburg tezamen met de gevestigde inlandterminals in deze gemeenten al sinds 2007 de handen ineen geslagen om de regio en de individueel betrokken partijen sterker te positioneren en te profileren op het gebied van logistiek en multimodaal vervoer. Met elkaar hebben bovengenoemde partijen en overig bedrijfsleven uit de genoemde gemeenten gewerkt aan een gezamenlijke visie en agenda met als doel de regio verder te ontwikkelen wat betreft de logistieke sector. In januari 2008 is door de stuurgroep het Samenwerkingsverband Havens Midden Brabant - Masterplan vastgesteld. Ondersteund door instanties als het MCA Noord-Brabant en Kamer van Koophandel Midden Brabant heeft deze samenwerking geleid tot inzicht in de vereiste inspanningen om de concurrentiepositie van de regio Midden Brabant te versterken op het gebied van vervoer over water en spoor alsmede tot bewustwording dat de gemeenten streven naar een structurele intergemeentelijke samenwerking. Onderhavig plan stimuleert de binnenvaart van en naar Oosterhout en is daarmee in lijn met het Samenwerkingsverband Havens Midden Brabant - Masterplan.

3.2 Gemeentelijk beleid

StadsvisiePlus

De StadsvisiePlus geldt als leidraad voor de ontwikkeling van Oosterhout in de periode 2000-2015. De Stadsvisie is op 30 januari 2001 vastgesteld door de gemeenteraad van Oosterhout en geeft een visie op de gewenste ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen van Oosterhout tot 2015. Hierbij wordt rekening gehouden met de huidige en toekomstige potenties en bedreigingen binnen de gemeente Oosterhout en de regio. Enerzijds wordt de StadsvisiePlus gebruikt ter toetsing van externe en autonome ontwikkelingen, waarbij de vraag centraal staat of en hoe die ontwikkelingen in het beeld van de StadsvisiePlus passen. Anderzijds zal voor die elementen uit de StadsvisiePlus waarvoor het gemeentebestuur eindverantwoordelijk is, een uitvoeringsprogramma worden opgesteld. Daarin zijn de voornemens uit de stadsvisie in tijdsvolgorde gezet. Die tijdsvolgorde zal afhankelijk zijn van bestuurlijke prioriteit, ambtelijke capaciteit en financiële mogelijkheden. Het uitvoeringsprogramma zal vervolgens ieder jaar onderdeel zijn van de politieke afweging in het

kader van de Voorjaarsnota. Op basis van het uitvoeringsprogramma zullen ieder jaar activiteiten worden gepland. Voor de toekomst van Oosterhout zijn 'identiteit', 'toekomstwaarde', 'belevingswaarde' en 'gebruikswaarde' van groot belang. Op basis van deze eigenschappen zijn vier thema's geformuleerd:

- het 'eigen' Oosterhout: behoud van waardevol karakter, ontwikkeling op basis van historisch patroon en landschap, ontwikkeling (klein-)stedelijk imago complementair met buitengebied en dorpen;
- kwalitatief hoogwaardig Oosterhout: duurzame ontwikkeling met behoud en versterking van bestaande kwaliteiten;
- veilig en leefbaar Oosterhout in stad en buitengebied: vergroting van afwisseling in wijken, functiemenging (verhoging levendigheid, sociale veiligheid en leefbaarheid), beeldkwaliteit, verkeersveiligheid etc.;
- Oosterhout Compleet: evenwicht in bevolkingsopbouw en ruimtelijke structuur; van belang zijn woningvoorraad, werkmilieus, zorginstellingen, recreatie en ontspanning.

Op basis van deze thema's is een ontwikkelingsvisie tot 2015 opgesteld. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt op de integrale Stadsvisiekaart in een werkgebied (primair). De Stadsvisie gaat uit van een ruimtelijke groepering van gelijksoortige en aan elkaar gelieerde bedrijven, met een op de sector afgestemde en geoptimaliseerde nationale ontsluiting. Kenmerken hierbij zijn optimaal ruimtegebruik en parkmanagement. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de multimodale ligging aan weg, spoor en kanaal, waarbij de minder vervuilende vervoerswijzen de voorkeur genieten. Ingezet wordt op het opwaarderen van de bestaande spooraansluiting van Weststad en het intensiveren van de bestaande laad- en losfaciliteiten langs het Wilhelminakanaal en van de insteekhaven van Weststad.

Oosterhout heeft een belangrijke taak op het gebied van werkgelegenheid, zowel voor de eigen stad als voor de regio. De ambitie is om die positie zo mogelijk in met name kwalitatieve zin te versterken. Hierbij wordt dus niet ingezet op een grootschalige uitbreiding van het areaal aan bedrijfsterrainen, maar is de inzet gericht op intensief ruimtegebruik en het aantrekken van hoogwaardige bedrijven.

Het bedrijfsterrein Statendam wordt thans deels omgevormd tot een terrein voor meer kantoorachtige bedrijvigheid. In het bijzonder betreft dit de strook aan de westzijde van de Statendamweg. Dit terrein vormt dan tevens een bufferzone tussen de industrie op het bedrijfsterrein Weststad en de woonbuurten Dommelbergen en Strijen. Hierbij wordt ook gedacht aan de ontwikkeling van sportieve recreatie.

Voorliggend bestemmingsplan is gericht op het vastleggen van de bestaande situatie. Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt.

Mobiliteitsplan

In het Mobiliteitsplan 2007-2015 is de gemeentelijke visie op mobiliteit en infrastructuur voor de korte termijn vastgelegd. In het Mobiliteitsplan wordt aandacht besteed aan alle vervoersmodaliteiten: de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het (goederen)transport. Uitgangspunt is dat goede bereikbaarheid hand in hand moet gaan met bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving (verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit). De kern van het Mobiliteitsplan wordt gevormd door een indeling van het Oosterhoutse wegennet in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. De inrichting van de verschillende wegen sluit aan bij de status als verkeers- of verblijfsgebied, op basis van Duurzaam Veilig. Binnen de regels van voorliggend bestemmingsplan is het mogelijk om, indien dit concreet aan de orde is, de openbare ruimte anders in te richten of wegen te herprofiëren, zodat kan worden aangesloten bij de voorwaarden van Duurzaam Veilig.

Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Oosterhout

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid is gericht op het beheersen en beperken van de risico's, die burgers in Oosterhout lopen als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen, met als doel een veiliger woon-, werk-, en leefomgeving. In het kader van onderhavig plan is getoetst of het voldoet aan de in Nederland geldende regelgeving

ten aanzien van externe veiligheid. Onderhavig plan is in lijn met de geldende regelgeving voor externe veiligheid en met de beleidsvisie externe veiligheid.

Agenda Economie

De Agenda Economie is 13 december 2011 door de raad vastgesteld. Een speerpunt van deze Agenda Economie is op logistiek gebied de verdere ontwikkeling van multimodaal vervoer en de ontwikkeling van de natte bedrijventerreinen onder andere via de samenwerking met de ondernemers en via Havens Midden Brabant. De aanwezige modaliteiten water en spoor hebben nog behoorlijke ongebruikte capaciteit; de gemeente kan de bedrijven stimuleren en faciliteren deze meer of beter te gebruiken. Dit doet de gemeente Oosterhout onder andere door in te zetten op het optimaal gebruik maken van de multimodale ligging van het bedrijfsterrein, aan zowel weg, water als spoor.

Welstandsnota gemeente Oosterhout

In de bestemmingsplannen voor de gemeente Oosterhout worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan waarborgt op die manier de stedenbouwkundige opzet van het plangebied. De architectonische verschijning wordt gewaarborgd door middel van een welstandsnota.

Integrale gebiedskwaliteit

De Welstandsnota is mede gebaseerd op het idee, dat het welstandsbeleid onderdeel is, of zou moeten zijn, van een integraal gebiedskwaliteitsbeleid. Daarbij wordt ervan uitgegaan, dat gebiedskwaliteit is opgebouwd uit vier, onderling samenhangende aspecten:

1. Cultuurhistorische kwaliteit

De wijze, waarop de totstandkomingsgeschiedenis van een gebied afleesbaar is in de huidige situatie, vertegenwoordigt op zichzelf al een zekere kwaliteit.

2. De ruimtelijke ordening

De wijze waarop de ruimte in een gebied letterlijk geordend is: open/gesloten, de verdeling van bebouwd/onbebouwd, de functionele verdeling en de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur, vertegenwoordigt een ander aspect van de gebiedskwaliteit.

3. Landschappelijke kwaliteit

De intrinsieke waarde van samenhangende ecologische en groenstructuren en watersystemen en de visuele waarde van de (afwisseling) van groene en gebouwde kwaliteiten.

4. De gebouwde kwaliteit

De kwaliteit van de gebouwde omgeving, zowel de kwaliteit van de elementen op zich, als de kwaliteit van de onderlinge samenhang en de relatie met andere kwaliteitsaspecten.

Deze vier aspecten kunnen niet los van elkaar gezien worden. Zo hangt de landschappelijke kwaliteit duidelijk ook samen met de wijze waarop het landschap tot stand is gekomen (cultuurhistorie), de wijze waarop de ruimte is ingericht (ruimtelijke ordening) en de kwaliteit van de gebouwde elementen in en aan de rand van het landschap. Vergelijkbare relaties zijn er tussen de gebouwde kwaliteit en de ruimtelijke ordening, cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit. Vandaar dat, in het streven naar integrale gebiedskwaliteit, de vier onderdelen in hun onderlinge samenhang moeten worden gezien. De welstandsnota gaat primair over de gebouwde kwaliteit, over de kwaliteit van een gebouw op zichzelf en in relatie tot zijn omgeving. Met name waar het gaat over de relatie tot de omgeving kan de gebouwde kwaliteit alleen beschouwd worden als onderdeel van de integrale gebiedskwaliteit en moet dus worden gezien in zijn relatie met de cultuurhistorische kwaliteiten, de ruimtelijke ordeningskwaliteiten en de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving. In de welstandsnota zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische kenmerken opgenomen. De huidige karakteristiek en architectuur van de bebouwing vormt hierbij het uitgangspunt. Elk bouwplan moet voldoen aan de eisen die gelden voor het bebouwingstype waarbinnen het bouwwerk valt. Op deze wijze wordt niet alleen een toetsingskader voor bouwplannen gegeven, maar wordt ook de architectonische verscheidenheid binnen het gebied gewaarborgd.

Met de twee genoemde beleidsstukken, het bestemmingsplan en de welstandsnota, wordt zowel de stedenbouwkundige opzet als de architectonische verschijningsvorm vastgelegd in een beleidskader. Nieuwe (omgevingsvergunningplichtige) bouwplannen dienen zowel aan het bestemmingsplan als aan de welstandsnota te worden getoetst.

Het gedeelte van de bedrijfsterreinen, gesitueerd op een zichtlocatie langs de hoofdwegenstructuur, hebben een welstandsniveau 2. Het betreffen hier de locaties aan Rijksweg A59 en de Weststadweg op het bedrijfsterrein Weststad en de locatie aan de Statendamweg / Bovensteweg op het bedrijfsterrein Statendam. Voor de bedrijfsterreinen, welke minder in het zicht liggen, geldt welstandsniveau 3.

Milieubeleidsplan 2010 – 2016

De gemeenteraad heeft op 23 februari 2010 het Milieubeleidsplan (MBP) 2010 – 2016 vastgesteld. Met dit milieubeleidsplan wil de gemeente Oosterhout vooral werken aan behoud en verbetering van de milieukwaliteit in de gemeente en een bijdrage leveren aan het oplossen van milieuproblemen op grotere schaal. Het milieubeleidsplan dient als kader bij het opstellen van toekomstige plannen en de wijze waarop milieugerelateerde activiteiten worden uitgevoerd. In dit MBP zijn ambities opgenomen ten aanzien van het aspect milieu. Deze ambities worden in het plan vertaald naar acties om de gestelde doelen te bereiken. Het milieubeleidsplan 2010 – 2016 geeft een visie op het milieu en de leefomgeving in de gemeente Oosterhout voor nu en voor de nabije toekomst.

De hoofddoelstellingen van het milieubeleid zijn:

- Opruimen van vervuiling en het tegengaan van (verdere) vervuiling;
- Het streven naar een duurzame ontwikkeling;
- Zoveel mogelijk voorkomen van aantasting van natuur en landschap;
- Creëren en in stand houden van een veilige en leefbare omgeving.

Voor wat betreft energie en duurzaamheid is door de gemeente een aantal ambities geformuleerd. Deze zijn gewaarborgd door het ondertekenen van de “Verklaring van Dussen”. Vanuit het milieubeleidsplan vloeit de verplichting voort om voor nieuwe bedrijfsterreinen een energievisie op te stellen. Nu in dit bestemmingsplan niet sprake is van een nieuw bedrijfsterrein, is het opstellen van een energievisie niet aan de orde.

Gemeentelijk Rioleringsplan

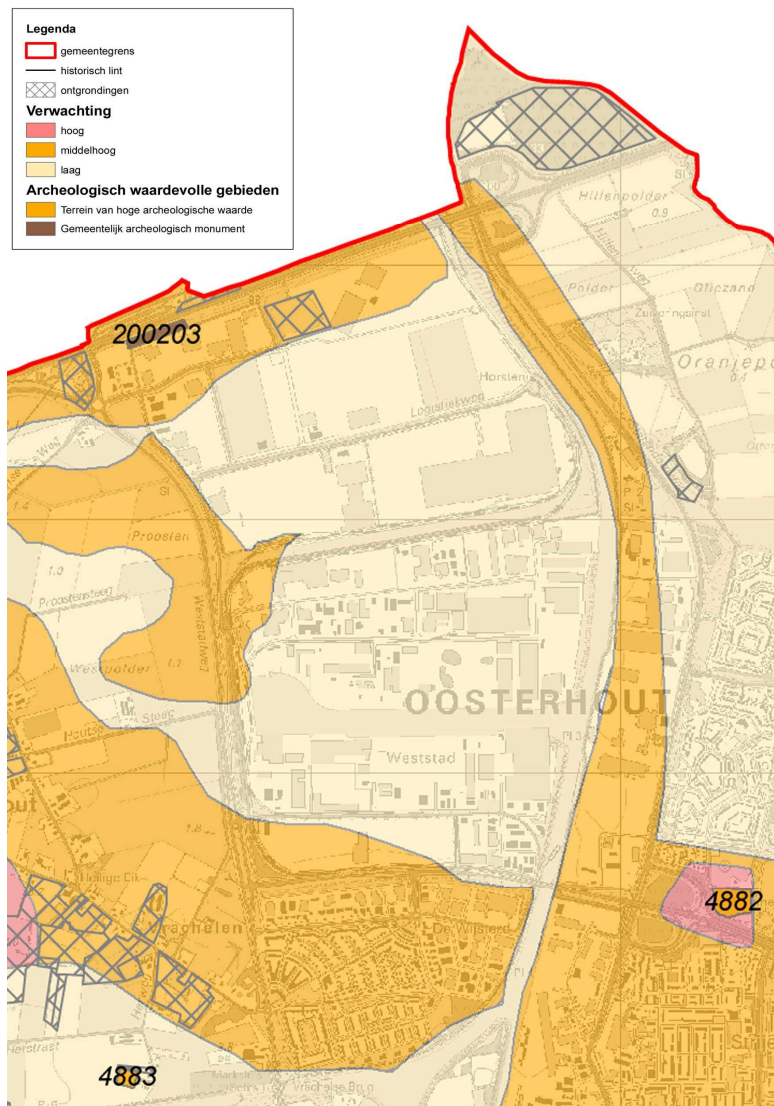
In het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2012-2016 (vGRP) is het gemeentelijke beleid op water, in de breedste zin van het woord, vormgegeven. De zorgplichten voor afval-, hemel- en grondwater zijn aan de gemeente toegewezen en in het vGRP beschreven hoe hier mee wordt omgegaan. Scheiding van vervuild en schoon water is daarbij één van de belangrijke aspecten. Ook over de klimaatsverandering worden in het vGRP uitspraken gedaan; wateroverlast door de steeds heftiger wordende regenbuien zal tot op zekere hoogte worden bestreden. Daarom worden er hoge eisen gesteld aan de verwerking van hemelwater bij nieuwbouwlocaties. In principe moet het hemelwater ter plaatse in het milieu worden gebracht waar het valt en zal afvoer alleen worden toegestaan als er geen andere mogelijkheden zijn. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke trend. In het Gemeentelijk beleid wordt een strengere norm gehanteerd dan in de regelgeving van het Waterschap. Al het hemelwater van elke nieuwe vierkante meter (dak)verharding moet in de grond worden geïnfiltreerd of geborgen in speciaal daarvoor aangelegde voorzieningen, waaronder oppervlaktewater.

Beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie

In de beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie, die is vastgesteld in januari 2009, is het gemeentelijk beleid voor de periode 2008 – 2018 op het gebied van cultuurhistorie vastgelegd. Het doel van de beleidsnota is het betrekken van cultuurhistorie bij planvorming, zodat archeologische vindplaatsen en cultuurhistorisch waardevolle structuren niet langer verloren gaan.

Centraal in de beleidsnota staat, in lijn met de Nota Belvedere, de opvatting dat bescherming van cultuurhistorisch erfgoed en dynamiek in de ruimtelijke inrichting prima samen kunnen gaan ('behoud door ontwikkeling'). De nota geeft daarnaast een eerste aanzet om te komen tot een gemeentelijk archeologiebeleid. In de nota is vastgelegd hoe de monumenten, archeologie en cultuurhistorische waarden kunnen worden beschermd, ontwikkeld en zichtbaar gemaakt. Het beleid is gericht op bescherming en ontwikkeling van het cultuurhistorisch erfgoed. Cultuurhistorie dient als volwaardig belang te worden meegenomen bij ruimtelijke inrichtingsplannen. Cultuurhistorische waarden hoeven hierbij niet altijd doorslaggevend te zijn, maar de kansen die cultuurhistorie biedt, moeten reeds in een vroeg stadium worden meegewogen in de planvorming.

Om de aanwezige cultuurhistorische waarden (monumentale gebouwen, archeologische terreinen, cultuurhistorische landschapselementen en historische stedenbouwkundige structuren en infrastructuur) in beeld te brengen, is een gemeentelijke erfgoedkaart vervaardigd, die met name een signalerende functie heeft. Hierdoor wordt een integrale afweging mogelijk. Wanneer een erfgoedkaart is vastgesteld, kunnen cultuurhistorisch en archeologisch waardevolle gebieden in bestemmingsplannen van een passende regeling worden voorzien. In januari 2012 is de Erfgoedkaart vastgesteld.



uitsnede erfgoedkaart gemeente Oosterhout kaarttitel 'archeologische beleidskaart'

4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden de relevante uitgangspunten en randvoorwaarden van het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Weststad – Statendam” benoemd. Dit bestemmingsplan is louter een beheerplan, waarin de bestaande (legale) situatie positief is bestemd. Nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van het huidige van toepassing zijnde planologische regiem zijn hier niet aan de orde. Ten behoeve van dit bestemmingsplan hebben dan ook geen nadere onderzoeken naar milieuhygiënische of andere aspecten plaats gevonden.

Een uitzondering hierop is de situatie rond de realisering van een leisurecentre op het perceel Statendamweg 65. In paragraaf 4.9 wordt hieraan nader aandacht besteed.

4.1 Geluid

Industrielawaai:

De huidige bestemmingsplannen hebben betrekking op gronden, waarvoor indertijd een geluidzone moest zijn vastgesteld, omdat hier activiteiten worden toegelaten, die als zoneplichtig zijn aangemerkt. De provincie heeft op 12 augustus 1991 de geluidzone rond het bedrijventerrein Weststad – Statendam vastgesteld (goedgekeurd bij KB van 7 oktober 1991). De geluidzone is aan de zuidzijde van het plangebied ter hoogte van het woongebied Vrachelen in december 1994 nog gewijzigd (definitief geworden met goedkeuring bestemmingsplan Vrachelen 2 op 6 maart 2001). Ook heeft aan de zuidoostzijde van het plangebied aanpassing van die geluidzone plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Zwaaiikom (vastgesteld op 20 september 2005; onherroepelijk geworden op 1 december 2010).

Voor Weststad 3 is op 23 september 1997 bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor dat gebied een geluidzone vastgesteld. Een bijzonderheid is, dat de geluidzone aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Weststad 3 ontbreekt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan Weststad 3 en van de geluidzone lag een milieueffectrapportage ten grondslag.

In de huidige wetgeving is de raad bevoegd om een geluidzone vast te stellen, te wijzigen of te laten vervallen. Dit geluidzonebeheer is een gemeentelijke taak. Te wijzigen bedrijfsactiviteiten in het plangebied moeten worden getoetst aan de geldende verplichtingen op de geluidzone.

Voor de geluidzone geldt als grenswaarde een geluidbelasting van 50 dB(A) vanwege alle bedrijven, die daarvoor moeten worden meegerekend. Bij de vaststelling van de geluidzones rondom de bedrijventerreinen zijn voor enkele bestaande woningen, gelegen buiten het plangebied maar binnen de vastgestelde geluidzone, hogere grenswaarden vastgesteld van maximaal 65 dB(A) (de zogenaamde MTG-woningen). Bedrijfswoningen in het plangebied worden niet beschermd in het kader van de Wet geluidhinder. Voor overige woningen in en buiten het plangebied geldt de standaard bescherming. Deze woningen gelegen binnen de geluidzone en eventuele andere geluidsgevoelige objecten, vormen een nadrukkelijke beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein.

In de loop der jaren is het beslag op de beschikbare geluidruimte aanzienlijk geweest. Op enkele zonepunten is de geluidruimte zelfs niet meer aanwezig. Dit betekent, dat nieuwe bijdragen op dat zonepunt alleen nog zijn toegestaan, indien bestaande geluidsbijdragen vervallen.

Ten tijde van de vaststelling van de huidige bestemmingsplannen gold, dat de geluidbelasting van alle activiteiten gelegen in het plangebied moesten worden getoetst aan de geluidzone. In de (gewijzigde) Wet geluidhinder wordt inmiddels onder “industrieterrein” verstaan de gronden, waarop in het bestemmingsplan zoneplichtige activiteiten zijn toegestaan. Zoneplichtige activiteiten zijn nu aangewezen in de wetgeving (bijvoorbeeld grote metaal- of betonbedrijven). Het gevolg daarvan is, dat voor de gronden waarop geen zoneplichtige activiteiten zijn toegelaten, de geluidbelasting van die bedrijven niet wordt getoetst op de geluidzone. Dat geeft geluidruimte voor de activiteiten op de overige gronden op dat bedrijventerrein. Dit betekent overigens ook, dat op de randen van het plangebied de geluidbelasting bij woningen wordt bepaald door de cumulatie van de geluidbelasting op de geluidzone en de geluidbelasting van de (onbegrensde) niet-zoneplichtige gronden. Dat is met name het geval aan de oostzijde van het plangebied, ter hoogte van de woonwijken Dommelbergen en Strijen.

De wet biedt inmiddels de mogelijkheid voor de gemeenteraad om (vanwege de samenhangende structuur) gronden aan te wijzen, waarvan de geluidbelasting wel of niet moet worden meegeteld op de geluidzone. Daarmede kan het indertijd onbedoelde cumulatie-effect vanwege de gewijzigde wetgeving worden gerepareerd.

In dit bestemmingsplan is daar invulling aan gegeven. Als gevolg van dit bestemmingsplan blijft die geluidcontour dan ook ongewijzigd. Daarom zijn nu de gronden, waarop zoneplichtige bedrijven zijn toegestaan, als zodanig bestemd. Voor de overige (huidige niet-zoneplichtige) gronden is aangegeven, of de geluidbelasting wel of niet aan de geluidzone moet worden getoetst. Op deze wijze blijven woningen voldoende beschermd en ontstaat weer duidelijkheid over de geluidruimte.

Indien in de toekomst niettemin uitbreiding van geluidsruimte vereist is of dat alsnog besloten wordt tot bundeling van de huidige geluidszones voor de bedrijventerreinen Weststad 1 en 2 / Statendam en bedrijventerrein Weststad 3, dan zal dit gebeuren door middel van afzonderlijke besluitvorming over die geluidzone.

Wegverkeerslawaa:

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de gezoneerde wegen aangewezen en de breedte van de zone. Uitgezonderd zijn de wegen, waarvoor een maximum-snelheid van 30 km per uur geldt. Voorzover in een plangebied de bestemming van gronden, waar een geluidsgevoelige bestemming wordt toegelaten, wordt gewijzigd, moet het plan voldoen aan de Wet geluidhinder. Dat geldt ook voor de wijziging van gezoneerde wegen.

Evenwel is het bestemmingsplan "Weststad – Statendam" louter een beheerplan, waarin de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten niet wordt mogelijk gemaakt. Ook wordt in dit bestemmingsplan geen reconstructie (als bedoeld in de Wet geluidhinder) van binnen het plangebied gelegen wegen mogelijk gemaakt. Het verrichten van een nader akoestisch onderzoek in verband met wegverkeerslawaa is dan ook niet vereist.

4.2 Luchtkwaliteit

Het betreft hier een consoliderend bestemmingsplan, waarin geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan. Hierdoor zal dit bestemmingsplan geen invloed hebben op de luchtkwaliteit. Een nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op een ongewoon voorval, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken als gevolg waarvan een persoon kan overlijden. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle activiteiten en de bescherming van individuele burgers en groepen tegen de risico's daarvan. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle activiteiten (onder andere lpg-tankstations), transport van gevaarlijke stoffen over een weg en spoor- en waterweg en door buisleidingen (bijvoorbeeld aardgas of vloeibare koolwaterstoffen). Voor het risico wordt onderscheiden in het plaatsgebonden risico (één persoon op een bepaalde plaats) en het groepsrisico (sommatie van risico's voor groepen mensen). Het gevaar neemt af met de afstand. Door voldoende afstand in acht te nemen tussen een risicobron en te beschermen objecten, waar mensen verblijven, kunnen de risico's tot een aanvaardbaar niveau worden teruggebracht. Voor het groepsrisico zijn gebieden met een hoge personendichtheid extra van invloed op het risico. Voor zover wijzigingen in bestemmingen van risicovolle activiteiten of omliggende te beschermen objecten plaats vinden is onderzoek noodzakelijk.

Risicovolle inrichtingen

Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) van toepassing. Ter beperking van de risico's voor mensen legt het Bevi veiligheidsnormen op voor de meest gevaarlijke activiteiten. Voor kwetsbare objecten geldt, dat het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan de grenswaarde van 10^{-6} . Voor beperkt kwetsbare objecten geldt die norm als richtwaarde. In het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) zijn veiligheidseisen gesteld voor (kleinere) propaantanks en aflevering van aardgas aan motorvoertuigen.

In het kader van een bestemmingsplanprocedure moet met bovengenoemde regels van het Bevi rekening gehouden worden. De activiteiten zelf zijn pas toegelaten, indien voor deze activiteiten een geldige omgevingsvergunning (milieu) is verleend of hiervoor een melding op basis van het Barim is gedaan. In dat kader worden veiligheidsafstanden getoetst. In het plangebied zijn enkele risicovolle activiteiten toegelaten, waarop het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en/of het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) van toepassing is.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat het benzineverkoop punt aan de Technologieweg een aansluitpunt voor de aflevering van aardgas aan motorvoertuigen van derden heeft. Een LPG-tankstation is niet aanwezig in het plangebied.

Om te voorkomen, dat nieuwe kwetsbare objecten mogelijk zijn, worden geen zelfstandige kantoren toegestaan, met uitzondering van de bestaande panden aan de Elschot en aan de Technologieweg. Wel zijn binnen de contouren van enkele Bevi-bedrijven beperkt kwetsbare objecten in de vorm van bedrijfsgebouwen gelegen of mogelijk. Gelet op het industriële karakter van het bedrijventerrein wordt dat aanvaardbaar geacht. Het betreft hier immers een conserverend bestemmingsplan, waarbij geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan.

Binnen de invloedsgebieden van het groepsrisico zijn geen nieuwe ontwikkelingen toegestaan. Verder zal het groepsrisico ook in de toekomst aanvaardbaar blijven vanwege de relatief lage personendichtheid op dat bedrijventerrein.

Transport van gevaarlijke stoffen

In en rond bedrijventerrein Weststad - Statendam is sprake van diverse transportroutes waarover (mogelijk) vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het betreffen Rijksweg A 58 en de ontsluitingswegen, de aanwezige goederenspoorwegverbinding, het Wilhelminakanaal en aanwezige buisleidingen.

Transport over weg, spoor en water

Omdat het bestemmingsplan "Weststad – Statendam" een conserverend plan betreft, waarin geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegelaten, is op dit onderdeel geen wijziging opgenomen.

Buisleidingen

Voor leidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen ((Bevb) van kracht geworden. Dit besluit is alleen van toepassing op bij of krachtens dat besluit aangewezen leidingen: de buisleidingen. Het is bijvoorbeeld niet van toepassing op de Intergas-leidingen voor aardgas. De reden van de nieuwe wetgeving is, dat de risico's goed beheersbaar worden en dat er duidelijkheid bestaat over de ruimtelijke (on)mogelijkheden nabij deze buisleidingen.

Buisleidingen moeten in een bestemmingsplan zijn opgenomen. Het plaatsgebonden risico van een buisleiding mag bij een (beperkt) kwetsbaar object niet meer bedragen dan 10^{-6} (de standaard norm). Indien de ligging van een bestaande buisleiding ten aanzien van kwetsbare objecten niet aan de gestelde norm voldoet, moet de leidingexploitant het knelpunt uiterlijk in 2013 saneren. Deze verplichting geldt niet voor beperkt kwetsbare objecten. De bestaande situatie mag in het bestemmingsplan conserverend worden opgenomen. De buisleidingen zijn geregistreerd op de risicokaart (www.risicokaart.nl).

Het bevoegd gezag (de gemeente) moet de huidige bestemmingsplannen, waarin buisleidingen zijn toegelaten, in overeenstemming brengen met het Bevb. Dat betekent, dat onder anderen de ligging van de buisleiding, alsmede van de hierbij behorende belemmeringenstrook, vastgelegd moet zijn in dat plan, zowel op de verbeelding als in de regels. Verder geldt, dat in de maximaal 5 meter brede belemmeringenstrook geen (nieuwe) bouwwerken worden toegelaten. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in die belemmeringenstrook dient voorafgaand aan uitvoering een omgevingsvergunning te zijn verleend. Dat is bedoeld om aantasting van die buisleiding te voorkomen. In dit bestemmingsplan is een adequate regeling van de bescherming van de buisleidingen opgenomen.

In 2011 is een ontwerp-tracé voor buisleidingen van nationaal en internationaal belang gepubliceerd. Besluitvorming door de minister vindt plaats, nadat de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-besluit zijn beoordeeld. Het tracé zal daarna in het Besluit Ruimte als reserveringsstrook (van maximaal 70 meter) worden opgenomen. Vanaf dat moment is de aangegeven strook alleen

gereserveerd voor buisleidingen. Bij de aanleg van wegen, rioleringen en watergangen zal daarmee rekening moeten worden gehouden. Gebouwen zijn dan niet toegestaan in deze reserveringsstrook.

Voor de reserveringsstrook gelden geen veiligheidsafstanden. Deze gelden pas vanaf het moment, dat een nieuwe buisleiding in een bestemmingsplan wordt opgenomen. De maximale risicocontour voor een nieuwe buisleiding is echter beperkt tot maximaal 5 m van de buisleiding. Voor bestaande buisleidingen geldt geen verplichting voor de exploitant om de buisleiding te verplaatsen.

In het kader van dit bestemmingsplan kan aan de toekomstige regels nog niet worden getoetst. Het tracé vormt naar verwachting geen belemmering.

In het plangebied, in de strook tussen de bedrijventerreinen Weststad 2 en Weststad 3 (in de groenstrook ter hoogte van de aanwezige spoorlijn en nabij de Industrieweg) en vervolgens in oostelijke richting doorlopend in het noordelijk deel van het bedrijventerrein Statendam (over het hondensportterrein) zijn diverse buisleidingen gesitueerd. In deze leidingenstrook liggen twee buisleidingen van de Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij en een buisleiding voor vloeibare koolwaterstoffen van Petrochemical Pipelines.

In het plangebied liggen verder nog een watertransportleiding (Brabant Water) en een particuliere afvalwaterpersleiding van Dongen naar Zevenbergen. Deze leidingen zijn niet als buisleiding aan te merken.

De ligging van de buisleidingen en de in acht te nemen belemmeringenstroken zijn op de verbeelding weergegeven met een dubbelbestemming "Leiding - Leidingstrook". Ter plaatse van de dubbelbestemming geldt een bouwverbod voor bouwwerken (met een mogelijkheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken hiervan) en dient er voor de uitvoering van verschillende werkzaamheden in de belemmeringenstrook een omgevingsvergunning te worden aangevraagd om aantasting van de buisleiding te voorkomen. Te allen tijde zal de leidingbeheerder in de gelegenheid moeten worden gesteld om een advies uit te brengen op de aanvraag voor een omgevingsvergunning voorafgaand aan vergunningverlening.

Daarnaast komt in het plangebied nog een groot aantal soorten leidingen en kabels voor (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, lokale leidingen etc.). Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs en/of in combinatie met de infrastructuur en behoeven geen aparte planologische bescherming in het bestemmingsplan.

Voor de volledigheid moet nog worden opgemerkt, dat op een perceel direct ten noorden van het hondensportterrein aan de Statendamweg een ketelhuis ten behoeve van de stadsverwarming van Essent is gelegen. De in het gebied gelegen transformatorgebouwtjes vallen binnen de bestemmingen "Bedrijf" en "Verkeer".

4.4 Milieu-zonering

Het bedrijventerrein Weststad is specifiek bedoeld voor de vestiging van zwaardere (vooral ook regionale) bedrijvigheid. Hier zijn dan ook bedrijven in de (zwaardere) milieucategorieën 3, 4 en 5 rechtstreeks toegestaan. Voor het bedrijventerrein Statendam zijn lichtere bedrijven, tot en met maximaal milieucategorie 4 toegestaan, waarbij reeds aanwezige zwaardere bedrijven zijn bestemd conform de van toepassing zijnde milieucategorie.

Aangrenzend aan dit bestemmingsplan zijn meerdere andere functies aanwezig. Om ervoor te zorgen, dat zowel de bedrijven als de omliggende functies optimaal kunnen worden gebruikt, is er op het bedrijventerrein een categorisering van de bedrijven gemaakt. Dit betekent, dat de bedrijven in de hoogste categorie (categorie 5) het meest ver verwijderd zijn van kwetsbare functies (zoals woongebieden). Deze bedrijven zijn voornamelijk gesitueerd op het bedrijventerrein Weststad. De afstand van dit bedrijventerrein tot andere milieugevoelige functies is aanzienlijk.

4.5 Bodem

In het plangebied van dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt; het betreft dan ook een consoliderend bestemmingsplan. Nu geen sprake is van een functieverandering van percelen of van een herinrichting van terreinen, is het uitvoeren van een

verkennend bodemonderzoek (historisch bodemonderzoek) niet nodig. In het kader van de procedure tot verlening van omgevingsvergunningen dienen voor concrete situaties bodemrapporten te worden bijgevoegd bij de aanvraag.

4.6 Water

Riolering

Het plangebied ligt buiten het grondwaterbeschermingsgebied.

Omdat binnen het grootste deel van het plangebied sprake is van een gescheiden rioleringsstelsel wordt het water binnen het plangebied gescheiden verwerkt. Dit betekent dat het hemelwater door infiltratie wordt teruggebracht in de grond. Dit moet in beginsel op de individuele percelen worden geregeld. Daarnaast is er een mogelijkheid om overtollig hemelwater op het rioolsysteem te lozen. Over het plangebied verdeeld zijn verschillende waterbergingen gerealiseerd die in een tijdelijke behoefte, bij hevige regenval, kunnen voorzien.

Bij aanvragen om een omgevingsvergunning zal worden toegezien op het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlogende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Deze stoffen kunnen immers zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Primaire waterkering

Het Waterschap is verantwoordelijk voor het waterbeheer (waterkwaliteit en waterkwantiteit) binnen het plangebied. Voor waterhuishoudkundige ingrepen is de Keur van toepassing. De Keur is een waterschapsverordening, die gebods- en verbodsbepalingen bevat met betrekking tot ingrepen, die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Zo is het onder andere verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur handelingen te verrichten, waardoor het onderhoud, de aanvoer, afvoer en / of berging van het water kan worden belemmerd. Voor categorie A oppervlaktewaterlichamen geldt bijvoorbeeld, dat er binnen 5 meter vanaf de insteek beperkingen voor het gebruik gelden.

Op de oevers van het Wilhelminakanaal zijn primaire waterkeringen van Waterschap Brabantse Delta gesitueerd. Deze waterkeringen liggen binnen het plangebied langs de gehele oostzijde van het kanaal. Aan de westzijde van het kanaal loopt de waterkering om het bedrijventerrein Weststad heen, zodat dit terrein dus buitendijks ligt. De Bovensteweg, Industrieweg en de dijk langs de spoorlijn aan de noordzijde maken onderdeel uit van de waterkering. Tevens bevindt zich een primaire kering langs de Gemaalweg. Voor het verrichten van werkzaamheden in, over, op of in de nabijheid van een waterkering is een vergunning nodig van Waterschap Brabantse Delta. Aan weerszijden van de kernzone van de waterkering ligt een beschermingszone en een buitenbeschermingszone. De breedte van de zonering van de primaire waterkering is vastgesteld in de door het Waterschap vastgestelde Waterlegger, en kan nu qua breedte variëren. Er bestaan nu geen vastgestelde maten meer. Deze beschermingszones zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

Dubbelbestemmingen in relatie tot waterstaatkundige doeleinden:

De stroken gelegen langs het Wilhelminakanaal, eigendom van Rijkswaterstaat, hebben een dubbelbestemming Waterstaatkundige doeleinden gekregen, teneinde de waterstaatkundige belangen veilig te stellen. Bebouwing met gebouwen is uitgesloten, terwijl andere bebouwing dan gebouwen slechts na toestemming van Rijkswaterstaat toelaatbaar is. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist. Ook hiervoor is voorafgaand aan de uitvoering een ontheffing van Rijkswaterstaat nodig.

Zichthoek scheepvaart

Voor de scheepvaart dienen er zichthoeken vrij gehouden te worden op de hoeken van de insteekhaven met het Wilhelminakanaal (vereist op basis van de Richtlijn Vaarwegen 2005). De zichthoeken zorgen voor voldoende zicht voor de schepen en dienen dan ook vrij van bebouwing en hoogopgaande beplanting te blijven. Rijkswaterstaat ziet toe op de handhaving van die zichthoeken.

4.7 Natuur/ flora en fauna

In het plangebied bevindt zich aan de noordzijde, direct grenzend aan Rijksweg A59, alsmede aan de westzijde (langs de Weststadweg) een (ook in de Verordening Ruimte van de provincie als zodanig aangegeven) ecologische verbindingszone. Deze ecologische zone verbindt de Biesbosch met de Vrachelse Heide en biedt een landschappelijke inpassing en een natuurlijk tegenwicht van dit grootschalige bedrijventerrein. In de ecologische verbindingszone zijn geen kwetsbare en verstoringsgevoelige natuurwaarden aanwezig, nu deze zone is gelegen langs bestaande verlichte wegen en een verlicht bedrijventerrein. De aanwezige natuurwaarden zijn dan ook niet gevoelig voor verkeer, verkeersbewegingen, licht- en geluidhinder. Ter bescherming van deze ecologische verbindingszone is op de relevante (delen van) percelen een natuurbestemming gelegd. De nabij deze ecologische verbindingszone gelegen zandwinningsplas vormt een in landschappelijk oogpunt bijzonder element binnen het plangebied. Door de geïsoleerde ligging van de plas is de ecologische waarde evenwel beperkt.

Het Wilhelminakanaal vormt in het provinciaal beleid een zoekgebied voor een ecologische verbindingszone. De oostelijke oever van dit kanaal is daartoe aangewezen. Om die reden is hiervoor de bestemming "Groen" opgenomen, overigens met de dubbelbestemming voor de aanwezige primaire waterkering. Op een aantal plaatsen grenzen de bedrijfspercelen direct aan het kanaal en zijn er laad- en losvoorzieningen aanwezig. Op deze plaatsen is geen groenbestemming opgenomen.

Het plangebied is voorts nagenoeg geheel ingevuld met (op onderdelen zelfs zware) bedrijvigheid. De natuurwaarde, alsmede de waarde uit een oogpunt van flora en fauna is, uitgezonderd de aanwezige ecologische verbindingszone, dan ook zeer gering.

Op het bedrijventerrein zijn weinig specifieke groengebieden aanwezig. Het grootste deel van de groenvoorzieningen is gekoppeld aan de infrastructuur of aan de oevers / waterkering van het Wilhelminakanaal. In het bijzonder langs de Statendamweg en de Bovensteweg hebben de groene bermen een belangrijke afschermende functie, reden waarom deze bermen een bestemming "Groen" hebben gekregen. Ook de bermen langs de diverse wegen op het bedrijventerrein hebben de bestemming "Groen" gekregen. Voorkomen moet worden, dat in strijd met gemaakte afspraken om het parkeren en het laden en lossen volledig op eigen terrein te regelen, deze bermen hiervoor toch worden benut. Bovendien zorgen groene bermen voor een meer groene uitstraling van het bedrijventerrein.

Ook voor dit aspect geldt voorts, dat als uitgangspunt voor dit bestemmingsplan geldt het actualiseren van het planregiem op basis van reeds vastgesteld beleid. Er is dus sprake van een behoudend bestemmingsplan, waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. Om die reden is het niet nodig om op het gebied van natuur of flora en fauna nadere onderzoeken uit te voeren.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Op de Erfgoedkaart van de gemeente Oosterhout (vastgesteld door de raad d.d. 24 januari 2012) is aangegeven, dat een deel van het plangebied een middelhoge archeologische verwachting kent. Verwezen wordt naar paragraaf 3.2 Gemeentelijk beleid onder Beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie. Deze aanduiding houdt in, dat in deze delen van het gebied bodemingrepen in principe niet zijn toegestaan; indien een ingreep dieper gaat dan 0,5 meter min maaiveld en een planoppervlak heeft van 100 m² of meer is een omgevingsvergunning verplicht. Onderdeel van de te volgen procedure is een door de initiatiefnemer te overleggen goedgekeurd rapport ten aanzien van het aspect archeologie en een negatief selectiebesluit van het college.

Het overige gebied kent een lage archeologische verwachting, waardoor hier bodemingrepen in principe zijn toegestaan. Archeologisch onderzoek is uitsluitend noodzakelijk bij ontgroningen en/of MER-plichtige projecten en/of projecten met een planoppervlak van 5 ha of meer. Wel geldt voor deze gebieden de meldingsplicht bij het aantreffen van archeologische vondsten overeenkomstig artikel 56 van de Monumentenwet 1988, met daarin besloten de Wet op de archeologische monumentenzorg 2007.

Binnen het plangebied is het (gemeentelijk) archeologisch monument Klein Steelhoven gesitueerd. Het terrein, groot ca. 30 bij 40 meter, is gelegen tussen Rijksweg A59 en de Innovatieweg, binnen

de ecologische verbindingzone. Archeologisch onderzoek heeft uitgewezen, dat dit terrein een gave bodemopbouw heeft en daardoor niet-verstoorde prehistorische en middeleeuwse sporen bevat. Het reliëf van het terrein is intact; het reliëf en de hoogteverschillen worden bepaald door de zich vlak onder het dekzand bevindende Formatie van Sterksel.

Het menselijk gebruik in het verleden laat voorkeuren zien voor overgangsgebieden als vestigingsplaats. Het terrein is een restant van een nederzettingsperiode op de grens van nat en droog. Tijdens de archeologische opgraving is prehistorische bewoning vanaf de laatste ijstijd aangetroffen. Met name een complete late boerderijplattegrond met bijgebouwen (900 – 800 v.Chr.) op 25 meter van het beschermde terrein tonen dit aan. In de 11^e en 12^e eeuw verzezen op de locatie boerderijen met grote vijfpalige hooimijten, die wijzen op veeteelt.

De Stelvenseweg maakte deel uit van een zeer belangrijke zuid-noord verbinding, de meest westelijke mogelijkheid om van Antwerpen naar Utrecht te reizen. Deze route is in de prehistorie en tijdens de Romeinse tijd in gebruik geweest. Door de bedijking in de 17^e eeuw werd de weg ter plaatse hersteld. Een dijkfragment blijft in de ecologische verbindingzone gehandhaafd.

Een dijkfragment verwijst naar de inpolderingsgeschiedenis. Tijdens de Sint Elisabethsvloed is het gehele gebied ondergelopen en voor lange tijd in onbruik geraakt. In de 17^e en 18^e eeuw kon door ontwatering en bedijking het gebied weer in gebruik worden genomen en werd op de locatie een boerderij gebouwd.

Doel van de bescherming is te voorkomen, dat de ondergrond verder wordt verstoord of dat diep wortelende bomen worden geplant en dat het dijklichaam vervlakt. Een groot deel van het terrein dient onbebouwd te blijven en niet beplant te worden.

In het bestemmingsplan is de locatie van dit gemeentelijk archeologisch monument voorzien van een planologische bescherming op basis van de hiervoor gegeven redengevende beschrijving.

4.9 Situatie Leisurecentre Statendamweg 65

Onderdeel van dit bestemmingsplan maakt uit het perceel Statendamweg 65. Staetendam Invest B.V. heeft op dit perceel vergevorderde plannen voor het oprichten van een leisurecentre, ten tijde van de indiening van het initiatief bestaande uit een supermarkt, een bioscoop, een fitnesscentrum, een kinderspeelparadijs en een fast-food restaurant. Om deze plannen mogelijk te maken, is een aparte herziening van het bestemmingsplan in procedure gebracht. Dit bestemmingsplan “Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)” is door de raad vastgesteld op 6 juli 2011. De in dit bestemmingsplan opgenomen regeling was één op één overgenomen in dit ontwerp-bestemmingsplan “Bedrijventerrein Weststad – Statendam”.

Op 1 augustus 2012 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist op een ingesteld beroep tegen het raadsbesluit van 6 juli 2011 tot vaststelling van die herziening van het bestemmingsplan, zie bijlage 1 bij de toelichting. Het ingediende beroep werd gegrond verklaard en het raadsbesluit van 6 juli 2011 werd hierbij vernietigd. De reden van vernietiging is het gegeven, dat niet onomstotelijk vast stond, dat het (verplichte) parkeren op eigen terrein voldoende capaciteit had in relatie tot de in het leisurecentre te realiseren functies. Het uitgevoerde parkeeronderzoek bleek op onderdelen onvoldoende gemotiveerd, in het bijzonder ten aanzien van de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de functies van fast-food restaurant en kinderspeelparadijs. Ook was het aantal zitplaatsen voor de bioscoop in het verkeersrapport lager ingeschat dan de aantallen, die mogelijk zijn op basis van de regeling in het bestemmingsplan. Tenslotte was niet duidelijk, waar de fietsenstallingen zouden worden gerealiseerd en of dit mogelijk ten koste zou gaan van de te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. Alle overige onderdelen van het beroep werden niet gehonoreerd.

In dit bestemmingsplan “Bedrijventerrein Weststad – Statendam” worden de onvolkomenheden uit de eerdere planologische procedure voor de herziening van het bestemmingsplan voor het terrein van het Leisurecentre hersteld en wordt een adequate regeling getroffen ter realisering van dat leisurecentre. In het bijzonder is hierbij nader onderzoek verricht naar de parkeerbalans in verband met de te realiseren leisurevoorziening.

Op 3 juli 2012 is een omgevingsvergunning verleend voor het oprichten van een leisurecentre op het perceel Statendamweg 65 te Oosterhout. Tegen dit besluit zijn overigens bezwaren ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. In deze omgevingsvergunning zijn de functies van

kinderspeelparadijs en fast-foodrestaurant niet opgenomen, nu hierover met exploitanten geen overeenstemming kon worden bereikt. Wel is de functie van praktijkruimte ten behoeve van fysiotherapie, mede als aanvulling op het geplande fitnesscentrum, toegevoegd. In het bestemmingsplan wordt de vergunde situatie nu overgenomen. Dit betekent, dat in de bestemmingsomschrijving alleen de functies van bioscoop, supermarkt, fitnesscentrum en een praktijkruimte ten behoeve van fysiotherapie rechtstreeks zijn toegestaan. Op basis van de nu toegestane functies is een nieuw onderzoek naar de parkeerbalans ten behoeve van deze (gewijzigde) ontwikkeling uitgevoerd. Dit onderzoek is bij de toelichting gevoegd als bijlage 2. De conclusies uit dit onderzoek zijn hieronder beschreven in de paragraaf 'Parkeren'.

In de bestemmingsregeling van de bestemming 'Gemengd' is een mogelijkheid opgenomen af te wijken van de gebruiksregels om andere culturele en ontspannende voorzieningen op dit perceel toe te staan (zoals alsnog een kinderspeelparadijs of een fast-foodrestaurant, maar ook eventuele andere mogelijk toekomstige leisurefuncties). Deze afwijkmogelijkheid kan alleen worden toegepast, indien aan de hand van een onderzoek naar de parkeerbalans (overeenkomstig de kengetallen van de geldende ASVV van het CROW) wordt aangetoond, dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen op eigen terrein mogelijk is en deze ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Voorts moet de afwikkeling van het verkeer verzekerd zijn.

De overige onderdelen van het bestemmingsplan "Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)" staan naar aanleiding van de uitspraak d.d. 1 augustus 2012 van de Afdeling Bestuursrechtspraak niet meer ter discussie. De ten behoeve van dat bestemmingsplan gehouden onderzoeken betreffen een situatie, waar meer functies op dat perceel mogelijk waren. De nu geregelde situatie met minder toegestane functies past binnen het kader van deze eerder uitgevoerde onderzoeken. Om die reden is de toelichting van dat bestemmingsplan als bijlage 3 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd en maakt als onderbouwing voor de realisering van het leisurecentre op dit perceel onderdeel uit van die toelichting. Alleen de tekst in de toelichting over het parkeren en het vermelde onderzoek naar de parkeerbalans en verkeerscirculatie (paragraaf 4.1.1 en bijlage 2 bij dat plan) zijn vervangen door deze tekst en een nieuw onderzoek (bijlage 2 bij de toelichting van dit bestemmingsplan). De eerder verrichte onderzoeken, in het kader van het bestemmingsplan "Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)" zijn niet bijgevoegd bij dit bestemmingsplan, doch kunnen op aanvraag worden ingezien.

Bij de vaststelling op 6 juli 2011 van het bestemmingsplan "Industrieterrein Weststad 1 en 2 / Statendam, herziening 2 (Statendamweg 65; Leisurecentre)" heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen. Hierbij werd besloten, dat in het bestemmingsplan de eis wordt opgenomen, dat er fysieke verkeersmaatregelen worden getroffen, die het onmogelijk maken dat bezoekersverkeer (personenauto's en langzaam verkeer fietsers en voetgangers) de parkeerplaats van het leisurecentre kunnen verlaten via de Vaartweg. Dit amendement heeft zijn vertaling gekregen in de toelichting van het eerdere bestemmingsplan. Hierbij is aangegeven, dat een in- en uitrit voor de bezoekers van het leisurecentre aan de Statendamweg zal komen. Alle verkeersstromen, behalve het terrein verlatende vrachtverkeer, zullen hierop worden ontsloten. Dit wordt gerealiseerd door het treffen van fysieke maatregelen. De getroffen regeling kon de instemming van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State hebben. De Afdeling gaf aan, dat verkeersmaatregelen in de zin van de Wegenverkeerswet, zoals afsluitingen, uit het oogpunt van ruimtelijke ordening niet relevant zijn en derhalve niet thuishoren in een bestemmingsplan. Nu in het besluit van de raad de eis van het treffen van verkeersmaatregelen is vastgelegd, is voldoende verzekerd, dat het bezoekersverkeer niet via de Vaartweg zal worden ontsloten. Dezelfde eis wordt ook in dit bestemmingsplan opgenomen, nu de toelichting van het eerdere bestemmingsplan onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. In de verleende omgevingsvergunning, onderdeel inritvergunning, is de fysieke verkeersmaatregel om te komen tot afsluiting van de Vaartweg voor alle bezoekersverkeer en langzaam verkeer geëffectueerd.

Parkeren

Het beleid ten aanzien van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen is beschreven in het door de raad op 3 november 2009 vastgestelde beleidskader "Stilstaan in de toekomst; Parkeerbeleid op de middellange termijn (2020)". Op basis van dit beleidskader dient, om het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling te bepalen,

gewerkt te worden met de landelijke kencijfers van het C.R.O.W. Deze kencijfers kennen een boven- en een ondergrens. Het gemeentelijk beleid gaat er van uit, dat bij ontwikkelingen de bovengrens van de kencijfers wordt gehanteerd. In dit verband zijn dan ook de maximale parkeerkencijfers gebruikt voor het opstellen van de parkeerbalans. Brondocument is hierbij de "C.R.O.W.-publicatie Parkeerkencijfers – Basis voor Parkeernormering", publicatie 182 (september 2008).

Voorts moet bij het gebruik van parkeerkencijfers per functie rekening worden gehouden met de invloeden van de soort functie, van de bereikbaarheidskenmerken van die locatie (vooral of de locatie bereikbaar is per openbaar vervoer), de stedelijkheidsgraad van die locatie, specifieke eigenschappen van die locatie en met aanwezigheidspercentages.

Van belang is voorts, dat in de omgeving van het plangebied geen bestaande parkeervoorzieningen aanwezig zijn, welke gebruikt kunnen worden voor het opvangen van de toekomstige parkeerbehoefte. Er is geen overloop van en naar andere gebieden mogelijk. De parkeerbehoefte van de toekomstige functies zal volledig op eigen terrein moeten worden opgelost.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte voor het leisurecentre is uitgegaan van invulling van dat centre met de volgende functies:

- supermarkt: maximaal 3.000 m² b.v.o.;
- bioscoop: maximaal 1.650 m² b.v.o., maximaal 600 zitplaatsen;
- fitnesscentrum / sportschool: maximaal 1.400 m² b.v.o.;
- praktijkruimte t.b.v. fysiotherapie: maximaal 10 behandelkamers, maximaal 433 m² b.v.o.

De hier vermelde maximale maten stemmen overeen met hetgeen in de regels van het bestemmingsplan als maximale maat per functie is toegestaan.

Voor de berekening van de parkeerbalans voor de auto's is de parkeervraag per functie berekend en vervolgens voor alle vier functies opgeteld. Vervolgens is dat cijfer gecorrigeerd door rekening te houden met dubbel gebruik en met aanwezigheidspercentages op verschillende momenten in de week. Uit deze berekening blijkt, dat de koopavond de maatgevende periode voor de parkeerbalans is en dat er dan maximaal 390 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Ten aanzien van alternatief vervoer geldt, dat in de directe omgeving geen openbaar vervoersverbinding aanwezig is, welke van invloed kan zijn op de parkeerbalans. In een nader overleg met het openbaar vervoerbedrijf kan worden gezien, in hoeverre de routes van de bussen kunnen worden aangepast ten gunste van de bereikbaarheid van het leisurecentre.

Op de inrichtingstekening van het terrein, onderdeel uitmakend van dit onderzoek, is rekening gehouden met de beschikbaarheid van 408 parkeerplaatsen. Hiervan worden 283 parkeerplaatsen gerealiseerd in de te bouwen parkeergarage en 125 parkeerplaatsen op het voor- en zijterrein van het gebouw. Aan de parkeerbehoefte van het leisurecentre kan dus volledig op eigen terrein worden voldaan.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat binnen de parkeerbalans voldoende parkeerplaatsen voor minder validen worden gerealiseerd. Op basis van de C.R.O.W.-kengetallen geldt hiervoor een verhouding van 1 mindervaliden-parkeerplaats op de 50 parkeerplaatsen. In de parkeergarage worden minimaal 5 parkeerplaatsen en op het terrein zelf minimaal 3 parkeerplaatsen als mindervaliden-parkeerplaats ingericht. Ook aan deze norm wordt voldaan.

Voor de berekening van de parkeerbalans voor fietsers is uitgegaan van de publicatie "Fietsparkeerkencijfers 2010" en de fietsparkeertool van Parkeer Beraad. Ook hier heeft een vergelijkbare berekening plaats gevonden als voor de auto's het geval is. Na correctie van de kencijfers met dubbel gebruik en aanwezigheidspercentages blijkt, dat ook hier de koopavond de maatgevende periode voor de parkeerbalans is en dat er dan 98 fietsparkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Uitgaande van de C.R.O.W.-norm, dat voor het stallen van één fiets 1,00 m² gereserveerd moet worden, betekent dit een minimaal benodigde ruimte van 98 m². Op de inrichtingstekening, onderdeel uitmakend van dit onderzoek, is rekening gehouden met 3 locaties voor de stalling van fietsen met een gezamenlijk oppervlakte van 136 m². Hierbij wordt de bereikbaarheid van de fietsenstallingen gewaarborgd. Hiermede wordt ruimschoots voldaan aan de ruimte, benodigd voor het stallen van fietsen. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met het stallen van bromfietsen en scooters.

5 Juridische uitvoerbaarheid

5.1 Het juridische plan

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Weststad - Statendam heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden en gebouwen binnen dat bedrijventerrein.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Ook is aangesloten bij de in februari 2011 geactualiseerde versie van het gemeentelijke Handboek (Digitale) Bestemmingsplannen. Dit Handboek bevat een set regels, welke voor alle nieuwe bestemmingsplannen binnen de gemeente Oosterhout wordt gehanteerd, waardoor sprake is van uniforme regelingen in de diverse plannen. In het Handboek is gestreefd naar standaardisering van bestemmingen en regels, zoals aangegeven in de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP).

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer globaal tot gedetailleerd. Het onderhavige bestemmingsplan kan worden getypeerd als een gedetailleerd plan, waarbij ook oog is voor de nodige flexibiliteit binnen de gestelde regels. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor is het omgevingsrecht aanzienlijk gewijzigd. Veel toestemmingen en vergunningen die voorheen apart geregeld waren, zijn nu opgenomen in de Wabo. In de regels is de terminologie aangepast aan die uit de Wabo.

De ontheffing heet nu 'omgevingsvergunning voor het afwijken'. De bouwvergunning heet 'omgevingsvergunning voor het bouwen'. De sloop- en aanlegvergunning zijn gewijzigd in 'omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk' respectievelijk 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden'.

De planopzet is gericht op instandhouding en beheer van de bestaande situatie. Nieuwe ontwikkelingen in het gebied zijn, behoudens binnen de aangegeven flexibiliteitsmarges, dan ook niet mogelijk. Dergelijke ontwikkelingen dienen dan geregeld te worden door het in procedure brengen van een herziening van dit bestemmingsplan.

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen dit bestemmingsplan.

5.2 Bestemmingen

5.2.1 Bedrijf

De tot "Bedrijf" bestemde gronden zijn, mede afhankelijk van de daartoe op de verbeelding vermelde aanduidingen, bedoeld voor bedrijven, die zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (Bijlage 1 bij de regels) onder de categorieën 3 tot en met 5, voor geluidzoneplichtige bedrijven ter plaatse van de op de verbeelding gegeven aanduiding, laad- en losactiviteiten (op locaties, waar het bedrijventerrein direct grenst aan het water), opslag en uitstalling van materialen ten behoeve van de bedrijfsuitoefening, aan huis verbonden beroepen, voorzieningen voor verkeer en verblijf, tuinen en erven, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, en reclamevoorzieningen. Vestiging van bedrijven uit een milieucategorie, lager dan 3, is in principe niet toegestaan. Wel kunnen bestaande bedrijven uit deze lagere categorie gehandhaafd blijven. Ook zijn detailhandelsvestigingen in principe niet mogelijk.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de gebouwen moeten worden gerealiseerd. Binnen deze bouwvlakken zijn geen bebouwingspercentages opgenomen en mag het bouwvlak volledig worden bebouwd. De maximale bouwhoogten zijn op de verbeelding aangegeven.

Bedrijfswoningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning'. De bouw van nieuwe bedrijfswoningen is niet toegestaan. Wel is realisering van de beide dienstwoningen aan de waterplas aan de noordzijde van bedrijventerrein Weststad mogelijk gemaakt, nu deze bouwmogelijkheid al was opgenomen in het geldende bestemmingsplan "Weststad III". Bijgebouwen bij een bestaande bedrijfswoning mogen zowel binnen als buiten het functie-aanduidingsvlak worden gerealiseerd, maar dienen wel binnen het bouwvlak van de bedrijfsbestemming te zijn gesitueerd. Voorts zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en zijn gebruiksregels opgenomen voor het uitoefenen van een aan huis verbonden beroep en bedrijf.

Op het noordelijke deel van het bedrijfsterrein Weststad is aan de zuidzijde van Rijksweg A59 en aan de oostzijde van de Weststadweg een representatieve zone opgenomen. Hetzelfde geldt voor een deel van het bedrijventerrein Statendam aan de Statendamweg ten noorden van de Bovensteweg. Vanwege de zichtrelatie vanaf de hoofdwegenstructuur dient de bebouwing hier een representatief front te hebben. Dit komt tot uiting door situering van showrooms en andere zichtfuncties bij deze bedrijven aan de zijde van de hoofdwegenstructuur, het stellen van nadere eisen aan de architectonische kwaliteit van de bebouwing en aan het toestaan van (ten opzichte van het overige bedrijfsterrein toegelaten) afwijkende functies. Tenslotte zijn ook de gerealiseerde windturbines nu mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen tot het vestigen van een bedrijf, dat niet voorkomt op de in de Staat van Bedrijfsactiviteiten vermelde toegestane categorieën van bedrijven, of is vermeld onder een hogere of lagere categorie, onder de voorwaarde dat dit bedrijf naar aard en omvang vergelijkbaar is met wel toegestane bedrijven. Ook kan afwijking van de planregels plaatsvinden voor detailhandel in volumineuze goederen of ondergeschikte detailhandel in ter plaatse vervaardigde goederen. De afwijkingsmogelijkheden worden geëffectueerd in het kader van de indiening van een aanvraag om omgevingsvergunning.

5.2.2 Bedrijf – Nutsvoorziening

De tot "Bedrijf – Nutsvoorziening" bestemde gronden zijn bedoeld voor voorzieningen van openbaar nut, terreinen voor openbaar nut, antennemasten, voorzieningen voor verkeer en verblijf, groenvoorzieningen en voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de gebouwen moeten worden gerealiseerd. Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte voor gebouwen zijn in de regels opgenomen. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2.3 Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen

De tot "Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen" bestemde gronden zijn bedoeld voor voorzieningen ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen, ondergeschikte detailhandel van andere goederen, autowasvoorzieningen, voorzieningen voor verkeer en verblijf, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en voor reclamevoorzieningen. In het plangebied en in de regels wordt onderscheid gemaakt in verkooppunten motorbrandstoffen met en zonder lpg. De regels voor beide bestemmingen zijn nagenoeg gelijk.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de gebouwen moeten worden gerealiseerd. Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte voor gebouwen zijn in de regels opgenomen. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en overkappingen. Tevens zijn er gebruiksregels opgenomen voor de ondergeschikte detailhandel.

5.2.4. Gemengd

De tot "Gemengd" bestemde gronden zijn bedoeld voor culturele en ontspannende voorzieningen in de vorm van een bioscoop, een sportschool c.q. fitnesscentrum en een praktijkruimte ten behoeve van fysiotherapie. Daarnaast is detailhandel in de vorm van één supermarkt mogelijk. Tenslotte is horeca, als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van binnen deze bestemming toegestane functies en is één reclamemast mogelijk. Daarnaast zijn de gronden bedoeld voor verkeer en verblijf, inclusief een parkeergarage, tuinen en erven, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

De diverse bebouwing moet worden opgericht binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak en de supermarkt voorts binnen het perceelsdeel met de opgenomen functieaanduiding detailhandel en de reclamemast binnen het perceelsdeel met de specifieke bouwaanduiding reclamemast. Deze laatste mast mag maximaal 35 meter hoog zijn, waarbij tevens regels zijn gesteld over de maximale omvang van de reclamemast.

Er zijn specifieke gebruiksregels opgenomen. Hierin is geregeld, dat de bioscoop een omvang van maximaal 1.650 m² met maximaal 600 zitplaatsen, de sportschool c.q. fitnesscentrum een omvang van maximaal 1.400 m² en de praktijkruimte ten behoeve van fysiotherapie in totaliteit maximaal 10 behandelkamers mag hebben. De supermarkt mag uitsluitend op de begane grond aanwezig zijn en mag een omvang van maximaal 3.000 m² b.v.o. hebben. De oppervlakte van (in pandige) laad- en losruimten en toegangsportalen worden hierbij niet meegerekend.

Ook zijn hierbij regels opgenomen om te verzekeren, dat de parkeervoorziening op eigen terrein wordt aangelegd en in stand gehouden.

Tenslotte is nog een afwijkingsmogelijkheid van de gebruiksregels opgenomen, om andere vormen van culturele en ontspannende voorzieningen (niet zijnde een discotheek, een casino, automatenhallen, geluidsporten, evenementen, een (muziek)theater en zelfstandige kantoren) toe te staan. Wel zal moeten zijn aangetoond, dat ook na realisering van die nieuwe functies er voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen op eigen terrein aanwezig is.

5.2.5. Groen

De tot "Groen" bestemde gronden zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, inritten, voorzieningen voor langzaam verkeer, sport- en speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, kunstobjecten, ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen, nutsvoorzieningen, (voorzieningen voor) ambulante detailhandel, schuilgelegenheden, vlonders en steigers, en voor evenementen.

Ter plaatse van de aanduiding "waterberging" zijn de gronden mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van een waterberging.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van schuilgelegenheden. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van deze schuilgelegenheden en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In het bestemmingsplan zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor de aanleg van voorzieningen voor verkeer en verblijf (parkeerplaatsen en toegangswegen). De bescherming van de waterberging is geregeld door middel van een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden.

5.2.6. Kantoor

De tot "Kantoor" bestemde gronden zijn bedoeld voor kantoren, dienstverlening, voorzieningen voor verkeer en verblijf (parkeren en inritten, inclusief een parkeergarage), bouwwerken ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen, tuinen en erven, groenvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. In de regels is bepaald, dat binnen het aangegeven bouwvlak moet worden gebouwd en zijn maximale maten voor de bouwhoogte en de afstand tot de perceelsgrens opgenomen.

Tenslotte is er een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het oprichten van erf- en terreinafscheidingen met een hogere maat dan 2,5 meter, mits dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering, dit passend is binnen de stedenbouwkundige structuur van de omgeving en het plaatselijk straatbeeld en hiertegen geen bezwaren zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid.

5.2.7. Natuur

De tot "Natuur" bestemde gronden zijn bedoeld voor het behoud en herstel van de op deze gronden gesitueerde ecologische verbindingzone, het behoud en/of herstel van landschappelijke waarden en natuurwaarden, extensief recreatief medegebruik en voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Tevens vindt in de regels bescherming plaats van het aan de noordzijde van het bedrijventerrein Weststad gelegen archeologische monument.

Op gronden met deze bestemming mag niet worden gebouwd.

Voor het uitvoeren van een groot aantal werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden, is een omgevingsvergunning vereist. Dit is niet vereist voor werken en werkzaamheden die het normale onderhoud betreffen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming. Ter bescherming van het aanwezige archeologisch monument zijn nog extra activiteiten genoemd, waarvoor een dergelijke omgevingsvergunning vereist is.

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van het aanwezige archeologische monument en van de natuurlijke en landschappelijke waarden.

5.2.8 Sport

De tot "Sport" bestemde gronden zijn bedoeld voor sportterreinen en velden (i.c. een hondensportterrein en een clubhuis voor een motorsportvereniging). Op of in deze gronden mogen uitsluitend voorzieningen ten behoeve van sportdoeleinden, zoals clubhuizen, kantines, tribunes en kleedkamers worden gebouwd. Daarnaast is ondergeschikte horeca in relatie met de sportdoeleinden toegestaan. Tenslotte zijn toegestaan voorzieningen voor verkeer en verblijf, tuinen en erven, geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en evenementen.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de gebouwen moeten worden gerealiseerd. Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte voor gebouwen zijn in de regels opgenomen. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2.9 Verkeer

De tot "Verkeer" bestemde gronden zijn bedoeld voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, groenvoorzieningen, kunstobjecten, speelvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen, terrassen, (voorzieningen voor) ambulante detailhandel, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, en voor evenementen. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bestaande gebouwen in deze bestemming mogen worden gehandhaafd. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van niet permanente overkappingen.

5.2.10 Verkeer - Railverkeer

De tot "Verkeer - Railverkeer" bestemde gronden zijn bedoeld voor spoorwegvoorzieningen, voorzieningen voor verkeer en verblijf, laad- en losvoorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "laad- en losplaats", (on)gelijkvloerse kruisingen ten behoeve van wegen, straten en water, groenvoorzieningen, kunstwerken, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming zijn gebouwen in relatie tot de spoorwegvoorziening toegestaan. Ook zijn gebouwen ter plaatse van de aanduiding "laad- en losplaats" mogelijk. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2.11 Water

De tot "Water" bestemde gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer, en -afvoer, zoals watergangen, waterlopen en waterpartijen, en oevervoorzieningen. Tevens zijn toegestaan voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en andere kunstwerken, alsmede steigers, aanlegplaatsen, laad- en losfaciliteiten en gelijksoortige voorzieningen.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bestaande gebouwen in deze bestemming mogen worden gehandhaafd. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2.12 Leiding (dubbelbestemming)

In het bestemmingsplan komt een hoogspanningsverbinding en diverse (ondergrondse) buisleidingen voor en zijn op de verbeelding beschermingsstroken voor deze leidingen opgenomen. De eerste is bestemd tot "Leiding – Hoogspanningsverbinding" en de (direct naast elkaar gelegen)

buisleidingen tot “Leiding – Leidingstrook”. In deze regels is opgenomen, dat de regels van de bestemming “Leiding” prevaleren boven die van de basisbestemming op die percelen. De voor “Leiding” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ter plaatse aanwezige leidingen. In afwijking van het bepaalde in de andere geldende bestemmingen mogen op of in deze gronden geen bouwwerken worden gebouwd. Ter bescherming van de leidingen is voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist. Voorwaarden hiervoor zijn, dat het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de aanwezige leiding moet zijn gewaarborgd en dat vooraf advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder.

5.2.13 Waarde – Archeologie (dubbelbestemming)

De voor ‘Waarde – Archeologie’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de (potentieel) aanwezige archeologische waarden. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van ver-/nieuwbouw van bestaande gebouwen, waarbij de bestaande oppervlakte van het gebouw in generlei opzicht wordt vergroot en de bouw van een gebouw of de uitbreiding van een bestaand gebouw met ten hoogste 100 m².

Van deze regel kan worden afgeweken, indien is gebleken dat het oprichten van een gebouw niet zal leiden tot een verstoring van de aanwezige archeologische waarden. Hierbij kunnen voorwaarden aan de te verlenen omgevingsvergunning worden gesteld, zoals de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, of de verplichting tot het doen van opgravingen, of de verplichting de oprichting van het gebouw te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de omgevingsvergunning te stellen kwalificaties. In alle gevallen dient de aanvrager een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarde van het terrein in voldoende mate is vastgesteld.

Voor het uitvoeren van diverse werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden, is een omgevingsvergunning vereist. Dit is niet vereist voor werken en werkzaamheden die het normale onderhoud betreffen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming.

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien wordt aangetoond dat door het gebruik van de gronden het archeologisch waardevol bodemarchief niet wordt aangetast. Hierbij kunnen nadere eisen worden gesteld ten aanzien van de aard van de verhardingen.

5.2.14 Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)

De voor “Waterstaat – Waterkering” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor hoofdwaterkering en de daarbij behorende voorzieningen voor de kering van het water, voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de hoofdwaterkering, voor waterhuishouding en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer en alsmede voor verhardingen ten behoeve van de waterkering.

In afwijking van het bepaalde in de andere geldende bestemmingen mogen op of in deze gronden niet worden gebouwd in strijd met de Keur van het Waterschap Brabantse Delta. Daarenboven mag in overeenstemming met de andere daar voorkomende bestemming pas gebouwd worden na verkregen vergunning van dat waterschap.

Ter bescherming van de waterkering is voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist. Voorwaarde hiervoor is, dat vooraf aan uitvoering vergunning van het Waterschap is verkregen.

5.2.15 Waterstaat – Waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige functie (dubbelbestemming)

De voor “Waterstaat – Waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige functie” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor water, waterhuishoudkundige en waterstaatkundige voorzieningen, voor waterwegen, voor voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer, voor verhardingen ten behoeve van deze voorzieningen, alsmede voor ligplaatsen voor schepen, steigers en vlonders.

In afwijking van het bepaalde in de andere geldende bestemmingen mogen op of in deze gronden niet worden gebouwd in strijd met de Waterwet en het Binnenvaart Politiereglement. Daarenboven mag in overeenstemming met de andere daar voorkomende bestemming pas gebouwd worden na verkregen toestemming van Rijkswaterstaat.

Ter bescherming van deze functies is voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist. Voorwaarde hiervoor is, dat vooraf aan uitvoering ontheffing van Rijkswaterstaat is verkregen.

6 Handhaafbaarheid

Handhaving vormt een belangrijk onderdeel van een beleidscyclus. Regels worden gesteld met als doel het beschermen van een bepaald belang. Zonder toezicht op naleving van deze regels zal dit doel niet bereikt worden. Tevens komt de gemeente ongelooftwaardig over als gestelde regels niet worden gehandhaafd.

Handhaafbaarheid, draagvlak en naleefgedrag

Een eerste voorwaarde voor handhaving is een duidelijk en handhaafbaar beleid en regelgeving. Zo heeft de gemeente Oosterhout in haar integraal handhavingsbeleid (Handhavingsbeleidsplan Fysieke Leefomgeving 2011-2013, d.d. 13 december 2010) opgenomen dat er meer aandacht moet zijn voor de toets op handhaafbaarheid van plannen. Hiertoe worden nieuwe versies van digitale handboeken en die onderdelen van bestemmingsplannen die afwijken van het digitale handboek, door de afdeling die belast is met vergunningverlening en handhaving, gecontroleerd op uitvoerbaarheid. Ook voor dit bestemmingsplan heeft deze toets plaats gevonden.

Naast handhaafbare regels dient er ook het nodige draagvlak voor het nieuwe beleid en de daaruit vloeiende regels aanwezig te zijn. Immers zal een plan met weinig draagvlak op weinig naleefgedrag kunnen rekenen. Het creëren van draagvlak is onder andere bewerkstelligd door in de verschillende fase van het planproces burgers, belangenorganisaties en andere belanghebbenden te betrekken, al dan niet via wettelijk bepaalde inspraakmomenten.

Preventieve en repressieve handhaving

Naast repressie (handhavend optreden op het moment dat er sprake is van een overtreding) heeft preventie een belangrijke rol in de gemeentelijke handhavingstrategie. Bij preventief handhaven spelen vooral dialoog, voorlichting en advisering een belangrijke rol. Zo voorziet het handhavingsbeleid van de gemeente Oosterhout in meer aandacht voor voorlichting en communicatie, onder andere door het uitgeven van voorlichtingsbrochures. Zo is er een specifieke brochure opgesteld die voorlichting geeft over het bestemmingsplan en de handhaving daarvan. Qua repressie voorziet het gemeentelijk handhavingsbeleid en het daarop gebaseerde integrale uitvoeringsprogramma in het continu opsporen van overtredingen van het bestemmingsplan. Ook worden er gezamenlijk met andere overheden (brandweer, politie, belastingdienst) multidisciplinaire handhavingsacties georganiseerd. Binnen dergelijke acties is er ook aandacht voor overtredingen van het bestemmingsplan. Indien een overtreding wordt geconstateerd, zal telkens worden bezien of het illegale gebruik of bouwwerk op grond van het bestemmingsplan of afwijking daarvan, alsnog gelegaliseerd kan worden. Is dat niet het geval dan wordt er daadwerkelijk handhavend opgetreden, tenzij er bijzondere omstandigheden in het geding zijn, en/of tijdelijk kan worden gedoogd in afwachting van legalisering. Indien besloten wordt om handhavend op te treden, volgt aanschrijving, waarin de overtreding wordt omschreven, verplichtingen worden opgelegd en termijnen gesteld. Zo nodig vindt bestuursdwang plaats, dan wel wordt een dwangsom opgelegd. Al deze aspecten zijn vastgelegd in het gemeentelijk handhavingsbeleidsplan en dienen als leidraad voor de alledaagse handhavingspraktijk binnen de gemeente.

Ijkmoment, overgangsrecht en monitoring beleid

De totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan is een ijkmoment voor de handhaving. Indien bebouwing of gebruik afwijkt van het bestemmingsplan, zal hier tegen zo mogelijk handhavend worden opgetreden. Voor bouwen is de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan de peildatum, voor gebruik is dat het van kracht worden van het bestemmingsplan. Tegen bebouwing en gebruik dat onder het overgangsrecht valt, kan niet handhavend worden opgetreden. Daarnaast dient de handhaving als monitoringsinstrument voor het beleid. Indien bepaalde regels stelselmatig worden overtreden is dit een indicatie voor het (ontbreken van) draagvlak en zal nader moeten worden bekeken of het beleid op dat punt moet worden herzien.

7 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Nu het bestemmingsplan louter betreft een actualisering van de bestaande regelingen voor dit gebied en er geen nieuwe ontwikkelingen binnen dit bedrijventerrein mogelijk worden gemaakt, is afgezien van het voeren van vooroverleg en van een inspraakprocedure. Voor dit bestemmingsplan is direct de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Weststad – Statendam” is in beginsel een beheerplan, waarin de bestaande situatie is vastgelegd. Het plan betreft een herziening van een aantal verouderde bestemmingsplannen, waarbij het juridisch-planologisch regime wordt geactualiseerd. De bestaande (legale) situatie is positief bestemd. Het bestemmingsplan bevat geen nieuwe ontwikkelingen.

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan, dat het een wettelijke plicht is om gelijktijdig met een bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen. Gezien het feit, dat het bestemmingsplan louter een actualiserings- en beheerplan is, waarbij geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, bestaat er geen verplichting om gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.