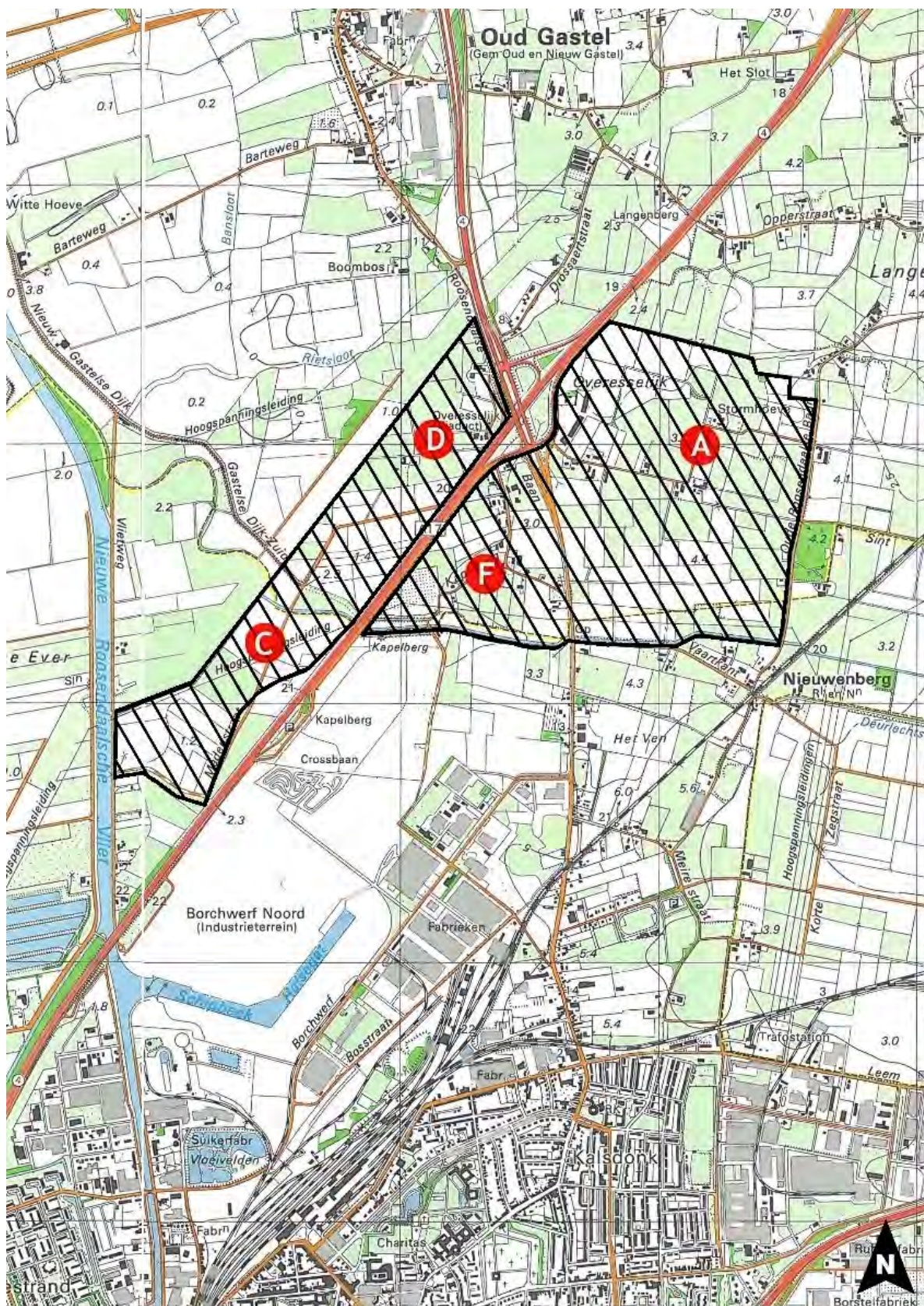


Toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 INLEIDING	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel	7
1.3 Ligging plangebied	7
1.4 Geldende bestemmingsregeling	8
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	10
2.1 Europees beleid	10
2.2 Rijksbeleid	10
2.3 Provinciaal beleid	22
2.4 Beleid waterschap	33
2.5 Gemeentelijk beleid	36
Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED	49
3.1 Historische analyse	49
3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied	51
3.3 Functionele analyse van het gebied	55
Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN	57
4.1 Inleiding milieuaspecten	57
4.2 Bedrijven- en milieuzonering	57
4.3 Luchtkwaliteit	59
4.4 Geur	61
4.5 Externe veiligheid	62
4.6 Geluid	66
4.7 Bodem	68
4.8 Water	68
4.9 Flora en fauna	69
4.10 Belemmeringen	69
4.11 Cultuurhistorie	70
Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED	72
5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden	72
5.2 Ruimtelijke streefbeelden	73
5.3 Functionele streefbeelden	77
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	80
6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)	80
6.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	80
6.3 Opzet bestemmingsplanregeling	81
6.4 Regeling bestemmingen	82
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	85
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK	86
8.1 Overleg	86
8.2 Inspraak	86



Afbeelding 1: Plangebied Borchwerf II totaal

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voor de realisatie van het bedrijventerrein Borchwerf II is in 2004 een bestemmingsplan “Bedrijventerrein Borchwerf II” opgesteld. Naast dit bestemmingsplan is een masterplan opgesteld waarin de wegen en verkaveling van het terrein zijn vastgelegd. De verkaveling van dit masterplan is echter niet in overeenstemming met de bestemmingen op de bestemmingsplankaart. Het terrein is echter op basis van dit masterplan bouwrijp gemaakt wat het toetsen van bouwinitiatieven zeer ingewikkeld maakt. Tevens is gebleken dat het bestemmingsplan te weinig flexibiliteit biedt om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

De gemeente Roosendaal heeft dan ook besloten een partiële herziening van het bestemmingsplan in procedure te brengen

1.2 Doel

Doel van het bestemmingsplan is het aanpassen van onder andere de verbeelding aan de daadwerkelijke situatie en het flexibiliseren van de regels zodat gewenste ontwikkelingen gefaciliteerd kunnen worden.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen op het grondgebied van de gemeente Roosendaal en wordt globaal als volgt begrensd:

- in het noorden en oosten door de gemeentegrens;
- in het westen door de nationale buisleidingenstraat;
- en in het zuiden door het bestaande bedrijventerrein Borchwerf I;

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van de velden C en F (gedeeltelijk) van Borchwerf II. Tot het plangebied behoort ook het gebied rond de Omloopleiding Bakkersberg. De situatie is op afbeelding 2 aangegeven.



Afbeelding 2: Ligging plangebied

1.4 Geldende bestemmingsregeling

De plangebied is gelegen in het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Borchwerf II”. Dit plan is door de gemeenteraad van Roosendaal vastgesteld op 29 april 2004 en door Gedeputeerde Staten is op 16 november 2004 gedeeltelijk goedkeuring verleend aan het plan. Verder geldt er een correctieve herziening Bedrijventerrein Borchwerf II die is vastgesteld op 27 oktober 2005 en door Gedeputeerde Staten op 21 februari 2006 gedeeltelijk is goedgekeurd. Tot slot is er ook nog een bestemmingsplan ‘Tweede correctieve herziening, Bedrijventerrein Borchwerf II’, maar dat heeft alleen betrekking op Halderbergs grondgebied. Dat is overigens de reden waarom dit bestemmingsplan de benaming 'derde herziening' heeft gekregen.



Afbeeldingen 3 en 4: Geldend bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Borchwerf II'

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk [2](#) wordt het beleidskader geschetst, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. Met name het planologisch beleid op provinciaal en gemeentelijk niveau komt aan bod. In hoofdstuk [3](#) wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Hoofdstuk [4](#) bevat allerlei relevante onderzoeksaspecten bijvoorbeeld op het gebied van water, geluid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie, etc. In hoofdstuk [5](#) wordt op basis van de voorgaande hoofdstukken een visie uitgewerkt ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied. Hoofdstuk [6](#) bevat de juridische planbeschrijving, waarin met name de juridische aspecten van het bestemmingsplan worden beschreven. In hoofdstuk [7](#) wordt kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk [8](#) is plaats ingeruimd voor korte toelichting op het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

2.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt eisen aan de chemische kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en de ecologische kwaliteit van oppervlaktewater. In het gebied West Brabant is onder regie van Waterschap Brabantse Delta per waterlichaam bepaald wat de knelpunten en de KRW-doelen zijn. Vervolgens zijn de maatregelen bepaald om die kwaliteitsdoelen te bereiken. Van elk RWSR-gebied in het waterschap wordt een rapport gemaakt waarin de KRW-maatregelen vastgelegd zijn (RWSR=Regionale Watersysteem Rapportage). Waterschap en gemeenten leggen de KRW-maatregelen in bestuurlijke besluiten vast. Na de besluitvorming worden de maatregelen opgenomen in de "deelstroomgebiedsbeheersplannen" voor de Maas en de Schelde. De KRW is al in 2005 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving en al vanaf 2000 in Europa van kracht. Van belang is dat bij initiatieven tenminste voldaan wordt aan het stand-still principe. Dit houdt in dat een ingreep (uitvoering van het ruimtelijk plan) de toestand van het watersysteem niet mag verslechteren, tenzij beargumenteerd kan worden dat dit wegens 'een hoger doel' niet anders kan. Om dit te bereiken dienen in relatie tot de KRW de volgende vragen te worden beantwoord:

- Is het project riskant?
- Zijn er relevante chemische gevolgen?
- Biedt de ontwikkeling kansen om het ecologisch doel dichterbij te brengen?

De beoogde ontwikkeling is niet riskant als het gaat om de doelen uit de KRW. Ook zijn er geen chemische gevolgen te verwachten uit dit project.

De Bakkersberg maakt onderdeel uit van het plangebied. Hier wordt een zone met groen en water gerealiseerd. Er kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling passend is binnen dit beleidskader.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nota ruimte

Op 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling'.

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

De rijksverantwoordelijkheden en die van anderen zijn helder onderscheiden. Daarbij wordt invulling gegeven aan het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Het kabinet richt zich op:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland.
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland.
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden.
- Borging van veiligheid.

In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. In de Nota Ruimte wordt een aantal uitgangspunten geformuleerd, die voor de concrete doorvertaling van ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau van belang zijn. Zo wordt een ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie

verwacht. Ruimtelijke knelpunten voor economische groei worden in de Nota Ruimte zoveel mogelijk weggelaten.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft in de optiek van het kabinet veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut.

Het rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit. Dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het rijk een stimulerende rol. Ook toetst het rijk of provincies en WGR-plusregio's het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in hun beleidsplannen opnemen. Een plusregio (ook wel stadsregio genoemd) is een regionaal openbaar lichaam van verscheidene Nederlandse gemeenten in een stedelijk gebied waaraan wettelijke taken zijn toebedeeld. Plusregio's moeten de regionale afstemming in de desbetreffende stedelijke gebieden op het terrein van wonen, werken, verkeer en vervoer verbeteren.

Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden, waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen, waardoor de sociale samenhang onder druk komt te staan. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplancapaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid.

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen daar tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

De Nota Ruimte streeft naar krachtige steden. Krachtige steden zijn economisch vitaal, bieden hoogwaardige vestigingslocaties, arbeidsplaatsen en hebben daarnaast een hechte sociale samenhang. Een goede regionale bereikbaarheid en de beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit is essentieel voor het stedelijk vestigingsklimaat en de kracht van de steden. Het rijk stimuleert de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de modernisering van reeds bestaande terreinen. Revitalisering van deze bedrijventerreinen leidt niet alleen tot een hogere productiviteit en een efficiënter ruimtegebruik, maar kan ook de leefbaarheid vergroten.

2.2.2 Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Inleiding

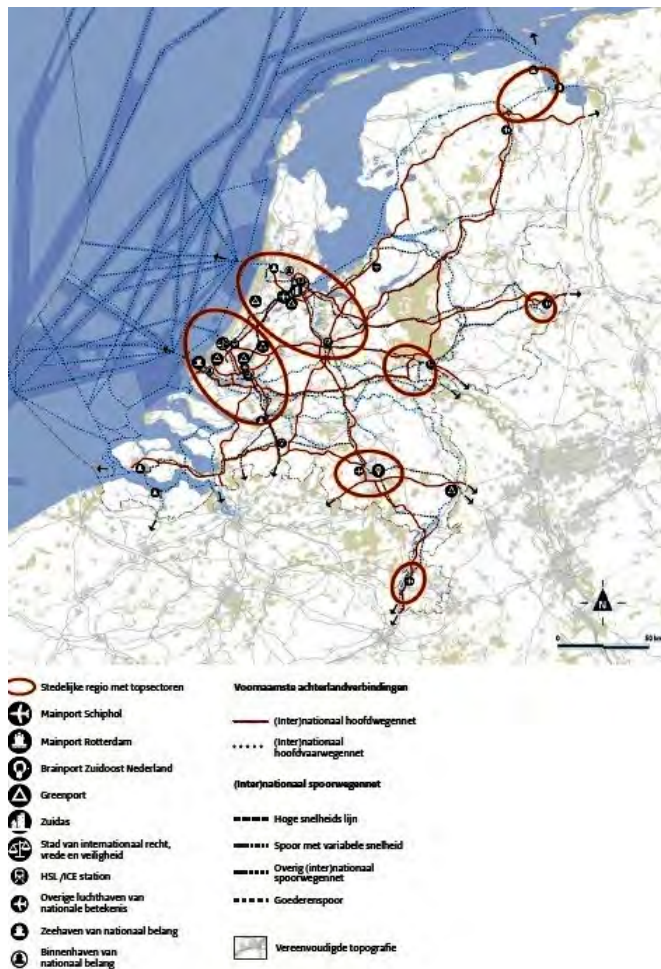
Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten : PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Samenhangende visie

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en selectieve rijksbetrokkenheid. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om die nieuwe aanpak vorm te geven.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij

diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudige regelgeving.



Afbeelding 5: Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

Ontwikkelingen en ambities 2040

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Concurrentiekracht

De ambitie is dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk-economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een optimale internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's in 2040 en uitstekende (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Bereikbaarheid

De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbaarheid en veiligheid

De ambitie is dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut. Op het gebied van leefbaarheid en veiligheid is de ambitie dat Nederland in 2040 zijn inwoners een veilige en gezonde leefomgeving biedt met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied.

Rijksdoelen en nationale belangen

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden 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.

Binnen het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland past het voornemen om de Olympische en Paralympische Spelen in 2028 naar Nederland te halen.

Toezicht

Het Rijk zal bestemmingsplannen niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

2.2.3 Nationaal bestuursakkoord water

Op basis van het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het rijk, de provincies, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekent. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen.

Relevante aspecten uit het NBW zijn:

- Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.
- Toepassen van de trits vasthouden-bergen-afvoeren, met als eerste insteek het vasthouden van water.
- Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken,
- Wateropgave (de benodigde bergingscapaciteit voor het opvangen van pieken in neerslag) bepalen aan de hand van de NBW normen regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied geldt een norm van $T=100$ (bui die eens in de 100 jaar voorkomt). Voor glastuinbouw geldt een norm van $T=50$ (bui die eens in de 50 jaar voorkomt). En voor akkerbouw en grasland geldt respectievelijk $T=25$ en $T=10$

In het kader van het NBW dient in de toekomst ondermeer de wateropgave (zowel in het stedelijk als ook in het landelijk gebied) te worden uitgewerkt. Hierbij zijn de genoemde werknormen, de kans dat voor een bepaald grondgebruik het peil van het oppervlaktewater het maaiveldniveau mag overschrijden, maatgevend. Ten behoeve van deze wateropgave kan in de toekomst ruimte voor waterberging benodigd zijn binnen de bestemmingsplangrenzen. Op basis van de thans beschikbare informatie is echter hiervoor nog geen ruimtelijke reservering voorzien. In voorkomende gevallen kan de gemeente deze mogelijke functieveranderingen (bijvoorbeeld dubbelbestemming) door middel van een nieuw bestemmingsplan of een projectbesluit wijzigen. De watertoets zal dan worden doorlopen, het betreffende 'plangebied' zal worden besproken in het waterpanel en er zal een waterparagraaf worden opgesteld. Op deze wijze is het aspect water ook in de toekomst op een zorgvuldige wijze ingebed in het bestemmingsplan.

Indien sprake is van nieuw verhard oppervlak, wordt op basis van de werknormen in het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' voor het stedelijk gebied $T=100$ geëist. Het is het meest voor de hand liggend (vaak eenvoudig mogelijk door toestaan van peilstijging tot aan het maaiveld) dat deze wordt meegenomen in de aan te leggen infiltratie / retentievoorziening. Het is echter toegestaan om deze retentie te realiseren in groenstroken en op straat, indien er geen afwenteling plaatsvindt op andere gebieden en geen wateroverlast optreedt in woningen en bedrijven. Dit laatste is vaak alleen mogelijk als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.

2.2.4 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland worden vervangen door deze Waterwet en de zes verschillende vergunningen worden opgenomen in één vergunning. Met de Waterwet hebben het rijk, waterschappen, provincies en gemeenten moderne wetgeving in handen om integraal waterbeheer te realiseren, om te zorgen voor waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan. Ook verplicht de Waterwet waterschappen en gemeenten om hun taken en bevoegdheden onderling af te stemmen, in het bijzonder voor de riolering en de zuivering van afvalwater.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Een belangrijk *gevolg* van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Verder kunnen waterbeheerders via waterakkoorden afspraken maken met andere overheden over het te voeren waterbeheer. Dit akkoord is vormvrij en kan over alle onderwerpen van waterbeheer gaan. Ook biedt de wet de mogelijkheid om tot bestuurlijke afspraken te komen tussen een waterschap en een gemeente. Deze laatste mogelijkheid is procedureel eenvoudiger.

Een belangrijke *verandering* na het in werking treden van de Waterwet is de onderverdeling in het bevoegde gezag met betrekking tot directe en indirecte lozingen. Alle indirecte lozingen vallen onder het Wm bevoegde gezag (gemeente en provincie). Alle directe lozingen vallen onder het gezag van de Waterwet (waterschappen voor de regionale wateren en Rijkswaterstaat voor de rijkswateren).

De directe lozingen vallen onder de Waterwet (Wtw). De indirecte lozingen zijn opgegaan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Organisatie waterbeheer

De Waterwet kent formeel slechts twee waterbeheerders: het rijk, als de beheerder van de rijkswateren, en de waterschappen, als de beheerders van de overige wateren. Deze laatste zijn daarnaast ook verantwoordelijk voor het zuiveringsbeheer. Provincies en gemeenten zijn formeel geen waterbeheerder, maar hebben wel waterstaatkundige taken. Zo blijft de provincie voorlopig bevoegd gezag voor drie categorieën grondwateronttrekkingen en infiltraties: de openbare drinkwaterwinning, ondergrondse energieopslag en industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³ per jaar. Op gemeenten rust een hemel- en grondwaterzorgplicht, zoals deze in januari 2008 via de Wet gemeentelijke watertaken is vastgelegd in de Wet op de waterhuishouding. De Waterwet regelt daarnaast ook de onderlinge toezichtverhoudingen van de verschillende betrokken overheden. Provincies houden toezicht op waterschappen en gemeenten en waar nodig kan de provincie gebruik maken van instructies of aanwijzingen. Een provincie of het rijk kan met besluiten of handelingen optreden in plaats van een waterschap of een gemeente. In situaties waarin bovenregionale belangen of internationale verplichtingen spelen, kan de minister van Verkeer en Waterstaat de toezichtinstrumenten benutten.

Waterwet in Europees verband

Nederland maakt deel uit van vier Europese stroomgebieden: de Rijn, de Eems, de Schelde en de Maas. De Waterwet sluit hierop aan. In Nederland wordt onderscheid gemaakt tussen rijkswateren en niet-rijkswateren (regionale wateren). Voor beide categorieën worden via het nationale waterplan respectievelijk de regionale waterplannen, strategische structuurvisies vastgesteld, waarin de hoofdlijnen van het waterbeleid en de maatregelenprogramma's zijn vastgelegd. Deze zijn richtinggevend voor het ruimtelijke orderingsbeleid en zorgen zo voor een versterking van de relatie tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening. De plannen worden een keer per zes jaar herzien. De waterschappen en de diensten van Rijkswaterstaat stellen vervolgens operationele waterbeheerplannen vast, waarin wordt aangegeven welke maatregelen zij in de komende periode zullen uitvoeren.

2.2.5 Structuurvisie Buisleidingen

VROM bereidt een Structuurvisie buisleidingen voor. De Structuurvisie moet het vervoer van gevaarlijke stoffen op (inter)nationaal niveau door buisleidingen faciliteren, met een zo beperkt mogelijke aanspraak op de ruimte. In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland.

De Structuurvisie bevat een integrale ruimtelijk-economische visie op duurzaam buisleidingentransport voor de periode tot 2035. Daarmee wil de overheid duidelijkheid verschaffen aan zowel het bedrijfsleven dat daarmee kan rekenen op goede verbindingen voor buisleidingentransport, als aan provincies en gemeenten die hierop hun ruimtelijke plannen kunnen afstemmen. De Structuurvisie buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema buisleidingen uit 1985. In het Structuurschema waren ook leidingstroken gereserveerd. De doorwerking van de ruimtereservering in ruimtelijke plannen was destijds echter niet wettelijk geregeld. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen die in de laatste decennia hebben plaatsgevonden (grotere ruimtedruk) en die in de toekomst zullen voortgaan, heeft met name de borging van het beleid in de plannen van andere overheden en in het leidingenbeheer bij leidingexploitanten een zwaarder accent in de Structuurvisie.

De leidingstroken zullen doorvertaald moeten worden in bestemmingsplannen om een onbelemmerde doorgang bij de toenemende ruimtedruk te garanderen. Gemeenten zullen wettelijk worden verplicht om in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de buisleidingstroken. Het ruimtelijk borgen van leidingstroken in bestemmingsplannen geeft initiatiefnemers de zekerheid van een ongestoorde ligging. Er is en komt geen bebouwing op of bij de leidingstrook. Voor gemeenten geeft het vastleggen van de nieuwe hoofdstructuur duidelijkheid en zekerheid over waar wel en geen ruimte moet worden vrijgehouden. Dit kan betekenen dat ruimte vrijkomt die oorspronkelijk werd vrijgehouden op grond van de stroken en veiligheidscontouren in het oude Structuurschema. Het kan ook leiden tot ruimtelijke beperkingen waar nieuwe reserveringen worden neergelegd. In vrijwel alle gevallen geldt echter dat reeds één of meerdere leidingen aanwezig waren. De nieuwe leidingstroken zijn zoveel mogelijk zo gekozen, dat knelpunten worden vermeden, zoals overlap met geplande nieuwbouw. Waar toch knelpunten optreden, wordt bovendien ruimte gegeven aan lokaal maatwerk.

Plangebied Borchwerf II

Twee van de hoofdverbindingen zijn gelegen op Roosendaals grondgebied. De verbinding Rijnmond-België-Duitsland ligt aan de zuidzijde van Roosendaal en is essentieel voor een variëteit aan stoffen: aardgas, olie(producten), chemische stoffen en CO₂. Het betreft een verbinding die al was opgenomen in het Structuurschema Buisleidingen van 1985.

De verbinding Rijnmond-Zeeland-België is gedeeltelijk gelegen binnen het plangebied en is eveneens essentieel voor een variëteit van stoffen. Op deze verbinding ligt de Buisleidingenstraat. Dit is een buisleidingenstrook die nadrukkelijk bestemd is voor het leggen van leidingen en wordt beheerd door de Stichting Buisleidingenstraat Nederland. De buisleidingenstraat heeft nog voldoende capaciteit voor nieuwe leidingen.



Afbeelding 6: Ontwerp-visiekaart , hoofdverbindingen op Roosendaals grondgebied



Afbeelding 7: Ontwerp-visie kaart ingezoomd op Borchwerf II veld C

2.2.6 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende regelingen, worden van toepassing op buisleidingen met een extern veiligheidsaspect, zoals hogedruk aardgasleidingen, brandstofleidingen van bepaalde categorieën en overige leidingen met gevaarlijke stoffen. De buisleidingen waarop het Bevb van toepassing wordt, zullen worden aangewezen bij ministeriële regeling. Het Bevb is gebaseerd op het externe veiligheidsbeleid.

Regelgeving m.b.t. buisleidingen

In 2007 is het Registratie-besluit externe veiligheid in werking getreden op basis waarvan risicogegevens van buisleidingen worden geregistreerd en vrijgegeven. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) zijn regels opgenomen waarmee het toezicht op, de registratie van en de afweging van veiligheidsrisico's nabij buisleidingen moet verbeteren. Tevens wordt via een nieuwe Structuurvisie Buisleidingen het strategisch beleid inzake buisleidingen verder uitgewerkt (zie [2.2.5](#)).

Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro.

Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het Bevb is niet van toepassing op:

- leidingen zijn gelegen op het continentaal plat of in de territoriale zee;
- gasleidingen die deel uitmaken van het gasdistributienet onder de Gaswet (< 16 bar);
- andere mogelijk planologisch relevante leidingen zoals elektriciteits-, afvalwater- en rioolwaterleidingen (deze leidingen kennen geen waarden voor het PR en GR, dus zijn niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid);
- leidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting, tenzij de inrichting geen zeggenschap heeft over deze leidingen.

Regels voor de exploitant en de risiconormering

Voor de exploitant geldt een zorgplicht. Dit betekent dat hij alle maatregelen treft die redelijkerwijs van hem gevergd kunnen worden om de risico's voor de omgeving te beperken.

Bij het in (her)gebruik nemen, uit gebruik nemen of wijzigen van de stof en druk van de leiding geldt een meldingsplicht voor leidingexploitanten. Daarnaast moet bij een wijziging van de leidinggegevens of het in hergebruik nemen van een leiding onderzoek worden verricht naar de invloed van die wijziging op het PR en het GR. Bij een negatieve invloed van de voorgenomen wijziging op het plaatsgebonden risico of het groepsrisico kan deze wijziging slechts worden doorgevoerd, indien deze in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan.

De exploitant zal actuele gegevens en berekeningen beschikbaar moeten hebben omtrent het PR van zijn buisleidingen. Bij aanleg van een nieuwe leiding zijn bij de exploitant ook actuele gegevens over het GR aanwezig. Bij een ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van leidingen kan altijd bij de exploitant naar actuele gegevens worden gevraagd. De verantwoordelijkheid voor het berekenen van het GR ligt echter bij de initiatiefnemer.

Wanneer de leiding niet voldoet aan de eisen uit het besluit, is het verboden om een leiding in werking te hebben (zie artikel 3 Bevb). Op basis van het overgangsrecht heeft de exploitant drie jaar na inwerkingtreding van het besluit de tijd om te zorgen dat de leidingen voldoen aan het PR.

Buisleidingen in bestemmingsplannen

Op basis van het Bevb is het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te verantwoorden. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of de vestiging van een beperkt kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, moet in de plantoelichting door het bevoegd gezag worden verantwoord hoe met de richtwaarde voor het PR rekening is gehouden en moet het GR worden verantwoord.

De buisleiding inclusief de belemmeringenstrook wordt bestemd. Binnen de belemmeringenstrook moet een bouwverbod behoudens ontheffing worden opgenomen en een aanlegvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de ongestoorde ligging van de leiding.

Overgangsrecht

Het bestemmingsplan bevat de ligging van de leidingen die onder de werkingssfeer van het Bevb vallen. Uiterlijk 5 jaar na inwerkingtreding van het Bevb moeten buisleidingen conform de regels van het Bevb zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Dit betekent dus onder meer dat de belemmeringenstrook op de verbeelding en in de planregels is opgenomen en dat op grond van de planregels binnen deze strook een verbod voor het oprichten van bouwwerken en een aanlegvergunningstelsel geldt om graafschade te voorkomen.

Ook bij een consoliderend plan dienen buisleidingen op de juiste wijze in het bestemmingsplan geregeld te zijn. Van een consoliderend plan kan in dit geval gesproken worden als geen nieuwe (beperkt) kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt en geen nieuwe functies met een externe veiligheidscontour. Het is voor bestemmingsplanmakers van belang zich bewust te zijn van de vereisten die onder andere het Bevb aan bestemmingsplannen gaan stellen. Ook een consoliderend plan bevat een toetsingskader voor ontwikkelingen die zich (op grond van afwijkingen van het plan) mogelijk in een later stadium voordoen. Daarnaast kunnen zich bij consoliderende plannen knelpunten voordoen die nog niet eerder naar voren zijn gekomen.

In hoofdstuk 4 wordt onder 4.5 getoetst aan dit besluit.

2.2.7 Pieken in de Delta

De beleidsnotitie 'Pieken in de Delta' (Ministerie van Economische Zaken, juli 2004) vloeit voort uit de Nota Ruimte en beschrijft de economische agenda van het kabinet voor zes gebieden in Nederland (Noord-Nederland, Oost-Nederland, Noordvleugel Randstad, Zuidvleugel Randstad, Zuidwest-Nederland en Zuidoost-Nederland).

Dit gebeurt in samenhang met de andere onderdelen van het regionaal-economisch beleid, zoals het beleid voor bedrijventerreinen, het beleidsonderdeel Economie van het Grotestedenbeleid, het toeristisch beleid, de lopende structuurfondsprogramma's en het innovatiebeleid.

De overheid moet de voorwaarden scheppen waaronder economische activiteiten kunnen opbloeien. Dat geldt op terreinen waar sprake is van marktfalen. De overheid kan nieuwe economische kansen scheppen, door knelpunten met een (semi-)publiek karakter weg te nemen. Het kabinet wil de economische groei in alle regio's stimuleren door regiospecifieke kansen van nationaal belang te benutten. Naast de zorg voor een generieke basiskwaliteit, moet dit gebeuren door het wegnemen van regiospecifieke knelpunten van nationaal belang. Wie het nationale groeivermogen wil versterken moet comparatieve voordelen van regio's ('pieken') benutten in plaats van alleen maar achterstanden egaliseren. Het rijk, provincies en gemeenten hebben hierbij hun eigen verantwoordelijkheid.

In eerste instantie moeten lokale en provinciale overheden economische kansen in hun regio zelf benutten. Het hoofdlijnen-akkoord van het kabinet gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het rijk blijft met dit motto verantwoordelijk voor de borging van de 'basiskwaliteit'. Dat is het minimale kwaliteitsniveau, ook van economische randvoorwaarden, dat voor alle delen van Nederland moet gelden. Daarnaast heeft het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor de gebieden in de Ruimtelijke Hoofdstructuur. Dat zijn de gebieden die bepalend zijn voor de structuur van Nederland, die knelpunten hebben die bestuurlijke grenzen overschrijden, een complexe of kostbare opgave met zich meebrengen of anderszins voor het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Kortom, de delta moet op orde zijn en het rijk wil zich vooral richten op de pieken in de delta.

In de Ruimtelijke hoofdstructuur zijn door het kabinet economische kerngebieden benoemd, waaronder de A4-A16-zone in West-Brabant. Deze economische kerngebieden karakteriseren zich door de aanwezigheid van de belangrijkste concentratie stuwende werkgelegenheid, door de aanwezigheid van een of meerdere universiteiten en/of door belangrijke relaties met de twee mainports.

Het Rijk richt zich samen met andere overheden en bedrijven op de volgende nationale economische prioriteiten. Dit zijn de pieken in de delta die de basis vormen voor onze internationale concurrentiekracht:

- Internationale concurrerende mainports
- Economische kerngebieden
- Topprojecten bedrijventerreinen
- Prioritaire hoofdverbindingssassen
- Gebiedsgericht innovatiebeleid
- Stedelijke economie en toerisme

Volgens het Rijk moet Zuidwest-Nederland nog beter profiteren van de strategische ligging tussen de twee wereldhavens Rotterdam en Antwerpen. Dit gebied zou daarom moeten streven naar vestigingen van bedrijven die belangrijke relaties onderhouden met deze wereldhavens. Andere mogelijkheden om de productiviteit van deze regio te vergroten, liggen in het versterken van de relaties van het midden- en kleinbedrijf met grote internationale bedrijven en het verbeteren van de kwaliteit van toeleveranciers. Genoeg ruimte bieden aan bedrijven in de procesindustrie, logistiek en havengeralateerde bedrijvigheid, dat is een belangrijke opgave voor deze regio. Een andere belangrijke opgave is de verbetering van verbindingen tussen de havens en het achterland. Er liggen bijzonder economische kansen in de moerdijkse Hoek en het Sloehaven-Kanaalzone-gebied. Het aanvullen van ontbrekende schakels in de A4 is op langere termijn een belangrijke infrastructuuropgave. De toeristische potenties van het kustgebied in Zeeland kunnen verder worden versterkt.

Het Rijk wijst op de noodzaak van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit. Omdat de kwaliteit van bestaande terreinen en het aanbod van nieuwe terreinen te wensen overlaat, is herstructurering van bestaande terreinen en de ontwikkeling van nieuwe terreinen (c.q. ruimtereservering daarvoor) van groot belang.

Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008: Samenwerken aan uitvoering

In het Actieplan Bedrijventerreinen geeft het ministerie van Economische Zaken aan hoe het de kwalitatieve en kwantitatieve knelpunten voor bedrijventerreinen wil aanpakken. Kern van de nieuwe aanpak is de expliciete keuze voor vijftig Topprojecten. Het specifieke beleid voor de deze Topprojecten houdt in dat EZ partner wil zijn bij het concreet realiseren van bepaalde bedrijventerreinen. Het gaat om terreinen waarmee belangrijke kansen verzilverd kunnen worden. Het effect van deze bedrijventerreinen is niet alleen op regionaal maar op nationale schaal voelbaar. Realisatie van deze terreinen levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de Nederlandse economie en dus werkgelegenheid. Voor deze projecten worden mensen en middelen ingezet. Het gaat daarbij zowel om herstructurering van verouderde terreinen als om aanleg van nieuwe terreinen. Bij deze projecten besteedt het kabinet het grootste deel van de financiële middelen aan herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Regionale partijen kunnen aanleg en exploitatie van nieuwe bedrijventerreinen immers in principe zelf rendabel uitvoeren.

Een Topproject voldoet aan de volgende criteria:

- bovenregionaal karakter
- aaneengesloten terrein van minimaal 150 bruto hectare
- voldoende ruimte voor vestiging van bedrijven in milieucategorie 4 of hoger
- indien sprake is van een nieuw terrein ligt het binnen de economische kerngebieden van de nota Ruimte
- ligt in een gebied waar nieuwe bedrijventerreinen relatief schaars zijn
- een te herstructureren terrein ligt in een regio met een grote herstructureringsopgave

Een bedrijventerrein is bovenregionaal als stuwende bedrijvigheid aanwezig is. Naast de genoemde criteria is bij Topprojecten nog gekeken naar de economisch toegevoegde waarde, fase van het project, bereikbaarheid en of het mogelijk is om bedrijven van milieucategorie 5 of 6 te vestigen. Majoppeveld is aangewezen als Topproject met als doelstelling te komen tot herstructurering. Bedrijventerrein Borchwerf is een Topproject waarbij sprake is van herstructurering (Borchwerf I) en ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein (Borchwerf II).

2.2.8 Pieken in Zuidwest-Nederland - Profiteren van de strategische ligging

Met de nota Pieken in de Delta van het ministerie van Economische Zaken, heeft de nationale overheid een omwenteling tot stand gebracht in het regionaal economisch beleid. De focus is verschoven van het wegwerken van achterstanden naar het gericht stimuleren van de economische groei door regiospecifieke kansen van nationaal belang te benutten. Pieken in de Delta onderscheidt zes landsdelen, ieder met een eigen economische structuur en groeipotentie. Eén daarvan is Zuidwest-Nederland, bestaande uit de provincie Zeeland en de regio West-Brabant. De strategische ligging van dit gebied, tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen, biedt kansen voor economische ontwikkeling. De economische aanjagers zijn vooral de procesindustrie, de logistiek en het toerisme.

Het ministerie van Economische Zaken heeft regionale partijen opgeroepen om aan dit beleid gezamenlijk invulling te geven door middel van op maat gesneden, meerjarige en gebiedsgerichte economische programma's.

Het programma, Pieken in Zuidwest-Nederland kan worden beschouwd als de uitwerking van het nationaal economisch beleid voor Zuidwest-Nederland en kan als zodanig een belangrijke stimulans zijn voor de schaalvergroting van projecten die nationale impact kunnen hebben. Het programma is een vliegwiel, waarin de dynamiek vergroot wordt door verbindingen te leggen met andere programma's zoals bijvoorbeeld Europese Structuurfondsen, Fonds Economische Structuurversterking, Project Mainport Corridor Zuid (PMZ) e.a.

De strategische ligging van Zuidwest-Nederland in de Rijn- Schelde-delta, gekoppeld aan de nabijheid van de mainports Rotterdam en Antwerpen, geeft het gebied, in een straal van 500 km, directe toegang tot 300 miljoen consumenten. De regio onderscheidt zich door de aanwezigheid van alle vervoersmodaliteiten: diep vaarwater met overslagfaciliteiten, spoor, wegen en buisleidingen. Er is ruimte beschikbaar op of in de nabijheid van multimodale knooppunten. Nationaal en internationaal bezien geeft de combinatie van deze vestigingsplaatsfactoren Zuidwest-Nederland een sterke en kansrijke positie.

Zuidwest-Nederland kent vier economische kernen.

1. De Noord-Zuid zones in West-Brabant langs de snelwegen A4, A16/17, A27, via de binnenvaart Schelde-Rijn kanaal, via spoor met Breda als centrum en HSL-shuttle. Het industrieën havengebied Moerdijk en bovenregionale bedrijventerreinen Majoppeveld, Borchwerf, Vosdonk en de Krogten in West Brabant.
2. West-Oostzone Vlissingen/Terneuzen/ Moerdijk, de A16/A58 richting Tilburg, Venlo, Duisburg.
3. De Westerschelde met het Zeeuwse Sloegebied en de Kanaalzone. In Vlissingen ligt de derde diepzeehaven van Nederland. De mogelijke komst van de Westerschelde Containerterminal biedt nieuwe kansen voor de aan- en afvoer van containers en creëert kansen voor nieuwe activiteiten met toegevoegde waarde. Daarnaast zijn de havens van Terneuzen, Moerdijk en Bergen op Zoom belangrijke centra voor doorvoer en overslag; ze vormen een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor de procesindustrie. De toegevoegde waarde van de activiteiten in de zeehavens van het Scheldebekken en Moerdijk bedroeg in 2004 zo'n 4,35 miljard euro (21% van de landelijke maritieme toegevoegde waarde).
4. De Zeeuwse kust en de Deltawateren trekken jaarlijks honderdduizenden binnenlandse en buitenlandse toeristen. In combinatie met attractieve historische steden (Middelburg, Breda, Bergen op Zoom, Antwerpen, Gent en Brugge), attracties (Efteling, Neeltje Jans) en watersport faciliteiten in de nabije omgeving is Zuidwest-Nederland een belangrijke trekker voor het internationale toerisme.

Het gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van een aantal grote, internationaal opererende multinationals in de procesindustrie en relatief veel grote internationaal werkende logistieke dienstverleners. Voor de hogescholen en ROC's in Zuidwest-Nederland is het de uitdaging om hier nauw bij aan te sluiten.

Beter profiteren van de strategische ligging wordt mogelijk door:

- een sterkere oriëntatie op vestiging van bedrijven die relaties met de havens onderhouden;
- versterking van de relaties van het midden en kleinbedrijf met grote (inter)nationale bedrijfsvestigingen;

- ruimte te bieden aan bedrijven in de toeristisch-recreatieve sector, de procesindustrie, de logistiek en havengerelateerde bedrijvigheid;
- verbeteren van de transportverbindingen tussen havens onderling en met het achterland.

Om met succes te kunnen participeren in een internationaal sterk concurrerende omgeving is het van belang dat bedrijven de ruimte hebben om schaalvergroting door te voeren en dienen de meest kansrijke sectoren hun positie te verbeteren door innovatie en technologische ontwikkeling. De ligging van de Zuidwestelijke Delta biedt bij uitstek kansen voor de verdere ontwikkeling van de speerpuntsectoren: procesindustrie, logistiek en toerisme.

Uitvoering van het programma zal regelmatig inpassing vragen in de ruimtelijke structuur van Zuidwest-Nederland. Door ruimtelijke kwaliteitszonering kan de kwaliteit van landschap, milieu, natuur en water, van stads- en dorpschoon en van cultuur behouden en versterkt worden. Door de jaren heen is gebleken dat een aantrekkelijke leefomgeving een waardevolle vestigingsvoorwaarde is voor bedrijvigheid.

Het programma ziet er als volgt uit:

- **Doelstelling procesindustrie:** aan de top blijven als internationaal sterk competitieve regio
 - * Programmalijn maintenance: internationale hotspot hoogwaardig technologisch onderhoud
 - * Actielijn 1: ontwikkelen en implementeren van geavanceerde kennis op het gebied van maintenance
 - * Actielijn 2: verzamelen, ontsluiten en vermarkten van maintenancekennis en -toepassingen
 - * Actielijn 3: inrichting promotie en samenhang maintenance opleidingen
 - * Programmalijn bio-energie: Zuidwest-Nederland centrum voor nieuwe energiebronnen.
 - * Actielijn: ontwikkelen en vermarkten van kennis en toepassingen van duurzaam grondstoffengebruik en bio-energievoorziening
- **Doelstelling logistiek:** logistieke hotspot tussen twee mainports.
 - * Programmalijn: aantrekken nieuwe bedrijvigheid
 - * Actielijn: gerichte positionering van Zuidwest-Nederland als logistieke topregio
 - * Programmalijn: innovatie binnen bestaande logistieke ketens
 - * Actielijn: uitwisseling kennis en kunde tussen grootbedrijf en midden- en kleinbedrijf
 - * Programmalijn: innovatie binnen bestaande logistieke ketens
 - * Actielijn: bevorderen van efficiënte en gebundelde logistieke stromen
- **Doelstelling toerisme:** trendbreuk en optimaliseren toeristisch potentieel
 - * Programmalijn: aantrekken van kwalitatief hoogwaardige, innoverende bedrijven en nieuwe markten
 - * Actielijn: innovatie bevorderen in product-marktcombinaties
 - * Programmalijn: versterken en ontsluiten van de kennisinfrastructuur
 - * Actielijn: kennisnetwerk voor toeristische innovatie

De voortgang van het programma Zuidwest-Nederland zal gevolgd worden via een nog vorm te geven monitoringsysteem. Er zal zoveel mogelijk aansluiting plaatsvinden op monitoringsystemen van de regio en de eisen en randvoorwaarden, zoals die in de regio zijn opgesteld.

2.2.9 Zicht op Mooi Nederland, Structuurvisie voor de snelwegomgeving

Deze structuurvisie uit oktober 2008, bevat een beleidsvisie van het rijk. Dit betekent dat het rijk deze visie als uitgangspunt voor het eigen ruimtelijke relevante beleid hanteert. Van de structuurvisie gaat geen bindende werking voor andere partijen uit. Voor de planologische doorwerking dient een structuurvisie geëffectueerd te worden door middel van maatregelen en uitvoeringsbesluiten. Het rijk zal daarom de doorwerking van de visie in het beleid van decentrale overheden stimuleren en faciliteren en waar nodig reguleren.

Het plangebied is niet aangeduid als één van de twaalf snelwegpanorama's. Voor het bedrijventerrein gelden derhalve geen extra maatregelen. In het beeldkwaliteitplan voor het bedrijventerrein Borchwerf II is voor de gebieden langs de snelweg een aparte regeling opgenomen om een rustig beeld langs de

snelweg te waarborgen. Overigens gelden voor Borchwerf II ook in het kader van het Parkmanagement voor de bedrijven die zich vestigen langs de openbare weg (ook niet snelweg zijnde): de eis van het aanleggen van een groenstrook van 3 meter op eigen terrein naast de openbare groenstrook.

2.2.10 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking op een onderdeel van de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Daarbij dient de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd te worden. In Europees verband zijn hier afspraken over gemaakt. In 2010 dienen voor de bestaande situaties de normen ten aanzien van de luchtkwaliteit gehaald te worden.

De Nota Mobiliteit legt de nadruk op het belang van verkeersafwikkeling en distributie. Indien gemeenten regels stellen ten aanzien van tijdsvensters en voertuigeisen, zijn zij verplicht deze in regionaal overleg af te stemmen met buurgemeenten, verladers, vervoerders en detailhandel. Door de groei van commerciële activiteiten en de toename van het aantal nietwoonfuncties dient er bij de ontwikkeling aandacht te zijn voor verkeersafwikkeling en distributie. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de fiets. Er dient een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen voor fietsers verzorgd te worden.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is de gemeente in samenwerking met rijk, provincie en waterschap verantwoordelijk voor de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid en de sociale veiligheid. Bij verkeersveiligheid gaat het om een reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Bij sociale veiligheid gaat het om de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving, en vervolging.

In Borchwerf II zijn al de nodige voorzieningen getroffen, zoals doorlopende, vrijliggende fietspaden, een parkeerverbod op de openbare weg, toetsing vooraf of voorzien is in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, ook voor fietsen, een systeem van collectieve beveiliging, (toezicht) via camera's van wegen en ander openbaar gebied.

De realisatie van bewaakt vrachtwagenparkeren met faciliteiten op veld C, ten behoeve van zowel Borchwerf I als II draagt bij aan een netwerk van veilige parkeervoorzieningen. De aanleg van de stamlijn in veld B draagt bij aan de spreiding van het vrachtverkeer, evenals de aanleg van de verbindingsweg.

2.3 Provinciaal beleid

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO)

Inleiding

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.

Door allerlei ontwikkelingen gaat de provincie meer dan voorheen duurzaam en zorgvuldig om met de ruimte. De autonome ontwikkelingen in het landelijk gebied (agrarische bedrijven die stoppen versus schaalvergroting en intensivering) vragen om ontwikkelingsruimte in het landelijk gebied. De provincie wil daar meer dan voorheen ruimte aan bieden, Maar wel met aandacht voor een versterking van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van Brabant.

In het licht van deze opgaven is het vigerende ruimtelijke beleid bekeken. De conclusie is dat een groot deel van het provinciale ruimtelijke beleid nog steeds actueel is en daarom ongewijzigd blijft. Voorbeelden zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, het

verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden en het concentratiebeleid voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen.

Relatie met de Agenda van Brabant

Na vaststelling van de ontwerp structuurvisie in februari 2010, hebben Provinciale Staten in juni 2010 de Agenda van Brabant vastgesteld. Hierin zijn de opgaven voor de provincie voor de komende jaren en de rol die de provincie daarin neemt beschreven. Dit heeft direct invloed op de structuurvisie. De structuurvisie is de eerste van vier strategische beleidsdocumenten (Provinciaal Waterplan, Provinciaal Verkeers en Vervoersplan en het Provinciaal Milieu Plan) dat na de Agenda van Brabant wordt vastgesteld. In de structuurvisie komen de ruimtelijk-fysieke opgaven uit de drie andere strategische plannen samen. In die zin is de structuurvisie een integratiekader voor die plannen en bepalend voor de rol die de provincie neemt in het ruimtelijk fysieke domein. De Agenda van Brabant benoemt het ruimtelijk-fysieke domein als één van de kerntaken voor de provincie.

De lijn van de Agenda van Brabant is als volgt in de structuurvisie verwerkt:

- Algemeen: de structuurvisie vormt de uitwerking en verdieping van de keuzes uit de Agenda van Brabant voor het ruimtelijk fysieke domein;
- Hoofdstuk 2 Trends en ontwikkelingen: de ruimtelijke opgaven uit de structuurvisie sluiten aan bij de ruimtelijk relevante opgaven uit de Agenda van Brabant;
- Hoofdstuk 3 Visie: de ruimtelijke visie staat in het perspectief van het optimaliseren van het vestigings- en leefklimaat van Brabant, vanuit het streven naar een complete kennis- en innovatieregio;
- Hoofdstuk 4 Sturingsfilosofie: de sturingsfilosofie is benaderd vanuit de drie kernrollen: gebiedsautoriteit, systeemverantwoordelijke en regisseur van de uitvoering. Dit sluit aan op de vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

Inhoud Structuurvisie

In de structuurvisie benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een **‘Deel A Visie en sturing’**, waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt, is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

In **‘Deel B Structuren en beleid’** staat op welke wijze de provincie stuurt op de functies in Noord-Brabant. Daarvoor zijn vier ruimtelijke structuren opgesteld: *1. de groenblauwe structuur, 2. het landelijk gebied, 3. de stedelijke structuur en 4. de infrastructuur.*

Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen en kiest de provincie voor een bepaalde ordening van functies. De structuren geven een integrale hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies.

De manier waarop dit perspectief wordt gerealiseerd is opgenomen in de uitvoeringsparagrafen van de structuren. Daarin komen de vier manieren van sturen terug en is af te lezen voor welke wijze van sturen de provincie kiest bij de realisatie van haar doelen. De ruimtelijke structuren zijn opgenomen in Deel B van de structuurvisie. Samen vormen ze de provinciale ruimtelijke structuur.

Het laatste onderdeel van de structuurvisie is de uitwerking gebiedspaspoorten. De gebiedspaspoorten geven aan wat het provinciale belang van landschap is. Ook wordt in de structuurvisie aangegeven hoe de ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het behoud en de versterking van de landschapskenmerken die bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype.

De uitwerkingsplannen van het Streekplan 2002 zijn ingetrokken. In de Verordening ruimte zijn het verstedelijkingsbeleid en de zoekgebieden voor verstedelijking vastgelegd. De sturing op de kwalitatieve opgave per regio is in de structuurvisie opgenomen.

De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal

beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Van een aantal onderwerpen verplicht het Rijk de provincie ze uit te werken in de provinciale verordening. Dit is in de ontwerp AMvB Ruimte opgenomen. Daarnaast wordt ook een aantal provinciale ruimtelijke belangen die voortkomen uit het vastgestelde Provinciaal Waterplan.

Gedeputeerde Staten hebben op 20 juli 2010 de structuurvisie vastgesteld. Hierbij zijn de inspraakreacties betrokken. Op 24 september 2010 volgde eerst de bespreking in de statencommissie Ruimte en Milieu en vervolgens op 1 oktober 2010 de besluitvorming in Provinciale Staten

2.3.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011

De Verordening ruimte 2011 Noord-Brabant (vastgesteld op 17 december 2010 en in werking getreden op 8 maart 2011) bevat in hoofdzaak algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen waarbij afgeweken wordt van bestemmingsplannen. Daarnaast regelt de Verordening ruimte de organisatie van het regionaal ruimtelijk overleg waarin afspraken over woningbouw, bedrijventerreinen en kantorenlocaties worden gemaakt.

Hierna wordt verder ingegaan de Verordening voor \over die betrekking heeft op het plangebied.

Ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsverbetering van het landschap

De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dat betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage dienen te leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant en dat gemeenten bij ruimtelijke afwegingen het principe van zorgvuldig ruimtegebruik toepassen. Ook wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken.

Stedelijke ontwikkeling en regionaal ruimtelijk overleg

Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van de verstedelijking. Dit betekent dat het leeuwendeel van de woningbouw, de bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in de stedelijke concentratiegebieden (bestaand stedelijk gebied van de grotere kernen). Nieuw ruimtebeslag buiten deze gebieden kan slechts als inbreiding of herstructurering niet tot de mogelijkheden behoren, en dan in de zogenaamde zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling (zie afbeelding 9). Verder regelt de Verordening ruimte dat woningbouw (artikel 3.5) en aanleg van bedrijventerreinen (artikel 3.6 tot en met 3.8) onderdeel worden van bindende afspraken in de vier regionale ruimtelijke overleggen. Daaraan nemen de gemeenten, waterschappen en de provincie deel.

Voor Borchwerf II is vooral artikel 3.6 van belang. Belangrijkste aspecten van dit artikel zijn zorgvuldig en oneigenlijk ruimtegebruik.

Zorgvuldig ruimtegebruik (waaronder intensief en meervoudig ruimtegebruik)

Verhoging van de ruimteproductiviteit is onder meer mogelijk door ondergrondse of in pandige parkeervoorzieningen aan te leggen, meer in de hoogte te bouwen en restruimte terug te dringen of te voorkomen. Invoering van parkmanagement biedt eveneens interessante mogelijkheden om het ruimtebeslag te beperken. Parkmanagement richt zich onder andere op een beter beheer en een intensievere benutting van bedrijventerreinen en kantorenlocaties én op de aanleg en het gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen en gebouwen. Het derde lid van het artikel geeft in algemene bewoordingen aan op welke wijze zorgvuldig ruimtegebruik aan de orde dient te komen in een gemeentelijk planologisch besluit. Het gaat daarbij om:

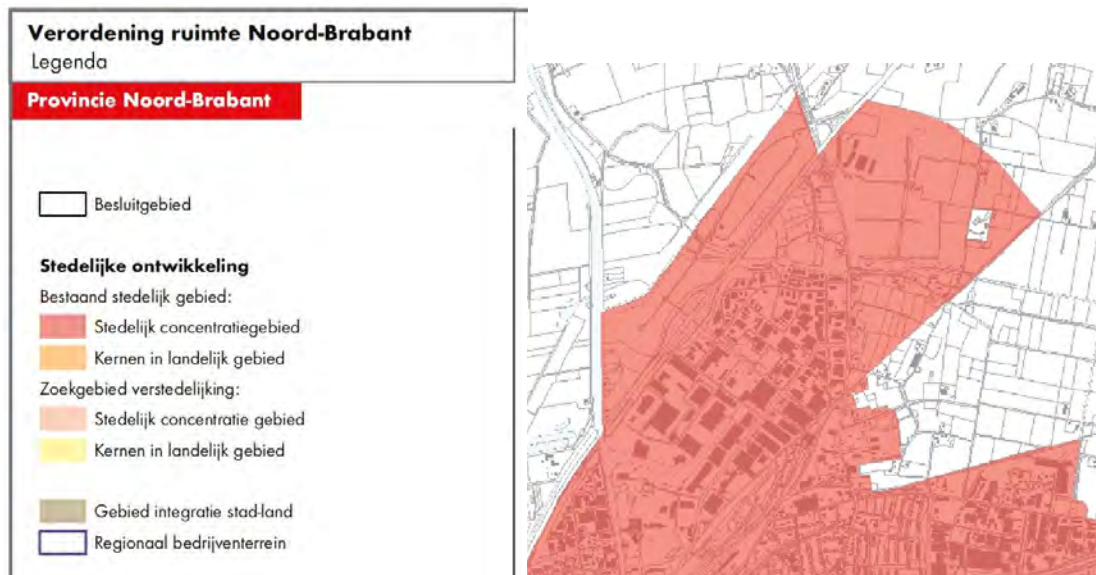
- een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag;
- een minimale omvang van uit te geven bedrijfskavels;
- een op de aard van de bedrijvigheid aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte; en
- regels omtrent het tegengaan van oneigenlijk ruimtegebruik.

Oneigenlijk ruimtegebruik

De uitgeefbare ruimte op bedrijventerreinen en kantorenlocaties dient in het algemeen beschikbaar te zijn voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving of op een woon-werklocatie passen. Uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik moet oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen worden voorkomen. De volgende activiteiten zijn goed inpasbaar in een (gemengde) woonomgeving

of op een woon-werklocatie en dienen in het algemeen te worden geweerd op een zwaar bedrijventerrein:

- in stedelijk concentratiegebied, bedrijven behorend tot milieucategorie 1 en 2, met uitzondering van milieucategorie 2: bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw of een bedrijf met een kavelgrootte van meer dan 5000 m²;
- in kernen in landelijk gebied, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1;
- bedrijfswoningen;
- kantooractiviteiten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen, voor zover niet direct verband houdend met een of meer op het desbetreffende terrein gelegen bedrijven zoals een zogenaamd Facility Point op een bedrijventerrein.



Afbeelding 8: Uitsnede kaartlaag 'Stedelijke ontwikkeling' uit de Verordening ruimte

Groenblauwe structuur

De groenblauwe structuur valt in twee gedeelten uiteen: de ecologische hoofdstructuur en de groenblauwe mantel.

Ecologische hoofdstructuur

Het kerngebied natuur en water bestaat uit de ecologische hoofdstructuur met inbegrip van de ecologische verbindingzones en waterstructuren zoals beken en kreken. Dit kerngebied omvat de bestaande natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden, en de gebieden die nog omgevormd moeten worden naar natuur en nu nog vaak in agrarisch gebruik zijn. In de Verordening ruimte zijn al deze gebieden begrensd. Ter bescherming van de aanwezige waarden is bepaald dat deze strekken tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. Zolang inrichting en beheer van natuur nog niet zeker zijn, worden bestaande rechten echter gerespecteerd. Indien sprake is van aantasting van de aanwezige waarden door activiteiten in of buiten de ecologische hoofdstructuur geldt een compensatie plicht. Voor ecologische verbindingzones en de attentiegebieden gelden afwijkende regels. Voor wat betreft het plangebied van dit bestemmingsplan, is De Vliet in de Verordening aangeduid als 'Beheergebied ehs'.

Groen blauwe mantel

De groenblauwe mantel bestaat overwegend uit gemengd landelijk gebied met belangrijke nevenfuncties voor natuur en water. Het zijn meestal gebieden grenzend aan het kerngebied natuur en water die bijdragen aan de bescherming van de waarden in het kerngebied. De beheergebieden ecologische hoofdstructuur liggen binnen de groenblauwe mantel evenals de groene gebieden binnen én nabij de bestaand stedelijk gebied.

In de groenblauwe mantel is de agrarische sector een grote en belangrijke grondgebruiker. Ook recreatieve en toeristische bedrijven zijn binnen de groenblauwe mantel aanwezig. Het behoud en vooral de ontwikkeling van natuur, water, waterbeheer en landschap is in de groenblauwe mantel een belangrijke opgave. Nieuwe ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel zijn mogelijk als deze

bestaande functies respecteren of bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van die functies. Onder deze voorwaarden kunnen grondgebonden agrarische bedrijven in de groenblauwe mantel ook uitbreiden.

Andere agrarische bedrijven mogen uitbreiden tot maximaal 1,5 ha. Voor intensieve veehouderijen en glastuinbouwbedrijven gelden specifieke regels. Teeltondersteunende kassen zijn in de groenblauwe mantel niet toegestaan en andere permanente teeltondersteunende voorzieningen moeten binnen het bouwblok worden opgenomen.

Water

De Verordening ruimte bevat regels voor:

- regionale waterbergingsgebieden en reserveringsgebieden waterberging. Hierbij is het doel te zorgen voor behoud van het waterbergend vermogen, onder andere door beperkingen t.a.v. bebouwing en ophoging van gronden (een gebied ten westen van veld C is aangewezen als 'Reserveringsgebied waterberging');
- beschermingszones voor grondwaterwinningen voor de openbare drinkwatervoorziening (waterwingebied, 25- en 100-jaarszone en boringvrije zone). Hierbij is het doel te zorgen voor bescherming van de kwaliteit van het grondwater, onder andere door beperkingen aan stedelijke en agrarische ontwikkelingen;
- zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen. Hierbij is het doel te zorgen voor voldoende ruimte voor watersysteemherstel, onder andere door beperkingen t.a.v. bebouwing, oppervlakteverhardingen en ophoging van gronden;
- hoogwaterbescherming. Hierbij is het doel te zorgen voor bescherming van de primaire waterkering en tegengaan van activiteiten in de bodem rondom de aansluiting primaire waterkering die kunnen leiden tot het ondermijnen van de waterkerende functie. In het winterbed en de lange-termijnreservering winterbed is het doel te zorgen voor behoud van het stroomvoerend en bergend vermogen van de rivier, onder andere door beperkingen t.a.v. bebouwing.

Aardkunde en cultuurhistorie

Met behulp van de Verordening ruimte wil de provincie aardkundig waardevolle gebieden en cultuurhistorische vlakken beschermen. De gemeenten hebben grote vrijheid om zelf vorm te geven aan de wijze van bescherming. Tevens zijn er specifieke beschermregels voor aangewezen cultuurhistorisch waardevolle complexen, zoals kloostercomplexen en oude landgoederen.

Agrarisch gebied

Het agrarisch gebied ligt buiten de groenblauwe structuur en het bestaand stedelijk gebied en biedt een multifunctionele gebruiksruimte voor land- en tuinbouw, natuur, water, recreatie, toerisme en kleinschalige stedelijke functies. Land- en tuinbouw zijn daarbij de grootste ruimtegebruikers. Tevens zijn daar gebieden aangewezen waar teeltondersteunende kassen zijn toegestaan. Er zijn regels opgenomen die bepalen dat integrale bestemmingsplannen voor het agrarisch gebied een onderscheid maken tussen een gebied waar de ontwikkeling van een gemengde plattelandseconomie wordt nagestreefd en een gebied voor een in hoofdzaak agrarische economie. In deze laatste categorie vallen in ieder geval de landbouwontwikkelingsgebieden voor de intensieve veehouderij, glastuinbouwgebieden en gebieden waar teeltondersteunende kassen zijn toegestaan.

Gemeenten moeten zo op basis van een voorgenomen ontwikkeling van het agrarisch gebied een keuze maken voor een gebied waarbinnen verschillende functies met elkaar in evenwicht worden ontwikkeld, agrarische functies in samenhang met andere functies worden uitgeoefend en een gebied waar primair de agrarische functies worden behouden en versterkt en waar menging met andere functies wordt voorkomen.

Grondgebonden agrarische bedrijven mogen in het agrarisch gebied uitbreiden. Permanente teeltondersteunende voorziening waaronder kassen tot 5000m² zijn binnen het bouwblok toegestaan. In de gebieden die daarvoor specifiek zijn aangewezen, zijn binnen het bouwblok kassen tot 1,5 ha toegestaan. Andere agrarische bedrijven mogen uitbreiden tot maximaal 1,5 ha en voor intensieve veehouderijen en glastuinbouwbedrijven blijft ook hier gelden wat specifiek daarover in de Verordening ruimte is geregeld.

Intensieve veehouderij

In de Verordening ruimte zijn afzonderlijke regels opgenomen voor de intensieve veehouderij. Deze regels zijn gekoppeld aan de integrale zonering uit de reconstructieplannen die in de verordening is overgenomen. De integrale zonering bestaat uit zogenaamde extensiveringsgebieden,

verwevingsgebieden en landbouwontwikkelingsgebieden. Hoewel West-Brabant geen reconstructieplannen kent, zijn ook daar extensiveringsgebieden en verwevingsgebieden aangewezen. Borchwerf II is aangeduid als verwevingsgebied.

In extensiveringsgebieden is geen enkele uitbreiding van intensieve veehouderij meer mogelijk. In de verwevingsgebieden en de landbouwontwikkelingsgebieden is een uitbreiding van een intensieve veehouderij toegestaan tot een maximale omvang van het bouwblok van 1,5 hectare. In aangewezen delen van de landbouwontwikkelingsgebieden is met ontheffing van de provincie een bouwblok toegestaan tot maximaal 2,5 hectare. In alle gevallen dient bij uitbreiding aandacht besteed te worden aan een landschappelijke inpassing.

Glastuinbouw

In de Verordening ruimte zijn ten behoeve van de glastuinbouw doorgroeigebieden en vestigingsgebieden begrensd. In deze gebieden dient zich de glastuinbouw in Brabant te concentreren.

In de vestigingsgebieden zijn nieuwe glastuinbouwbedrijven toegestaan. In de doorgroeigebieden ligt de nadruk op verdere ontwikkeling van bestaande glastuinbouwbedrijven. Nieuwe bedrijven zijn hier slechts onder voorwaarden toegestaan. Een glastuinbouwbedrijf buiten de aangewezen gebieden mag maximaal een omvang hebben van 3 hectare netto glas.

Niet-agrarische ontwikkelingen in het buitengebied

De Verordening ruimte geeft algemene regels voor een aantal niet-agrarische ontwikkelingen in het buitengebied. Algemeen uitgangspunt is dat gebruik gemaakt wordt van bestaande bebouwing, veelal vrijkomende agrarische bebouwing.

De regels hebben betrekking op het wonen in het buitengebied, waaronder ook de ontwikkeling van ruimte-voor-ruimte kavels en kwaliteitsverbetering in bebouwingsconcentraties en landgoederen. Daarnaast zijn er regels voor diverse andere niet-agrarische ontwikkelingen. Deze regels zijn erop gericht om een kader te geven voor de aard en omvang van deze ontwikkelingen waarbinnen de gemeente haar eigen ruimtelijke afweging kan maken. Afwijkende regels zijn er voor agrarisch-technische hulpbedrijven en agrarisch verwante bedrijven, horecabedrijven en maatschappelijke voorzieningen, recreatiewoningen, dagrecreatie, kleinschalige vrijetijdsvoorzieningen, lawaaisporten en windturbines.

2.3.3 Overeenkomst Regionaal Gronduitgifteprotocol Bedrijventerreinen West- en Midden-Brabant

De provincie heeft de wens uitgesproken om te komen tot regionale afspraken over de uitgifte van bedrijventerreinen en heeft daartoe de West- en Midden-Brabantse gemeenten verzocht om de overeenkomst 'Regionaal gronduitgifteprotocol bedrijventerreinen West- en Midden-Brabant' te ondertekenen.

Doelstellingen van dit gronduitgifteprotocol zijn:

- bewust en zorgvuldig omgaan met uitgifte van ruimte op bedrijventerreinen om het ruimtebeslag beperkt te houden;
- bijdragen aan een efficiënte en transparante aanpak van de huisvestingsvraagstukken van in de regio gevestigde bedrijven, dan wel van bedrijven van elders die zich graag in de regio zouden willen vestigen;
- instrument voor het verwezenlijken van economische doelstellingen en versterking van de economische structuur.

In het gronduitgifteprotocol dat de provincie aan de regio heeft voorgelegd, wordt beschreven welke afwegingen de gemeenten maken bij een verzoek van een bedrijf om een nieuwe bedrijfskavel. Het protocol maakt aan alle betrokken partijen inzichtelijk hoe de gemeenten omgaan met de uitgifte van de grond.

Het protocol bestaat uit drie stappen:

1. Als een bedrijf zich meldt voor een nieuw terrein wordt eerst -via een ruimtescan- gekeken naar de ontwikkelingsmogelijkheden op de bestaande bedrijfskavel onderzocht. Als de huidige locatie mogelijkheden biedt, krijgt het bedrijf hulp om de noodzakelijke procedures te doorlopen. Indien de huidige locatie geen mogelijkheden biedt, wordt stap 2 doorlopen.

2. In deze stap wordt aan het bedrijf gevraagd haar activiteiten en huisvestingseisen nader te specificeren. Op basis daarvan worden de mogelijkheden binnen de bestaande bedrijventerreinenmarkt gezocht. Als deze stap geen oplossing biedt, wordt stap 3 gevolgd.
3. In deze laatste fase wordt onderzocht of vestiging op een nieuw bedrijventerrein mogelijk is. Centrale doelstelling in deze laatste stap is de schaarse beschikbare ruimte op nieuwe bedrijventerreinen zo goed mogelijk te verdelen.

De provincie ziet het protocol als een nieuw instrument waar nog ervaring mee moet worden opgedaan. Het kan dus op basis van ervaringen nog worden aangepast en aangevuld. Het protocol is op 18 juni 2009 ook door de gemeente Roosendaal ondertekend.

2.3.4 Provinciaal Waterplan; Waar water werkt en leeft

Het Provinciaal Waterplan bevat het strategische waterbeleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2010-2015. Het plan doorloopt samen met de plannen van het Rijk en de waterschappen een 6-jarige beleidscyclus die is afgestemd op de verplichtingen uit de Kaderrichtlijn Water. Naast beleidskader is het Provinciaal Waterplan ook toetsingskader voor de taakuitoefening van lagere overheden op het gebied van water. Het plan is tevens beheerplan voor grondwateronttrekkingen. Bovendien is het plan structuurvisie voor het aspect water op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

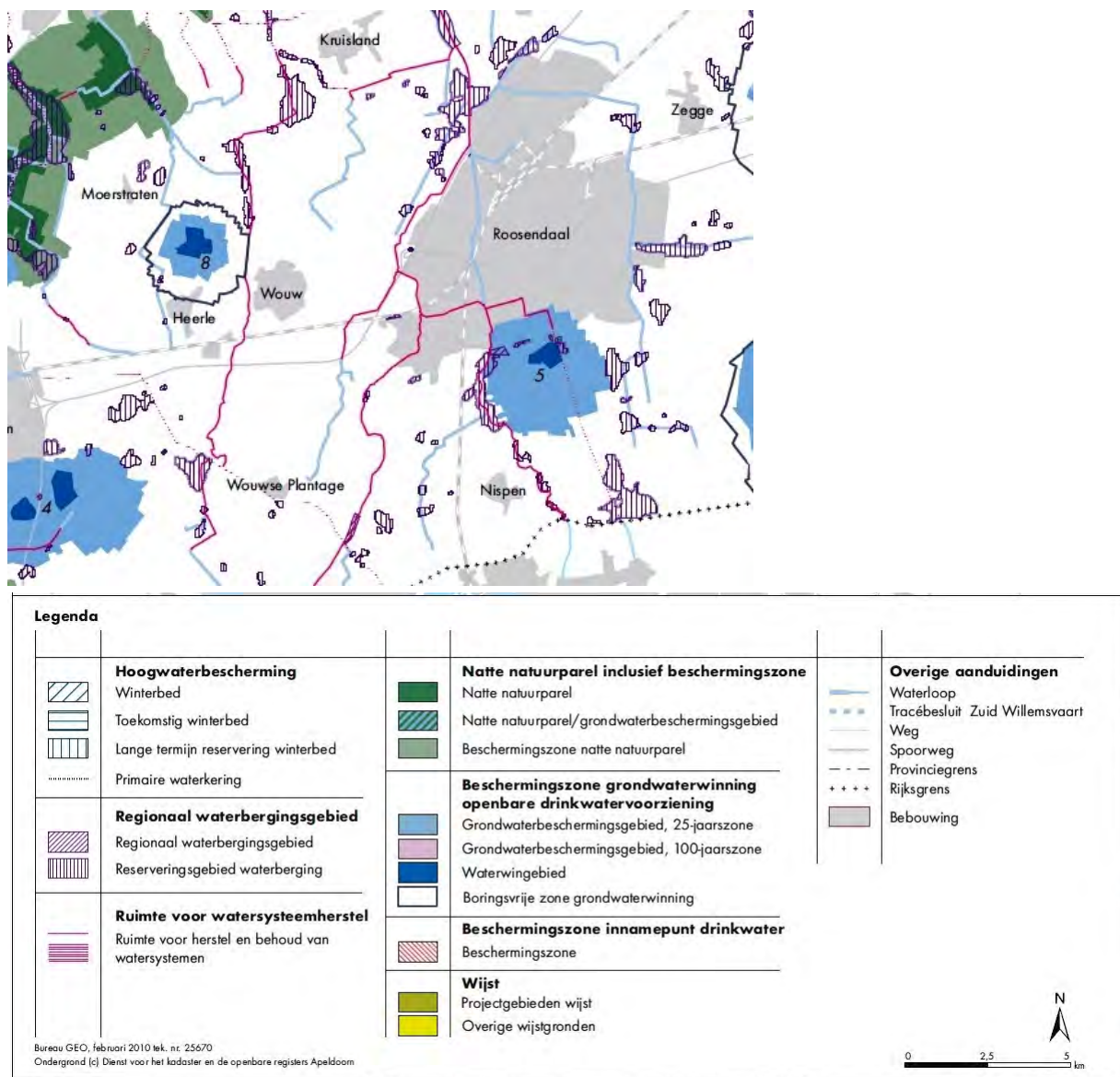
De provincie hanteert de volgende hoofddoelstelling voor het waterbeleid in Noord-Brabant: *'De provincie wil dat het water bijdraagt aan een gezonde omgeving voor mens, dier en plant, waarin we veilig kunnen wonen en waar ruimte is voor economische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen'. Dit vertalen we in de volgende maatschappelijke doelen:*

1. *Schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen.*
2. *Adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstromingen.*
3. *Noord-Brabant heeft de juiste hoeveelheden water (niet te veel en niet te weinig).*

In Noord-Brabant worden acht waterhuishoudkundige functies onderscheiden waarvoor naast de bovengenoemde algemene doelstellingen ook meer specifieke doelstellingen gelden, namelijk:

- ◆ Functie 'Waternatuur'
- ◆ Functie 'verweven voor waterlopen'
- ◆ Functie 'ecologische verbindingzone langs waterlopen'
- ◆ Functie 'Scheepvaart'
- ◆ Functie 'Zwemwater'
- ◆ Functie 'water voor de Groene Hoofdstructuur'
- ◆ Functie 'water voor de Agrarische Hoofdstructuur'
- ◆ Functie 'water in bebouwd gebied'

In de meeste gevallen betreft het functies die zonder of met slechts beperkte aanpassingen zijn overgenomen uit het vorige Waterhuishoudingsplan (WHP 2003), omdat de evaluatie van het waterbeleid geen aanleiding tot verandering heeft gegeven. De functie 'scheepvaart' daarentegen is nieuw. De functie 'verweven' is een verbreding van de functie 'viswater' uit het WHP 2003, die in dit plan is vervallen.



Afbeelding 9: Uitsnede uit Plankaart Structuurvisie Water

2.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan; Verplaatsen in Brabant

Hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers binnen een acceptabele tijd van A naar B komen?

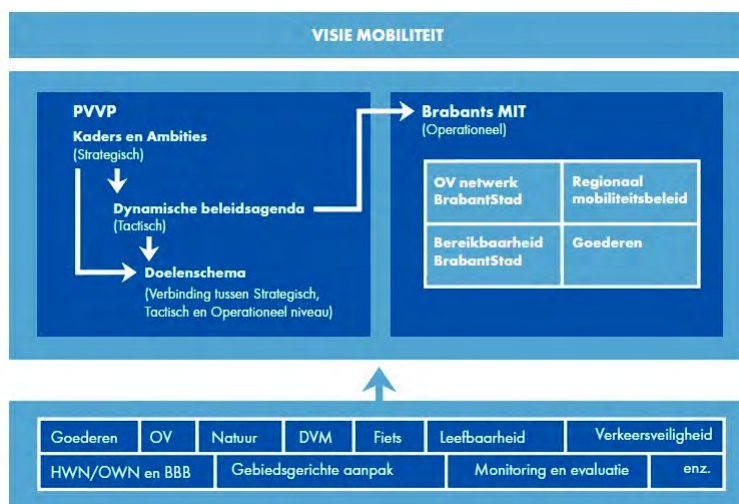
Vanuit verschillende invalshoeken zoekt de provincie naar innovatieve en duurzame antwoorden op deze vragen. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar. Het PVVP gaat uit van de zogeheten 'van deur tot deur'- benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. Stedelingen, dorpelingen en bedrijven hebben verschillende behoeften; hoe is hieraan tegemoet te komen? Stond vroeger de infrastructuur centraal (wegen, fietspaden, busbanen, verkeersdrempels), nu is dat de reiziger.

De Provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken. Bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. Nu kan de reiziger niet echt kiezen, mede doordat er onvoldoende actuele informatie is. Dat gaat veranderen. Met het PVVP loopt Noord-Brabant op mobiliteitsgebied voorop in Nederland. Onderscheidend zijn de regionale aanpak en de gebiedsgerichte oplossingen. Dus geen standaardoplossingen voor de hele provincie maar maatwerk per gebied. Dat is alleen waar te maken door vergaande regionale samenwerking met gemeenten. Samen kijken welke oplossingen er per regio het best passen bij de gebruikers én het gebied. Bij werkelijk 'samen werken' past het niet om als Provincie tal van regels van bovenaf op te leggen. Er is veel ruimte voor de regio's om zelf met

oplossingen te komen binnen de mobiliteitskaders die de Provincie stelt. In die zin is het PVVP ook een vorm van deregulering. Minder regels, beter samenwerken. Alleen zo zijn de mobiliteitsdoelen in dit plan te bereiken.

Het PVVP bestaat uit:

1. 'Kaders en Ambities 2006-2020' (de richting van het beleid voor de komende 15 jaar)
2. de 'Dynamische Beleidsagenda 2008-2012' (concrete doelen voor de komende vijf jaar)
3. een jaarlijks 'Uitvoeringsprogramma' (voor de praktische uitvoering van het PVVP)



Afbeelding 10: Opbouw PVVP

Het hoofddocument 'Kaders en Ambities 2006 – 2020' geeft de richting van het beleid aan met de daarbij te hanteren uitvoeringsstrategie. Dit deel loopt qua geldingsduur gelijk op met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (de Nota Mobiliteit).

Om deze ambities te bereiken wil de Provincie met haar partners werken aan: verkeersveiligheid, sociale veiligheid, externe veiligheid en sociale bereikbaarheid. Een stiller, schoner en zuiniger verkeers- en vervoerssysteem. Dat is de PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit van Brabant. Dat betekent dat in Noord-Brabant de geluids- en luchtkwaliteitsnormen straks niet meer worden overschreden. Ook wordt het verkeer en vervoer energiezuiniger en werken alle wegbeheerders aan ontsnippering van natuurgebieden.

De tactische doelen met de daaraan verbonden projecten voor de komende vijf jaar zijn weergegeven in het document 'Tactisch uitvoeren, Dynamische Beleidsagenda 2008- 2012'. Daarbij is voor elk tactisch doel aangegeven welke partijen betrokken zijn, welke strategische doelen gediend worden, welke projecten eraan bijdragen en welke effecten er verwacht worden. De provincie zal de dynamische beleidsagenda elke twee jaar actualiseren.

Het Doelenschema biedt een bondig overzicht van de strategische en tactische effectdoelen, gekoppeld aan indicatoren waarmee de vorderingen in beeld worden gebracht. Het doelenschema is daarmee het instrument om de monitoring en evaluatie van het PVVP in te vullen.

Daarnaast is als uitwerking van het PVVP op operationeel niveau een Brabants Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (BMIT) opgesteld. Dit is het uitvoeringsprogramma voor de periode 2008-2012, waarin jaarlijks een toelichting wordt gegeven op concrete projecten van Rijk, provincie en gemeenten die in uitvoering komen, met een doorkijk naar de daaropvolgende jaren. Het Brabants MIT wordt jaarlijks bijgesteld.

Borchwerf II

Het plangebied wordt niet concreet genoemd in het PVVP, de dynamische beleidsagenda of het doelenschema. We wordt specifiek aandacht geschonken aan bedrijventerreinen.

2.3.6 Provinciaal Milieuplan 2011-2014

Wettelijk kader en doel actualisatie

Het Provinciale Milieuplan (PMP) is de schakel tussen het Nationale Milieubeleidsplan en de Milieuplannen van de in de provincie Noord-Brabant gelegen gemeenten. Het bevat de milieudoelen van de provincie en hoe deze gerealiseerd kunnen worden. Provinciale Staten dienen bij het vaststellen van de Provinciale Milieuverordening rekening te houden met dit plan.

Het ontwerp Provinciaal Milieuplan is gericht op de periode 2011-2014. Het voorgaande provinciale milieuplan, de Integrale Strategie Milieu (ISM) 2006-2010, komt met de vaststelling van het Provinciale Milieuplan 2011-2014 te vervallen. Het PMP wordt conform de Wet milieubeheer minimaal één keer per vier jaar door Provinciale Staten vastgesteld.

Visie en uitgangspunten

“Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen”, aldus de definitie van de VN-commissie Brundtland uit 1987.

Ondanks dat de provincie haar zegeningen kan tellen bij het milieubeleid, blijft ze kampen met een aantal hardnekkige problemen, zoals luchtkwaliteit met fijnstof en ammoniak en veiligheidsproblemen bij het goederenvervoer per spoor. Oude problemen blijken omvangrijker te zijn dan gedacht of er komen nieuwe bij zoals het broeikaseffect.

De provinciale visie kent een aantal basiselementen, randvoorwaarden die gelden voor elk provincieplan, Europese richtlijnen die overgenomen worden en uitgangspunten uit het voorgaande provinciale milieuplan.

In het provinciale milieuplan krijgt 'milieu en gezondheid' een bijzonder accent. Gezondheid is niet alleen de afwezigheid van ziekte of handicap, maar een toestand van compleet fysiek, mentaal en sociaal welbevinden.

Opzet van het PMP

Het PMP biedt een sturend kader voor negen thema's: Externe veiligheid, luchtkwaliteit, geur, geluid, licht, afval, stortplaatsen en concrete onderdelen van water en bodem die niet elders zijn geregeld. Daarnaast is er aansturing van het milieu voor biodiversiteit, energie, water, inrichting en mobiliteit in andere strategische plannen.

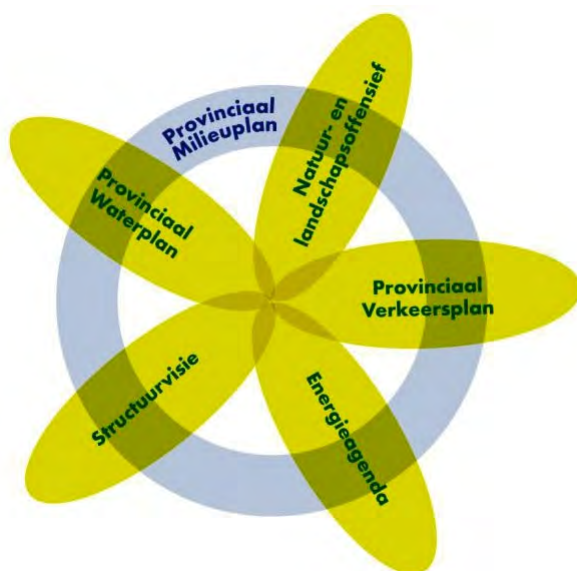
Noord-Brabant kent een paar milieuproblemen met een grotere impact dan elders in Nederland. Deze hebben te maken met de intensieve veehouderij en mobiliteit. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid en de kwaliteit van natuur en water. In de Agenda van Brabant is een strategie en afweging aangereikt om extra zaken op te pakken. Voor het PMP zijn drie onderwerpen geselecteerd: toepassen van emissiereducerende technieken (luchtwassers) bij veehouderij, verminderen fosfaatdruk (waterkwaliteit) en convenanten voor verbeteren footprint (footprint en biodiversiteit).

Randvoorwaardelijk voor strategische plannen

Het provinciale milieubeleid krijgt niet alleen vorm in het PMP. De provincie heeft naast het PMP nog vijf andere strategische plannen die de inrichting en het gebruik van de leefomgeving regelen:

- Structuurvisie en Verordening Ruimte
- Provinciaal Waterplan
- Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan
- Energieagenda
- Natuur- en Landschapsoffensief

In al deze plannen zitten milieumaatregelen. In het PMP wordt het beleid en de onderlinge afstemming voor negen thema's geregeld. Sommige van deze thema's hebben grote invloed op het behalen van doelstellingen in de vijf andere strategische plannen. Anderzijds hebben de vijf plannen ondersteuning nodig vanuit het PMP voor het behalen van de eigen doelstellingen. Over het algemeen is het PMP randvoorwaardelijk en de plannen en projecten kunnen vaak via koppeling met andere belangen in uitvoering genomen worden. Door de onderlinge integrale afstemming en de versterking op kernthema's komt het totale milieubeleid aan bod. Het PMP is gelijkwaardig aan de andere strategische plannen en bevat geen beleidsuitspraken die dwingend of opleggend zijn voor deze plannen. Het PMP is gebaseerd op bestaande ambities, zowel vanuit de thema's van het PMP als van de overige beleidsvelden.



Afbeelding 11: Plannen waarin provinciaal milieubeleid wordt geregeld

Verlagen regeldruk bedrijven

Het terugdringen van regeldruk voor bedrijven en medeoverheden is één van de beleidsdoelstellingen van de provincie. Zij wil een toekomstig milieubeleid realiseren met zo min mogelijk regels en lasten voor het bedrijfsleven. Het is tevens de intentie om de huidige regels en lasten bij het bedrijfsleven te reduceren. Door de komst van de Wabo en ICT-oplossingen ontstaan er op dit vlak nieuwe kansen.

2.3.7 Cultuurhistorische waardenkaart

Provincie Noord-Brabant heeft een Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) opgesteld in 2000. Deze kaart is dynamisch en wordt regelmatig aangepast. De [Cultuurhistorische Waardenkaart](#) is raadpleegbaar op de site van de provincie Brabant en bestaat uit de volgende onderdelen:

- historische bouwkunst: dit zijn de 'monumenten' uit het dagelijks taalgebruik;
- historische stedenbouw: het kan gaan om een gehucht, dorp, stad, woonwijk of industrieel complex;
- historische geografie: aanpassingen die de mens in de loop der eeuwen heeft gedaan aan de natuurlijke omgeving;
- historisch groen: de groenelementen en structuren die door ingrepen van de mens ontstaan;
- historische zichtrelaties: hieronder vallen: molenbiotopen, schootsvelden, eendenkooien en zichtrelaties;
- archeologische monumenten: deze kaartlaag bestaat uit de Archeologische Monumenten Kaart Noord-Brabant (AMK);
- indicatieve archeologische waarden, naast de hierboven genoemde archeologische monumenten zijn op de cultuurhistorische waardenkaart indicatieve archeologische waarden af te lezen.

Deze waarden zijn belangrijk en moeten in beginsel beschermd worden.

Sinds 2011 beschikt de gemeente Roosendaal zelf over een Cultuurhistorische Waardenkaart waarbij de Provinciale CHW is verfijnd en ondersteund wordt met aanvullende gegevens zoals bijvoorbeeld luchtfoto's uit 1934, 1958, 1975 en 1985. Op basis van deze gemeentelijke verfijning zal de Provinciale CHW worden aangepast.

Borchwerf II

Het Deurlechts Vaartje is aangewezen als een historisch geografische lijn van zeer hoge waarde. Historische lijnen zijn bijvoorbeeld dijken, dammen, wallen, paden, wegen (waaronder zandwegen, klinkerwegen en kasseiweegen), spoorwege, kanalen en sloten. Deze vaart werd gegraven om de turf uit het gebied ten oosten van Roosendaal naar het Doorlechter turfhoofd - ten noorden van het

Roosendaalse turfhoofd - te kunnen afvoeren in 14e/15e eeuw (zie ook [3.1](#)). Een gedeelte van de turfvaart is nog herkenbaar als watergang, maar een deel niet meer.

De archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied is laag. In [4.11](#) wordt hierop nader ingegaan.



Afbeelding 12: Cultuurhistorische waardenkaart

2.3.8 Aardkundige waardenkaart

De provincie wil de aardkundige waarden behouden vanwege de ecologische en cultuurhistorische betekenis. Ze zijn onvervangbaar. Vanuit die gedachte heeft de provincie veertig gebieden van provinciale of nationale betekenis opgenomen in het streekplan en voorzien van aanvullende ruimtelijke bescherming.

De aardkundig waardevolle gebiedenkaart is de concrete uitwerking van de veertig, tot nu toe alleen globaal begrensde, gebieden. Hij bestaat uit een kaartatlas en een toelichting. De provincie geeft op deze manier een impuls aan behoud en ontwikkeling van aardkundige waarden, in én buiten de veertig gebieden. In tegenstelling tot de Cultuurhistorische Waardenkaart ([2.3.7](#)) is de Aardkundige Waardenkaart geen dynamische kaart die regelmatig wijzigt.

In of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen aardkundig waardevolle gebieden aangewezen.

2.4 Beleid waterschap

2.4.1 Keur waterschap Brabantse Delta

In december 2009 zijn de Waterwet en de Keur waterschap Brabantse Delta in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en de waterbodem (het watersysteem), en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

De keur van het waterschap is een verordening met wettelijke voorschriften die gelden voor alle oppervlaktewaterlichamen en keringen, op het gebied van waterkwantiteit en -kwaliteit, die in beheer zijn bij het waterschap. De keur is een aanvulling op de Waterwet met verschillende gebods- en verbodsbepalingen. Bij het verlenen van watervergunningen hanteert het waterschap verschillende

beleidsregels. Waaronder “toepassing Waterwet en Keur”. Hierin staat aangegeven in welke situaties een watervergunning kan worden verleend, waarop een aanvraag wordt getoetst en welke voorwaarden aan de watervergunning worden verbonden.

Zo zijn er regels met betrekking tot:

- handelingen in waterkeringen en de daarbij behorende beschermingszones
- handelingen in rivieren, beken en sloten en de daarbij behorende onderhoudsstrook
- waterstaatkundige werken als gemalen, sluizen, stuwen etc.
- de scheepvaart
- uitbreidingen met een toename van >2000 m² verhard oppervlak

Op planniveau is het van belang om rekening te houden met eventuele compensatie voor de uitbreiding van verhard oppervlak > 2000 m². De compensatie dient plaats te vinden volgens de voorkeursvolgorde:

1. infiltreren
2. retentie binnen plangebied
3. retentie buiten plangebied
4. berging in bestaand watersysteem

Bij de dimensionering van de retentie-/infiltratievoorziening dient rekening te worden gehouden met het frequentiebereik van neerslaghoeveelheden met een herhalingsdij van 1 tot 100 jaar. De retentiebehoefte is het grootst bij T=100 en hierdoor is deze waarde maatgevend voor de planvorming.

Waterkwaliteitsaspecten spelen ook een belangrijke rol voor de waterbeheerder. Voor het grootste deel wordt hierin voorzien door landelijke regelgeving in de vorm van AmvB's. Het beleid van het waterschap blijft beperkt tot enkele specifieke onderdelen. Het waterschap hanteert de meest recente versie van de CIW-nota's. Het waterschap voert eigen beleid op de volgende onderdelen:

- Grote lozingen die niet onder een AmvB vallen (immissietoets)
- Kleine lozingen:
 - * Hemelwater
 - * Met geringe milieurelevantie
 - * Uit gemengde rioolstelsels.

Bij het opstellen van de watertoets wordt ook gekeken of de Keur van toepassing is.

2.4.2 Waterbeheerplan 2010-2015

Het waterschap werkt aan een beter watersysteem, voor mensen en voor flora en fauna. Het watersysteem moet robuuster worden: veiliger, minder kwetsbaar voor regenval en droogte, schoner, natuurlijker en beter toegankelijk voor recreanten. Deze thema's pakt het waterschap in samenhang aan. In het waterbeheerplan staan de doelen en de noodzakelijke ingrepen. Bij de keuze daarvan heeft het waterschap een afweging gemaakt tussen belangen van boeren, bedrijven, burgers, natuurbeheerders en andere partijen.

Het plan is op 22 december 2009 in werking getreden en is geldig tot 22 december 2015. Na zes jaar wordt het plan geactualiseerd.

Wat is de visie op het waterbeheer na 2010?

- *Dynamische samenleving*
Het waterschap heeft drie heel verschillende toekomstbeelden verkend en daaruit afgeleid welke voorbereidingen altijd goed zijn.
- *Verantwoord en duurzaam*
Maatschappelijk verantwoord ondernemen is verankerd in het werkproces. Zuinig omgaan met water en energie en gebruik van duurzame materialen zijn daar onderdelen van.
- *Inhaalslag beheer en onderhoud*
De afgelopen jaren lag het accent op aanleg van nieuwe projecten. De komende jaren krijgen beheer en onderhoud een impuls.
- *Effectief samenwerken*

Veel partijen zijn betrokken bij waterbeheer. Samenwerken op alle niveaus maakt het waterbeheer effectiever en goedkoper.

Wat zijn de kaders voor het waterbeheerplan?

- *Waterplannen op alle niveaus*
Het Nationale Waterplan en het Provinciale Waterhuishoudingsplan vormen de kaders voor het waterbeheerplan, samen met de wet- en regelgeving. Alle waterplannen zijn gelijktijdig in de inspraak gebracht.
- *Gebiedsproces als basis*
Gemeenten en belangengroepen hebben de basis voor het waterbeheerplan gelegd tijdens gebiedsprocessen.
- *Controleren en aanpassen*
Het waterbeheerplan geeft ruimte voor het continue proces van controleren en aanpassen.

Via het uitvoeren en opstellen van een watertoets worden de diverse beleidskaders van het waterschap gewaarborgd. Ook voor onderliggend plan is een watertoets uitgevoerd. Voor de resultaten wordt verwezen naar [4.8](#).

2.4.2 Waterbeheerplan 2010-2015

Het waterschap werkt aan een beter watersysteem, voor mensen en voor flora en fauna. Het watersysteem moet robuuster worden: veiliger, minder kwetsbaar voor regenval en droogte, schoner, natuurlijker en beter toegankelijk voor recreanten. Deze thema's pakt het waterschap in samenhang aan. In het waterbeheerplan staan de doelen en de noodzakelijke ingrepen. Bij de keuze daarvan heeft het waterschap een afweging gemaakt tussen belangen van boeren, bedrijven, burgers, natuurbeheerders en andere partijen. Het plan is op 22 december 2009 in werking getreden en is geldig tot 22 december 2015. Na zes jaar wordt het plan geactualiseerd.

Het Waterbeheerplan is anders dan voorgaande plannen. Het plan bevat minder details en biedt daardoor meer ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. In zes jaar tijd kan er veel veranderen. Daarom controleert het waterschap tijdens de planperiode regelmatig of doelen en maatregelen nog steeds goed gekozen zijn of dat aanpassing nodig is. Het waterbeheerplan geeft de basis voor dit continue proces van plannen (wat willen we bereiken?), doen (wat gaan we doen?), controleren (hoe meten we de resultaten?) en aanpassen (wat hebben we de afgelopen jaren geleerd?). Bij ieder thema zijn deze onderwerpen terug te vinden.

Wat is de visie op het waterbeheer na 2010?

- *Dynamische samenleving*
Het waterschap heeft drie heel verschillende toekomstbeelden verkend en daaruit afgeleid welke voorbereidingen altijd goed zijn.
- *Verantwoord en duurzaam*
Maatschappelijk verantwoord ondernemen is verankerd in het werkproces. Zuinig omgaan met water en energie en gebruik van duurzame materialen zijn daar onderdelen van.
- *Inhaalslag beheer en onderhoud*
De afgelopen jaren lag het accent op aanleg van nieuwe projecten. De komende jaren krijgen beheer en onderhoud een impuls.
- *Effectief samenwerken*
Veel partijen zijn betrokken bij waterbeheer. Samenwerken op alle niveaus maakt het waterbeheer effectiever en goedkoper.

Wat zijn de kaders voor het waterbeheerplan?

- *Waterplannen op alle niveaus*
Het Nationale Waterplan en het Provinciale Waterhuishoudingsplan vormen de kaders voor het waterbeheerplan, samen met de wet- en regelgeving. Alle waterplannen zijn gelijktijdig in de inspraak gebracht.
- *Gebiedsproces als basis*

Gemeenten en belangengroepen hebben de basis voor het waterbeheerplan gelegd tijdens gebiedsprocessen.

- **Controleren en aanpassen**

Het waterbeheerplan geeft ruimte voor het continue proces van controleren en aanpassen.

Via het uitvoeren en opstellen van een watertoets worden de diverse beleidskaders van het waterschap gewaarborgd. Ook voor onderliggend plan is een watertoets uitgevoerd. Voor de resultaten wordt verwezen naar [4.8](#).

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal

De Structuurvisie Plus (januari 2001) is een plan waarin op hoofdlijnen wordt aangegeven hoe in de toekomst moet worden omgegaan met zaken als woningbouw, recreatie, bedrijventerrein, natuur, verkeer, water en landbouw voor het grondgebied van de gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal. Voor een groot deel hebben Bergen op Zoom en Roosendaal daar al over nagedacht toen deze gemeenten ieder afzonderlijk een structuurvisie maakten. In Roosendaal is deze visie in 1998 onder de naam Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2010 (ROS 2030) vastgesteld door de gemeenteraad. Op hoofdlijnen wijkt de Structuurvisie Plus niet af van de afzonderlijke structuurvisies. Toch zijn er bepaalde ontwikkelingen, zoals de aanleg van de industriegebieden Borchwerf II en Auvergnepolder bij Bergen op Zoom, die bij de verdere uitwerking extra aandacht vragen.



Afbeelding 13: Uitsnede uit StructuurvisiePlus

In de StructuurvisiePlus vormen de kwaliteiten van een gebied een zeer belangrijke wegingsfactor bij de keuze van de meest geschikte locaties voor allerlei voorzieningen. In de Structuurvisie Plus-benadering zijn de fysieke dragers van de duurzame kwaliteit van de stad en het landschap conditionierend voor de invulling van een gebied met programma's voor wonen, werken en recreëren. Borchwerf II is in deze structuurvisie aangeduid als mogelijke ontwikkelingsrichting op de lange termijn. Daarbij is aangegeven dat het ongewenst en improductief is wanneer twee buurgemeenten, in deze Bergen op Zoom en Roosendaal, elkaar beconcurreren bij het binnenhalen van een bepaald bedrijf. Er zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop potentiële nieuwkomers benaderd worden en over mogelijke differentiatie in aanbod van bedrijventerrein.

2.5.2 Economisch Actieplan Actualisatie 2009-2012

Eind 2002 heeft de gemeente Roosendaal met het Economisch ActiePlan (EAP) een nieuw instrument ingevoerd om meer richting te geven aan haar activiteiten op economisch beleidsterrein. Daarmee werd ingegaan op een uitnodiging van de sociaal-economische partners om "samen te ondernemen" in de sociaal-economische ontwikkeling van Roosendaal. Het centrale beleidsdoel "het versterken van de lokale en regionale economie" werd niet anders, de werkwijze echter wel. Het EAP moest vooral een interactief uitvoeringskader worden waarbinnen de gemeente samen met ondernemend

Roosendaal vorm zou geven aan de verdere economische ontwikkeling. De nieuwe werkwijze betrof met name de uitgangspunten: (interactieve) samenwerking, regionaal denken en integrale aanpak. Het ging daarbij ook om het scheppen van algemene voorwaarden als het mobiliseren van know-how en de zorg voor meer dynamiek.

Het proces krijgt met name vorm door de jaarlijkse evaluatie- en actualisatiecyclus. Deze cyclus betreft het volgende proces. Op basis van een evaluatierapport wordt steeds gekeken naar de voortgang van het EAP en terug gekeken naar het voorgaande jaar. Een economische barometer zorgt voor een actueel beeld van de lokale economische ontwikkeling. Beide rapportages vormen de input voor een vast te stellen actualisatie van het EAP. Ter voorbereiding van het actualisatiebesluit wordt in een speciaal georganiseerde SEOR-bijeenkomst (Sociaal-Economische Overleg Roosendaal) aan de partners gelegenheid geboden om te adviseren in de te volgen koers en de prioritering. Geconstateerd wordt dat het belang van het EAP en het proces er omheen breed wordt onderkend.

Het Economisch Actieplan heeft als algemene doelstelling: "het versterken van de lokale en regionale economie". De kern van het EAP is samen te vatten als 'wie doet wat wanneer'. Oftewel: het vastleggen van de economische agenda op een zo'n concreet mogelijk niveau. Als afgeleide van de algemene doelstelling zijn de volgende (concrete) subdoelstellingen geformuleerd:

- de evaluatie en actualisatie van het gemeentelijke beleid;
- het onderhouden van een interactief uitvoeringskader waarbinnen samen met ondernemend Roosendaal, de aanwezige instanties en de regio de verdere sociaal-economische ontwikkeling wordt uitgelijnd;
- het verzorgen van een monitor (economische barometer) op basis waarvan de lokale economie en de primaire doelstelling van dit actieplan bewaakt kunnen worden. Belangrijke algemene indicatoren daarbij zijn vooral werkgelegenheid (in relatie tot werkloosheid), als ook de opbouw van de aanwezige economische structuur.

Met de actualiseringsnota en het evaluatieproces dat hieraan vooraf is gegaan, wordt voorzien in het continue beleidsproces zoals dat in bovenvermelde subdoelstellingen is verwoord.

Het EAP en ook deze actualisatie ervan richt zich vooral op de stad en de bedrijventerreinen. Dat de aandacht slechts in beperkte mate uitgaat naar de dorpen en het buitengebied wil echter niet zeggen dat hier geen economische belangen behartigd moeten worden! De aanwezigheid van economische functies zoals de agrarische sector, detailhandel, horeca en toerisme zijn zeker van belang voor de leefbaarheid van de kernen. Dit economische belang vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt binnen de reguliere werkzaamheden van economische zaken, als ook bij de specifieke gebiedsgerichte aanpak van de dorpen en het buitengebied.

Bedrijventerreinenbeleid

In 2007 is de beleidsnotitie 'samen in samenhang' vastgesteld. Hierin is het integraal bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Roosendaal voor de periode 2007-2011 verwoord ([2.5.3](#)).

De uitgangspunten en voorwaarden voor integraal bedrijventerreinbeleid:

- a. Publiek ondernemerschap
- b. Regionale oriëntatie

- c. Lokale samenwerking
- d. Gebiedsgerichte aanpak

Vanuit de sociaal-economische invalshoek is en blijft het bevorderen van de werkgelegenheid de centrale doelstelling van bedrijventerreinenbeleid. Met het aantrekken en behouden van bedrijven ontstaat immers direct en indirect (nieuwe) werkgelegenheid voor de gemeente. Het creëren en handhaven van een goed productiemilieu en ondernemingsklimaat is hierbij van belang. Deze zaken bevorderen bedrijvigheid en dragen zodanig bij aan de economische groeikansen van de gemeente en de regio.

Met bedrijventerreinen als één van de voornaamste motoren voor werkgelegenheid in de regio kunnen expliciete doelen t.a.v. de bedrijventerreinen van de gemeente Roosendaal gesteld worden. De beleidsdoelstellingen voor de periode 2007 tot 2011 zijn:

1. Het verbeteren, waar nodig, van de infrastructuur en het ondernemingsklimaat op de bedrijventerreinen.

De gemeente Roosendaal is in 2001 begonnen om haar bestaande, verouderde, bedrijventerreinen in functie en aanzien te verbeteren. De herstructurering van Borchwerf I en Majoppeveld is de belangrijkste pijler hierin geweest. Beide bedrijventerreinen zijn inmiddels opgenomen in de Topper-regeling van het ministerie voor Economische Zaken. Middels het doorlopen van de in deze regeling opgenomen stappen, moet de herstructurering van Roosendaals belangrijkste bedrijventerreinen per 2015 gerealiseerd zijn. Een belangrijk onderdeel, de herstructurering van het openbaar gebied op Borchwerf West, is in de loop van 2008 afgerond.

2. Het handhaven van de uitstraling en de voorzieningen behorend bij een modern en duurzaam bedrijventerrein.

De herstructureringsprojecten die uit doelstelling 1 voortvloeien, leveren een visie per bedrijventerrein op over de gewenste uitstraling en voorzieningen van de terreinen. Gemeentelijk beleid is erop gericht om de verbeteringen die naar aanleiding van de herstructurering zijn ingevoerd, vast te houden en tenminste te handhaven. Dit moet ertoe leiden dat de Roosendaalse bedrijventerreinen, in de toekomst voortdurend als modern en duurzaam aan te duiden zijn.

3. Het uitbreiden van de werkgelegenheidspotentie van de regio door middel van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinengebieden.

Naast het verbeteren van bestaande bedrijventerreinen is de gemeente Roosendaal haar bedrijventerreinen aanzienlijk aan het uitbreiden. Borchwerf II is als ontwikkelingsproject opgenomen in de Topper-regeling. Daarnaast is het gebied ten oosten van (bestaand) Majoppeveld ook in ontwikkeling. Met deze uitbreidingen heeft de gemeente Roosendaal een belangrijke rol in de bovenregionale samenwerkingsverbanden die momenteel een rol spelen bij de totstandkoming van openbare ruimtelijke plannen. Roosendaal positioneert zich als belangrijke stad in de economische ontwikkeling van provincie Noord-Brabant en Nederland. Een stad die ruimte creëert voor ondernemerschap. In overleg met de regio wordt onderzocht of er nog meer behoefte is aan bedrijventerrein, specifiek voor logistiek en distributie omdat na realisering van logistiek park Moerdijk er geen aanbod meer is voor deze vorm van bedrijvigheid.

4. Het realiseren van een Startercentrum Roosendaal.

Met verschillende partijen (BHB, Aramis Allee Wonen, Onderwijs en bedrijfsleven) is een businessplan opgesteld voor een startercentrum, waarbij niet alleen bedrijfsruimte aangeboden wordt maar ook een heel pakket aan ondersteunende diensten. Het businessplan wordt verder vertaald naar een concreet plan van aanpak.

2.5.3 Samen in Samenhang, Integraal bedrijventerreinbeleid 2007-2011 (mei 2007)

De gemeente Roosendaal bevindt zich in West Brabant tussen de steden Breda, Antwerpen, Bergen op Zoom en Rotterdam. In het uitvoeringsplan Brabantse Buitensteden en Woensdrecht is vastgesteld dat Roosendaal een bovenregionale werkgelegenheidsfunctie heeft.

Vanuit de sociaal-economische invalshoek is en blijft het bevorderen van de werkgelegenheid de centrale doelstelling van bedrijventerreinenbeleid. Ook het creëren en handhaven van een goed productiemilieu en ondernemingsklimaat blijft belangrijk. De beleidsdoelstellingen, voor de periode 2007-2011 ten aanzien van de bedrijventerreinen van de gemeente Roosendaal zijn:

- *Het verbeteren, waar nodig, van de infrastructuur en het ondernemingsklimaat op bedrijventerreinen.*
Sinds 2001 is de gemeente bezig om haar bestaande, verouderde, bedrijventerreinen in functie en aanzien te verbeteren. De herstructurering van Borchwerf I en Majoppeveld is de belangrijkste pijler hierin geweest. Beide bedrijventerreinen zijn inmiddels opgenomen in de Topper-regeling van het ministerie voor Economische Zaken. Middels het doorlopen van de in deze regeling opgenomen stappen, moet de herstructurering van Roosendaals belangrijkste bedrijventerreinen per 2015 gerealiseerd zijn.
- *Het handhaven van de uitstraling en de voorzieningen behorend bij een modern en duurzaam bedrijventerrein.*
De herstructureringsprojecten die uit de eerste doelstelling voortvloeien, leveren een visie per bedrijventerrein op over de gewenste uitstraling en voorzieningen van de terreinen. De verbeteringen die naar aanleiding van de herstructurering zijn ingevoerd, dienen te worden vastgehouden en tenminste gehandhaafd te blijven. Dit moet ertoe leiden dat de Roosendaalse bedrijventerreinen in de toekomst voortdurend als modern en duurzaam aan te duiden zijn.
- *Het uitbreiden van de werkgelegenheidspotentie van de regio door middel van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.*
Naast het verbeteren van bestaande bedrijventerreinen is ook uitbreiding noodzakelijk. Dit krijgt gestalte in Borchwerf II. Ook Majoppeveld zal in oostelijke richting uitbreiden. Met deze uitbreidingen heeft de gemeente een belangrijke rol in de bovenregionale samenwerkingsverbanden die momenteel een rol spelen bij de totstandkoming van openbare ruimtelijke plannen. Roosendaal positioneert zich als belangrijke stad in de economische ontwikkeling van provincie Noord-Brabant en Nederland. Een stad die ruimte creëert voor ondernemerschap.

Een integrale aanpak van bedrijventerreinbeleid vraagt om aandacht voor een aantal thema's die van belang zijn voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen:

- ruimtelijk beleid
- verkeer en vervoer
- onderhoud buitenruimte
- ICT infrastructuur
- veiligheid
- milieu
- regionale samenwerking
- parkmanagement
- profilering
- arbeidsmarkt

Ten aanzien van het thema ruimtelijk beleid onderschrijft en nuanceert de gemeente tegelijkertijd het provinciale bedrijventerreinenbeleid zoals dat verwoord is in de Verordening ruimte ([2.3.2](#)).

De gemeente Roosendaal geeft met betrekking tot intensief ruimtegebruik voorkeur aan het begrip zorgvuldig ruimtegebruik. De gemeente staat volledig achter het belang en de noodzaak van intensief ruimtegebruik, maar bemerkt dat het optimaal benutten van een bepaald aantal vierkante meters op een bedrijventerrein niet altijd en per definitie tot een stijging van het arbeidspotentieel per vierkante meter leidt. Dit is zeker het geval op logistieke bedrijventerreinen zoals in Roosendaal, waar optimale benutting van vierkante meters vaak tot verbeteringen in opslag en transport (ruime draaicirkels voor vrachtwagens) leidt, zonder dat het tot toename van het aantal arbeidsplaatsen leidt. Met bovenstaande nuancering van het begrip zuinig ruimtegebruik zet de gemeente zich voortvarend in voor de optimale benutting van beschikbare ruimte op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

2.5.4 Masterplan Borchwerf II

In het Masterplan Borchwerf II (Grontmij, Advies & Techniek, december 1999) zijn de contouren voor de ontwikkeling van Borchwerf II geschetst. In het Masterplan is de integrale gebiedsvisie voor het zoekgebied Borchwerf II neergelegd. Daarnaast is ingegaan op de haalbaarheid van de voorgestelde ontwikkelingen wat betreft grondverwerving, financiering, communicatie, juridisch procedureel traject en tijdspad.

In het Masterplan wordt gesteld dat voor de planontwikkeling een duurzaam bedrijventerrein uitgangspunt is; een goed functionerend bedrijventerrein waarbij recht wordt gedaan aan de aanwezige kwaliteiten in het zoekgebied (inpassing en versterking van de aanwezige ecologische structuren). Voor Borchwerf II zijn structuurdragers en velden onderscheiden. De ligging van de structuurdragers is het ordenend principe van Borchwerf II en leidt tot een segmentering en zonering. Zo zijn de gebieden die geschikt zijn voor hoogwaardige bedrijvigheid ('zichtlocaties') gesitueerd in smalle zones parallel aan de noordzuidgerichte A17 en op termijn aan de omlegde A58. In totaal zijn 7 velden onderscheiden (velden A t/m G).

2.5.5 Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2008-2015 (Partiële actualisatie)

Roosendaal is strategisch gelegen op een knooppunt van autosnelwegen en spoorlijnen tussen twee van de meest verstedelijkte gebieden van Europa, namelijk de Randstad en de regio Antwerpen-Brussel-Gent-Leuven (de Vlaamse Ruit). Deze ligging geeft de stad en haar omgeving een enorme aantrekkingskracht voor ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer.

In 2007 is het GVVP, zoals bij de vaststelling van het plan is bepaald, tussentijds geëvalueerd. De geactualiseerde rapportage bouwt voort op het in 2004 vastgestelde GVVP, aangevuld met de bevindingen uit de evaluatie. De voornaamste conclusie van de evaluatie is dat het GVVP 2004-2015 als beleids- en uitvoeringskader een hoge gebruikswaarde heeft. Doelen zijn gehaald en tal van projecten zijn uitgevoerd.

Het geactualiseerde GVVP is het integrale verkeers- en vervoerskader voor de periode 2008–2015 met een doorkijk tot 2025. Het dient bij lopende en toekomstige ontwikkelingen gehanteerd te worden als leidraad voor het beleid, beleidsuitwerking en uitvoering van projecten. Het betreft hier een partiële actualisatie: slechts de onderdelen waarin veranderingen zijn opgetreden, zijn in dit GVVP aangepast.

Vanuit de hoofddoelstelling: 'Het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaaleconomische activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt' zijn concrete doel- en taakstellingen geformuleerd naar de volgende vier thema's: mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Verder zijn er aanvullende doelen en taken geformuleerd en gekoppeld aan effectindicatoren. De toekomstscenario's zijn geactualiseerd op basis van actuele ruimtelijke ontwikkelingen en er is een systeem ontwikkeld voor systematische monitoring.

Ten aanzien van Borchwerf II is in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgenomen dat de gemeente Roosendaal zich ten aanzien van de hoofdwegenstructuur inzet voor de aanpassing van de A17-aansluiting Borchwerf om het extra verkeer ten gevolge van Borchwerf II te kunnen verwerken in relatie tot de kruising met de Stepvelden en een verbindingsweg tussen Borchwerf I, Borchwerf II en Majoppeveld alsmede een extra verbinding tussen Borchwerf I en II via een stamlijn. De eerste doelstelling is inmiddels gehaald.

2.5.6 Milieubeleidsplan

Het milieubeleidsplan geeft de ambities en (rand)voorwaarden aan met betrekking tot milieu voor de andere beleidsterreinen. Het plan is daarom vooral intern bindend en richtinggevend voor de gemeente. Het milieubeleidsplan heeft een planperiode van vier jaar. Het beleidsplan bestaat uit twee delen. Een beleidsmatig deel - het eigenlijke Milieubeleidsplan - en een deel dat bestaat uit het Meerjarenuitvoeringsprogramma en de Milieumonitor.

Deel 1: Het beleidsmatige deel

De kernbegrippen uit het milieubeleidsplan zijn: verinnerlijking, programmatische aanpak, eigen verantwoordelijkheid, kwaliteit, milieurendement en het gebruik van lokale beleidsvrijheid.

Het belangrijkste uitgangspunt is het op een zo goed en efficiënt mogelijke wijze uitvoeren van het milieubeleid, dat wil zeggen het verder inbedden van de uitvoering in de organisatie oftewel het verder verinnerlijken van het milieu in andere beleidsvelden.

Het geformuleerde beleid is een verdere uitwerking van de startnotitie 'Inhoudelijke aandachtspunten voor het nieuwe geactualiseerde milieubeleidsplan 2003-2007' die in april 2003 is vastgesteld. In de startnotitie is de richting aangegeven voor de ambities en de te volgen koers voor het milieubeleid in de komende jaren. Het milieubeleidsplan zet voor een groot deel het reeds in gang gezette beleid

voort. De startnotitie resulteerde in de formulering van vijf opgaven. Het milieubeleidsplan is opgebouwd aan de hand van deze opgaven.

- *Verinnerlijkingopgave*

Dit hoofdstuk geeft de randvoorwaarden/kaders vanuit milieu aan waaraan de beleidsvelden afval, natuur en landschap, water en verkeer en vervoer dienen te voldoen.

- *Bedrijfsgerichte opgave*

In dit hoofdstuk wordt met name ingegaan op de milieuvergunningverlening en de milieuhandhaving van de bedrijven in de gemeente, alsook van de gemeente als bedrijf. Ook wordt aandacht besteed aan de interne milieuzorg in de gemeente.

- *Omgevingsgerichte opgave*

Dit hoofdstuk bestaat uit 9 thema's: externe veiligheid, duurzaam bouwen, duurzame energie, omgevingsbeleid, geluid, geur/lucht, bodem, milieu en gezondheid.

- *Communicatieve opgave*

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieucommunicatie. Deze milieucommunicatie is onder te verdelen in milieuvoorlichting, milieueducatie en milieuparticipatie.

- *Organisatorische opgave*

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de gewenste organisatievorm om te komen tot een optimale uitvoering. Hierbij wordt aandacht besteed aan het versterken van de externe integratie, versterken van de kaderstellende en sturende rol van de raad met betrekking tot het milieubeleid en het versterken van de klantrelatie gemeente - Regionale Milieudienst (RMD).

Per hoofdstuk (met uitzondering van het laatste) worden de verschillende thema's nader uitgewerkt met als hoofddoelstelling: minimaal behoud, maar liever verbetering van de leefkwaliteit in de gemeente Roosendaal. Per opgave wordt een aantal milieuthema's behandeld. Per milieuthema wordt vervolgens ingegaan op de stand van zaken in de gemeente en wat er op grond van wetgeving en beleid van rijk en provincie van de gemeente wordt verwacht. Per thema zijn op deze wijze de ambities, doelen en activiteiten voor de komende 4 jaren in de gemeente beschreven.

Deel 2: Het meerjarenuitvoeringsprogramma en de Milieumonitor

Het *Meerjarenuitvoeringsprogramma* (MUP) geeft voor een periode van 4 jaar - de geldigheidsduur van het Milieubeleidsplan - aan welke activiteiten er in welk jaar uitgevoerd zullen worden om de beleidsdoelen te kunnen halen. Het meerjarenprogramma is niet statisch. Jaarlijks wordt een Milieu-uitvoeringsprogramma opgesteld, eventueel aangevuld met een beleidsparagraaf. Hiermee kan geanticipeerd worden op tussentijdse ontwikkelingen. In het MUP zijn geen activiteiten opgenomen die specifiek op Borchwerf II betrekking hebben. Met algemene acties zoals het vastleggen van veiligheidsafstanden/risicozones in ruimtelijke plannen, wordt vanzelfsprekend rekening gehouden.

De *Milieumonitor* is een instrument om op systematische wijze de voortgang van de uitvoering van het milieubeleid te volgen. In het Milieubeleidsplan zijn beleidsdoelen en activiteiten met de bijbehorende indicatoren geformuleerd. Door het jaarlijks meten (monitoren) van de indicatoren kan beoordeeld worden of de doelen gehaald worden of in zicht komen. Ook zijn hier mogelijk trends uit af te leiden. Ook kan hieruit worden afgeleid op welke terreinen nog extra actie nodig is om de doelen te halen/benaderen.

Om de gestelde milieudoelstellingen te halen, is de afgelopen jaren een aantal convenanten gesloten.

- Verklaring van Dussen (tussen 19 gemeenten op het gebied van CO₂-reductie, duurzame energie, energiebesparing)
- Convenant Duurzaam Bouwen (tussen gemeenten, woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars waarbij is afgesproken een duurzame bijdrage te leveren aan nieuw te bouwen woningen en bij grootonderhoud, renovatie en herstructurering van bestaande woningen, epc 0,72),
- Countdown 2010 (verklaring m.b.t. biodiversiteit, wereldwijd)

- Verklaring Roosendaal Millenniumgemeente (Roosendaal doet mee met een landelijke, door de VNG internationaal opgezette actie, om mee te helpen om de 8 door de Verenigde Naties in 2000 opgestelde millenniumdoelstellingen voor 2015 te halen.
- Deelnameverklaring Duurzaam Inkopen (intentie is uitgesproken om duurzaamheid serieus te nemen en te betrekken in het inkoopproces)

In 2010 is gestart met het herijken van het Milieubeleidsplan. Dit moet in 2011 leiden tot een handleiding waarbij de verbinding tussen sociale, economische en ruimtelijke/milieu thema's voorop staat. Daarnaast wordt een actieprogramma opgesteld waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen uitvoering van wettelijke milietaken en taken met meer beleidsvrijheid. De producten gezamenlijk zullen het huidige Milieubeleidsplan vervangen.

2.5.7 Groen- en landschapsplan voor de Brabantse buitensteden: De Zoom van West Brabant

De gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal hebben gezamenlijk de beleidsnota voor groen- en landschapsbeleid, onder de titel 'De Zoom van West Brabant' opgesteld (november 2004).

Dit landschapsontwikkelingsplan (LOP) richt zich zowel het buitengebied als op de kernen. De opgave voor het landschapsontwikkelingsplan is een samenhangende beleidsvisie te geven op het landschap - inclusief het groen in het stedelijke landschap- van Bergen op Zoom en Roosendaal. In de visie worden de bestaande ruimtelijke beleidsvisies en lopende projecten geïntegreerd.

Het LOP geeft antwoorden op de vraag hoe de landschappelijke kwaliteiten -belevingswaarde cultuurhistorie, natuur, recreatieve waarde- gewaarborgd kunnen worden. Ook geeft het aan hoe het ruimtelijk beleid en de ontwikkelingen voor een vitaal platteland kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het landschap.

Dit resulteert voor het LOP in drie centrale opgaven.

1. Het LOP omschrijft de *huidige en gewenste kwaliteit en structuur* van het landschap. Het plan geeft bovendien op hoofdlijnen aan, waar en in hoeverre ontwikkeling, bescherming, onderhoud en herstel nodig is. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe het landschap ruimte kan bieden aan uiteenlopende vormen van gebruik -wonen, werken en recreëren -die als vanzelfsprekend horen bij een vitaal platteland.
2. Het LOP *geeft voorstellen voor de afstemming van de dynamiek op het landschap*. Essentieel is daarbij hoe en in welke mate de veranderende landbouw en andere al of niet nieuwe functies ruimte en vorm krijgen. Daarbij dient sprake te zijn van behoud, zorgvuldige inpassing en nieuwe ruimtelijke kwaliteit. De landschapsontwikkelingsvisie spreekt zich uit over de mogelijkheden voor ontwikkeling. Met name is de inzet om vernieuwingen tot meer kwaliteit te laten leiden en bedreigingen voor het landschap af te wenden.
3. Het LOP geeft aan *hoe gemeenten aan draagvlak en realisatie kunnen werken*. Van belang bij dit onderdeel aan te geven wat de taken van de gemeenten zijn en hoe met derden samengewerkt kan worden. Hierbij komt ook aan de orde welke middelen ingezet kunnen worden en welk deel van de opgave prioriteit krijgt.

Vanuit deze centrale opgaven zijn vier thema's voor de landschapsontwikkelingsvisie geformuleerd.

- a. De duurzame structuur van reliëf, natuur en water
- b. Het agrarische werklandschap
- c. De cultuurhistorische structuur
- d. Het landschap en de kernen

Er zijn twee sporen voor de realisatie van de landschapsontwikkelingsvisie.

1. De landschapsontwikkelingsvisie krijgt een doorwerking in ruimtelijk beleid. De gemeenten zullen de inhoudelijke visie over landschapsontwikkeling hanteren bij toetsing en planvorming.
2. De gemeenten initiëren uitvoeringsprojecten. Het zijn meestal samenwerkingsprojecten met derden: het waterschap, terreinbeherende organisatie en particulieren.

Door beide sporen te volgen, wordt bereikt dat de planologische doorwerking en de actieve kant van het landschapsbeleid elkaar versterken en dat het draagvlak voor de kwaliteit van het landschap zal toenemen.

Er zijn 9 uitvoeringsprojecten die in het LOP prioriteit hebben gekregen. Geen van deze projecten heeft betrekking op het plangebied Borchwerf II.

2.5.8 Waterplan Roosendaal

Het Waterplan (november 2004) is een samenwerkingsproduct van de gemeente Roosendaal, Waterschap Brabantse Delta, Waterleidingmaatschappij Brabant Water en provincie Noord-Brabant. Het plan vormt de opstap naar een intensieve en efficiënte samenwerking vanuit het besef dat alleen op deze manier de veelal integrale waterproblemen aangepakt kunnen worden. Het Waterplan is een vrijwillige planvorm die geen wettelijke verankering kent. De doelstellingen uit dit Waterplan dienen dan ook vertaald te worden in de gemeentelijke plannen die wel een juridische grondslag kennen. Het Waterplan vervult in dat opzicht de functie van Koepelplan op gemeentelijk niveau.

In het Waterplan wordt vooruit geblikt op de wijze waarop in de toekomst met water binnen Roosendaal wordt omgegaan. De doelen van het Waterplan zijn:

- inzicht in het functioneren van het watersysteem en de wijze waarop dit bepalend is voor functies als groen, wonen, werken en recreatie;
- het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op het waterhuishoudkundig beleid binnen de gemeente Roosendaal;
- het benoemen van ingrepen gericht op het verbeteren van de Roosendaalse waterhuishouding.

Deze doelen dragen bij aan het realiseren van de hoofddoelstelling van het nieuwe waterbeheer: 'Het creëren van een duurzaam en veerkrachtig watersysteem met een daarop afgestemd water- en landgebruik tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten'. Vanuit een brede participatie waarin niet alleen de verschillende overheidsinstanties maar ook belangengroepen hebben meegewerkt, worden in dit Waterplan doestellingen, beleidsregels en maatregelen uitgewerkt die toewerken naar het bereiken van dit gewenste eindbeeld.

Algemeen streefbeeld Waterplan Roosendaal

In 2030 moet er in de gemeente Roosendaal sprake zijn van een watersysteem waarin het grondgebruik zodanig is afgestemd op het natuurlijk functioneren van het watersysteem dat daarmee variaties in waterkwantiteit en -kwaliteit eenvoudig kunnen worden opgevangen (veerkracht). Dit houdt in dat de verschillende vormen van grondgebruik en de karakteristieken van het watersysteem meer met elkaar in evenwicht worden gebracht, zodat er een minimum aan ingrepen in het watersysteem nodig is om de gewenste gebruiksfuncties te kunnen uitoefenen. De waterketen is verder geoptimaliseerd waardoor er negatieve kwaliteitsinvloed op het watersysteem tot een aanvaardbaar minimum wordt teruggebracht evenals het verbruik van grondstoffen. Binnen de keten werken de organisaties op efficiënte en doelmatige wijze samen. De intensievere samenwerking beperkt zich niet tot de waterketen. Hierdoor vormen organisatorische grenzen niet langer een belemmering in het operationele waterbeheer, zodat een hoge mate van transparantie wordt bereikt en er geen ruimte resteert voor het onderling afwentelen van problemen. Het waterbeheer wordt door de betrokken organisaties als collectieve verantwoordelijkheid beschouwd en als zodanig inhoud gegeven vanuit de eigen verantwoordelijkheid.

De toekomst van het Roosendaalse water

Het algemene streefbeeld schetst een fraai toekomstbeeld, maar is nog te weinig concreet om maatregelen aan te koppelen. Gelet op het vigerende beleid van de verschillende overheden c.q. waterbeheerders zal de fysieke toestand van het Roosendaalse water de komende jaren sterk verbeteren. Binnen de gehele gemeente wordt daarmee minimaal een algemene basiskwaliteit in het watersysteem bereikt.

Door middel van de vigerende kwaliteitsdoeleinden wordt in alle deelstroomgebieden een meer duurzaam en veerkrachtig functionerend systeem nagestreefd. Binnen de gestelde termijnen van het vigerend beleid wil het waterplan bijdragen aan het realiseren van de basiskwaliteit van de volgende doelstellingen die samen de speerpunten van het waterplan vormen:

- verbetering van de waterkwaliteit;
- verminderen wateroverlast en verlagen inundatierisico (inundatie = het onder water zetten van een stuk land);
- vergroting van landschapsecologische waarden;
- een duurzaam en verantwoord gebruik van (drink)water;

- vergroting van belevingswaarde;
- organisatie, participatie en communicatie

Boven op deze doelstellingen worden vanuit het Waterplan extra ambities geformuleerd: 'de na te streven kwaliteit'. Deze verschilt per deelstroomgebied. In het ene geval ligt het accent meer op waterkwaliteit en beleving en in het andere stroomgebied hangt deze extra ambitie samen met het doelmatig afvoeren van grote hoeveelheden water. Deze ambitie wordt omschreven in de vorm van typologieën die samenvallen met één of meerdere deelstroomgebieden. Er wordt gebruik gemaakt van vijf typologieën:

1. *'beeklopen in het groen'*: met deze typologie wordt sterk ingezet op een ruimtelijk aantrekkelijke en ecologische verantwoorde integratie met de zuidwestelijke stadsrand;
2. *'robuust en veerkrachtig'*: ten opzichte van het basisniveau wordt extra aandacht besteed aan het tegengaan van wateroverlast;
3. *'behoud van bovenlopen'*: met deze typologie wordt een goed nabuurschap nagestreefd, ofwel het dragen van de eigen verantwoordelijkheid en het niet afwentelen van problemen naar benedenstrooms gebied;
4. Een aantal waterpartijen binnen de kern van Roosendaal wordt getypeerd als *'wijkwaterwensen'*; deze typologie impliceert het streven naar optimalisatie van de belevingswaarde;
5. Binnen de gemeente wordt een aantal wateren in een speciale categorie geplaatst: *'cultuurhistorische turfvaarten'*: Deze wateren zijn kunstmatig en passen in principe niet binnen de stroomgebiedsbenadering. Aanvullend op de basiskwaliteit wordt voor deze vaarten ingezet op een optimale inpassing in het landschap en het benutten van het ecologisch potentieel.

Het gebied Borchwerf II is getypeerd als *'behoud van bovenlopen'*. Concrete projecten die betrekking hebben op het gebied Borchwerf II zijn er niet.

2.5.9 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2013

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP) 2010-2013 - vastgesteld in december 2009 - is een strategisch beheerplan. In het verbreed GRP wordt de integratie van de zorgplichten hemelwater, afvalwater en grondwater - waarvan hemelwater en grondwater een nieuwe zorgplicht zijn - vormgegeven. In de Wet gemeentelijke watertaken - in werking per 1 januari 2008 - worden naast de traditionele gemeentelijke zorg voor afvalwater expliciet zorgplichten benoemd voor hemelwater en grondwater. Er wordt uitgegaan van de verantwoordelijkheid van de perceelseigenaar voor maatregelen op het eigen terrein. Indien in het bebouwd gebied sprake is van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand, dan krijgt de gemeente een zorgplicht. Deze gemeentelijke zorgplicht geldt alleen als het gaat om maatregelen die doelmatig zijn en niet tot de verantwoordelijkheid van het waterschap of provincie behoren.

In het VGRP 2010-2013 is opgenomen:

- Hoe de gemeente de komende jaren het gemeentelijk rioleringsstelsel gaat beheren en onderhouden;
- Welke maatregelen de gemeente neemt om wateroverlast door intensieve regenbuien (klimaatverandering) te voorkomen;
- Hoe de gemeente omgaat met de zorg voor regenwater;
- Hoe inzicht verkregen wordt in overlast door hoge grondwaterstanden in de gemeente.

In het VGRP 2010-2013 zijn doelstellingen voor de komende jaren vastgesteld. Daarbij is op basis van de gekozen strategie op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te bereiken en welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn. Hierbij worden ook de gevolgen voor de rioolheffing voor burgers en bedrijven aangegeven. Op welke wijze de noodzakelijke maatregelen, zoals rioleringvervanging of hydraulische en / of milieumaatregelen zullen worden uitgevoerd, wordt in latere operationele plannen opgenomen.

Met behulp van het VGRP 2010-2013 worden de volgende doelstellingen en maatregelen nagestreefd:

- Goed functioneren van de bestaande transportsystemen voor afvalwater, hemelwater en grondwater;
- Zo min mogelijk schoon regenwater of grondwater via de gemengde afvalwaterriolering afvoeren;
- Met het rioleringssysteem het milieu zo min mogelijk belasten;

- Uitvoeren van de maatregelen om water op straat verder te verminderen;
- Bijdrage leveren aan behalen waterkwaliteit conform Kaderrichtlijn Water onder meer door het opsporen van foutieve vuilwataansluitingen op hemelwaterriolen;
- Inzicht krijgen in grondwatersysteem Roosendaal door het opzetten van een meetsysteem en het structureel verzamelen van de meetresultaten.

2.5.10 Nota Integraal Veiligheidsbeleid

In de nota 'Integrale veiligheid' wordt getracht samenhang te brengen in alle aspecten die een rol spelen bij veiligheid. De nota vormt als zodanig een katalysator om veiligheid gemeentebreed de aandacht te geven waar de burgers om vragen.

De nota geeft een kader aan om de ontwikkeling en uitvoering van het veiligheidsbeleid te begeleiden en aan te sturen. Drie aspecten staan daarin centraal: visie, het operationaliseren van het begrip integrale veiligheid en monitoring. Het strategische beleid wordt uitgewerkt aan de hand van zogenaamde veiligheidsstrategieën rond de belangrijkste activiteiten en ontwikkelingen: sociale veiligheid, kleine (veel voorkomende) criminaliteit, overlast en spanningen in de woonomgeving, verkeer, risicobeheersing. De strategieën worden vertaald in producten en acties voor de komende plan periode. Per veiligheidsstrategie wordt tevens het beleidsdoel aangegeven.

Het Handboek Veiligheid - door de gemeente Roosendaal ontwikkeld - biedt inmiddels ruime mogelijkheden om het kwaliteitsaspect veiligheid daadwerkelijk in het gemeentelijk handelen vorm te geven. Naast de nota 'Integraal Veiligheidsbeleid' zijn in dit handboek onder andere opgenomen de monitor Veiligheid, diverse veiligheidskeurmerken en de Veiligheids-Effect-Rapportage (VER).

De nota Integraal Veiligheidsbeleid 1999-2002 gaat niet specifiek op wijken in, maar is voor geheel Roosendaal opgesteld. De Handboeken Politiekeurmerk Veilig Wonen worden periodiek geactualiseerd.

Het bovenstaande heeft onder andere geresulteerd in het systeem van collectieve beveiliging van Borchwerf II.

2.5.11 Beleidsnota Handhaving: Programmatisch handhaven, de manier van werken in Roosendaal

In 2004 is in Roosendaal gestart met de professionalisering van de handhaving. In dat kader is de beleidsnota Handhaving "Programmatisch handhaven, de manier van werken in Roosendaal" vastgesteld. Het doel van het gemeentelijke handhavingbeleid is het verbeteren van de integraliteit en onderlinge afstemming van de handhaving door middel van het invoeren van programmatisch handhaven. Dit houdt in dat jaarlijks een uitvoeringsprogramma wordt voorbereid en vastgesteld. Uit dit programma blijkt welke handhavingactiviteiten - in welke mate en samenhang - door de verschillende handhavingpartners worden uitgevoerd. De prioriteiten zijn neergelegd in de nota "Verbreiding en verdieping programmatisch handhaven in Roosendaal".

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de controle en handhaving van de voorschriften die zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Het ultieme doel van handhaven is het bereiken van normconform gedrag.

Handhaving betreft het toezicht houden op verleende beschikkingen en het toezicht houden op naleving van gebruiksvoorschriften. Bij niet naleving van de voorschriften kan handhavend opgetreden worden. Er kan zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk gehandhaafd worden. Tussen deze twee vormen van handhaving zit een belangrijk verschil. Bestuursrechtelijk handhaven is er op gericht om de overtreding ongedaan te maken. Deze vorm van handhaven heeft dus een herstellende functie, terwijl strafrechtelijk handhaven er op gericht is om de overtreder te bestraffen. Hoewel beide vormen van handhaven dus voorkomen zal de gemeente doorgaans bestuursrechtelijk handhaven.

Aan elke beslissing op het gebied van handhaving gaat een zorgvuldige belangenafweging vooraf. De bevoegdheid tot het toepassen van een handhavingmiddel is een bevoegdheid en geen plicht. In de jurisprudentie is echter wel bepaald dat gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om handhavend op te treden in de regel van deze bevoegdheid gebruik moet maken. Slechts onder

bijzondere omstandigheden mag het bestuursorgaan weigeren dit te doen. Dit kan zich voordoen indien concreet uitzicht op legalisatie bestaat. Ook kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die situatie behoort te worden afgezien.

Handhaving vindt plaats op basis van de nota "Verbreding en verdieping programmatisch handhaven in Roosendaal". In deze nota zijn, op basis van een probleem- en risicoanalyse, prioriteiten bepaald. De keuze wanneer wel en wanneer niet wordt gehandhaafd is hierdoor terug te voeren op een vastgestelde lijn waardoor willekeur, ongelijke behandeling en onzorgvuldigheid wordt voorkomen.

2.5.12 Welstandsnota

Algemeen

Modernisering en vermaatschappelijking van het welstandstoezicht is een belangrijke doelstelling van de Woningwet. Belangrijkste wijziging is de bepaling dat de welstandsbeoordeling alleen nog maar kan worden gebaseerd op door de gemeenteraad in een welstandsnota vastgestelde welstandscriteria. De welstandsnota voor de gemeente Roosendaal is in juni 2004 vastgesteld en wordt jaarlijks geëvalueerd.

Het welstandsbeleid voor Roosendaal is opgesteld vanuit de overtuiging dat de gemeente, ondernemers en inwoners het belang van een aantrekkelijke gebouwde omgeving dienen te behartigen. De gevels van gebouwen en andere bouwwerken vormen samen de dagelijkse leefomgeving. Dat betekent dat de verschijningsvorm van een bouwwerk geen zaak is van de eigenaar van het bouwwerk alleen. Een aantrekkelijke, goed verzorgde omgeving verhoogt de waarde van het onroerend goed en versterkt het vestigingsklimaat. Het welstandstoezicht is bedoeld om, in alle openheid, een bijdrage te leveren aan de schoonheid en de aantrekkelijkheid van Roosendaal.

Het doel van het welstandsbeleid is:

'Een effectief, controleerbaar en klantvriendelijk welstandstoezicht in te richten en opdrachtgevers en ontwerpers in een vroeg stadium te informeren over de criteria die bij de welstandsbeoordeling een rol spelen.'

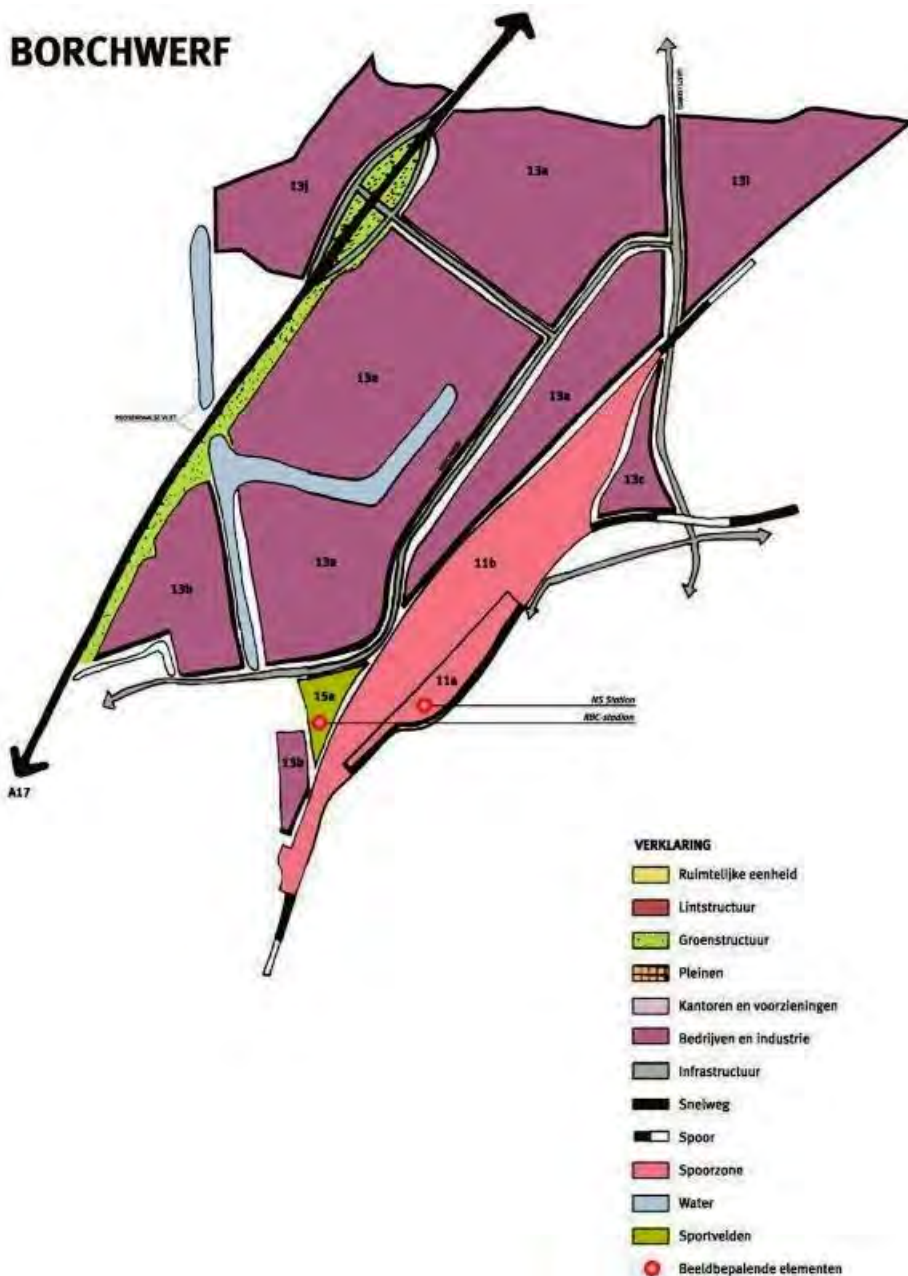
Het belangrijkste uitgangspunt voor het formuleren van welstandsbeleid vormt het handhaven van de afzonderlijke ruimtelijke karakteristieken en waardevolle elementen, zonder ontwikkelingen te belemmeren. In welke mate dit mogelijk is, hangt af van de gebiedskarakteristieken, het vigerend beleid en de gewenste ontwikkelingen en is dus met name een politieke keuze.

Voor gebieden met dezelfde functie, (bebouwings)kenmerken en -eigenschappen zijn gebiedsgerichte toetsingskaders opgesteld met een gebiedsbeschrijving, een waardebepaling, het vigerend ruimtelijke beleid en de welstandscriteria.

Borchwerf II

Het plangebied Borchwerf II valt in het gebied 'Bedrijven en industrie' (net als Borchwerf I en Majoppeveld). De industriesterreinen liggen aan de rand van Roosendaal en hebben een divers karakter. De zware industrie is gecombineerd met logistieke bedrijfsvoering en hoogwaardige kantoorlocaties. De grootschalige bebouwing en/of complexen hebben veelal een introvert karakter en een op functie gerichte uitstraling. In Borchwerf is zware industrie geconcentreerd rondom de haven.

De gebieden in de categorie 'Bedrijven en industrie' worden gekenmerkt door vrijstaande grootschalige gebouwen in een vaak rationeel verkavelingspatroon met een op de functie gerichte zonering. Het ruimtelijk beeld wordt vaak bepaald door opslag van goederen en grootschalige parkeervoorzieningen. In de gebieden is over het algemeen maar in beperkte mate groen aanwezig. De bouwmassa en -hoogte vertonen een grote variatie; bouwhoogten kunnen variëren van 5 tot 25 meter. De vormgeving is sober en wordt gekenmerkt door een functionele en industriële uitwerking. Over het algemeen prevaleert de functie boven het uiterlijk. Er is grote variatie in materialen en kleurgebruik. Materialisering bestaat veelal uit beton, (metalen) beplatingen en baksteen. Bij de representatieve onderdelen van de bedrijfsvoering zoals de kantoorgedeelten, zijn over het algemeen meer verbijzonderingen aanwezig.



Afbeelding 14: Welstandsnota

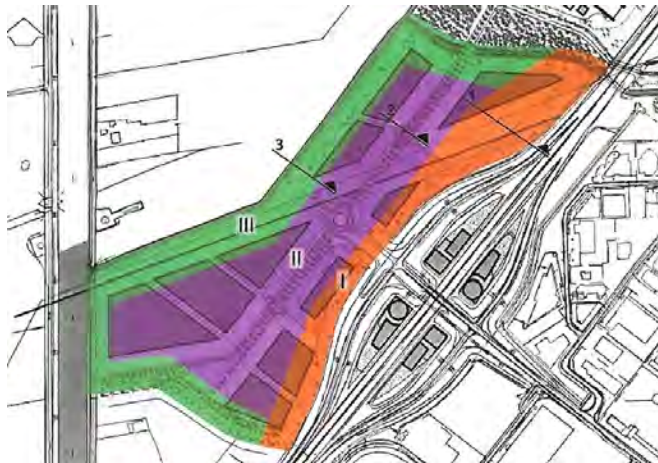
Roosendaal kent een aantal (grootschalige) bedrijventerreinen: Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg. De bedrijventerreinen zijn aangelegd in de directe nabijheid van de netwerken van wegen spoor, en/ of water en zijn sterk afhankelijk van de ontsluitingskwaliteit en betekenis van deze netwerken. Globaal gezien kunnen de bedrijventerreinen gekenschetst worden als oudere, gemengde bedrijventerreinen met handel en productie vaak gemengd met andere functies. In Roosendaal is geen sprake van grootschalige industriële activiteiten.

Borchwerf II, veld C (gebied 13j op afbeelding 18) is gelegen tussen Rijksweg 17 en de landelijke buisleidingenstraat, ten noorden van de Roosendaalse Vliet tot aan de watergang Bakkersberg. De verkaveling in dit gebied is traditioneel van opzet en bedoeld voor bedrijven in de transport- en distributiesector. Voor veld C is een beeldkwaliteitsplan van kracht. Dit gebiedsgerichte welstandsbeleid heeft tot doel ervoor te zorgen dat nieuwe gebouwen en bouwwerken passen bij de karakteristiek en kwaliteit van het gehele bedrijventerrein Borchwerf.

In veld C worden drie verschillende zones onderscheiden, te weten:

- I. Snelwegzone: direct grenzend aan de groenzone langs de snelweg;

- II. Centrale bebouwingszone;
- III. Groene randzone: deze zone is bedoeld voor waterbuffering van hemelwater uit het plangebied en mede als overgang naar het buitengebied.



Afbeelding 15: Zonering veld C

In het beeldkwaliteitplan worden per zone specifieke welstandscriteria geformuleerd. Vertrekpunt voor het bepalen van de gebiedsspecifieke criteria is de stedenbouwkundige hoofdopzet van het bedrijventerrein.

Borchwerf II, veld F (gebied 13k op afbeelding 18) is gelegen ten noorden van de Kapelberg in de driehoek met de Gasteleweg en rijksweg 17. Ruimtelijk-functioneel heeft veld F een relatie met veld D, omdat deze aan beide zijden van de rijksweg is gelegen. Het grootste gedeelte is gelegen op het grondgebied van de gemeente Halderberge.

Welstandsniveau

Voor Borchwerf II is een stedenbouwkundig plan (2003) opgesteld. Het plan bestaat uit hoofdstructuur met daarbinnen verschillende bebouwingsvelden met een eigen karakter. In beeldkwaliteitplannen is het ruimtelijke kwaliteitsbeleid verder uitgewerkt. De beeldkwaliteitplannen beschrijven het minimaal gewenste beeldkwaliteitsniveau ten aanzien van stedenbouwkundige opzet, de architectuur van de bebouwing en de inrichting van de bedrijfspercelen.

Voor de bedrijventerreinen geldt een regulier welstandsbeleid. De representatieve waarde langs de randen en hoofdontsluitingswegen is redelijk hoog. Hier is dan ook extra aandacht nodig voor de vormgeving. Voor de beeldkwaliteit van de binnenterreinen geldt dat minimaal de basiskwaliteit gewaarborgd moet worden.

Belangrijkste aandachtspunten voor welstandstoezicht:

- identiteit en representativiteit van de bebouwing
- ontsluiting en oriëntatie van het gebouw
- positionering
- massa en maatvoering
- materiaal- en kleurgebruik
- reclame-uitingen

Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 Historische analyse

Historie

Tot ver in de 20ste eeuw kende het gebied Borchwerf een agrarische inrichting. De oudste cultuurlandschappelijke elementen zijn de meanderende Roosendaalse Vliet (beek), de Deurlechtsse vaart met een vermoedelijke nederzetting en kapel, de Rucphense vaart met het turfhoofd van Roosendaal, en het dorp Kalsdonk.

Het grote veengebied ten oosten van Roosendaal werd in de 13de en 14de eeuw ontwaterd en voor turfvetten toegankelijk gemaakt via de Deurlechtsse vaart in het noorden en de Rucphense vaart in het zuiden. Deze hadden beide een uitmonding in de Roosendaalse vliet in de vorm van een havenhoofd (turfhoofd). Deze turfhoofden, met name de zuidelijke, zijn eeuwenlang van groot economisch belang geweest voor Roosendaal en omstreken. Via de (later gekanaliseerde) Vliet werd de turf verder noordwaarts getransporteerd. In 1450 werd een deel van de Vliet gekanaliseerd, inclusief de aansluiting met het turfhoofd. De huidige Nieuwe Vliet zal als kanaal in de 17de en 18de eeuw zijn aangelegd.

Het reeds in 1268 genoemde Kalsdonk (later ook als Kalfsdonk geschreven) is een van de oudste nederzettingen in het gebied. Op de oudste kadastrale kaarten van 1811-1832 staan verschillende clusters van woningen en boerderijen in de omgeving: het straatdorp Groot Kalsdonk, van waaruit enkele wegen naar het noorden leidden tot Klein Kalsdonk en een groepje boerderijen met de naam De Zandberg. Ten noorden van Klein Kalsdonk lag de kruising met de Deurlechtsse vaart. Ten noorden van deze vaart bevond zich een ander conglomeraat van boerderijen aan de weg naar Oud Gastel. De huidige kapel aan de vaart ligt enkele honderden meters ten westen van de 'Kappelberg', zoals die op de kadastrale kaart is weergegeven. De kapel bestond al in de 16de eeuw en zou deel hebben uitgemaakt van een nederzetting van turfstekers nabij het turfhoofd. Het is niet duidelijk of de Kappelberg een plaats is waar eerder een (oudere) kapel heeft gestaan. Deze plaats bevindt zich immers op het hogere zand, terwijl de huidige kapel op een laag terrein staat.

De nu verdwenen Akkerstraat en in het verlengde daarvan de Deurlechtssestraat verbonden de twee turfhoofden met elkaar en vormden tevens de uiterste westrand van het akkergebied. Ten westen daarvan lagen de Kal(f)sdonkse Maden: een natte weide- en rietzone in het stroomdal van de Oude Vliet. De Rucphense vaart had zijn loop via de huidige Brugstraat, onder het station door en boog dan af naar het westen om in de Roosendaalse Vliet uit te monden. Op de oudste kadastrale kaart is nog vaag 'Turfhoofd' weergegeven, hoewel deze toen allang niet meer bestond. Op de historische atlas van 1836-1843 is het turfhoofd als een akkerperceel afgebeeld. Een schematische weergave van het turfhoofd komt voor op de kaart van Jan Symons uit 1590. Het turfhoofd was bijzonder groot en besloeg een aanzienlijk deel van het tegenwoordige zuidelijke plangebied Borchwerf. De landelijke, agrarische inrichting bleef tot in de 19de eeuw behouden. De grootste ruimtelijke ingreep was de bouw en uitbreiding van het spooreplacement vanaf 1854. Langs de Vliet verschenen fabrieken. Omstreeks 1900 waren er ten zuiden van het oude turfhoofd een kandijfabriek en een suikerfabriek gevestigd. In enkele decennia breidde de suikerfabriek uit tot over het voormalige turfhoofd.

De oude landwegen zoals Akkerstraat, Lepelstraat en Deurlechtssestraat verdwenen geleidelijk door de vanuit het zuiden oprukkende industrialisering, vooral vanaf de jaren '60 van de 20ste eeuw. Het gehucht Kalsdonk werd opgenomen door de uitbreidingen van Roosendaal en doorsneden door de spoorwegen. De straten Gastelseweg en Lepelstraat zijn zeer oud maar de bebouwing herinnert nauwelijks nog aan de vroegere dorpsstructuur. Thans heeft alleen nog het gebied ten noorden van Borchwerf, de omgeving van de Kapelberg/Kapelweg, zijn landelijke karakter behouden. De rest van het gebied is vrijwel geheel ingevuld met bedrijven en industrie.



Afbeelding 16: Kaart van Jan Symons

Landschap

Het gebied maakt deel uit van het Westbrabantse zandlandschap. De bodem van West-Brabant bestaat uit pleistocene zandafzettingen met leemlagen van afwisselende dikte (Formatie van Tegelen). In de late IJstijd zijn hierop stuifzanden afgezet, de dekzanden. Plaatselijk werden deze zanden ook weer weggeblazen of verspoeld waardoor dalen ontstonden. Op sommige plaatsen werden de noord-zuid gerichte oude afwateringssystemen geblokkeerd zodat beken een ander verloop kregen. Na de laatste IJstijd trad een klimaatverbetering op. Door stijging van de zeespiegel steeg ook het grondwaterpeil. Door de vernatting van het landschap ontstonden meren en plassen. De ondoordringbare leemlagen in West-Brabant, in combinatie met een slechte afwatering, zorgden voor grote gebieden met stilstaand water, waar veengroei in ontstond. Vanaf ca. 6000 v.Chr. begon dit proces. In eerdere studies is berekend dat een aanzienlijk deel van het Westbrabantse landschap ooit door veen was bedekt. Een deel hiervan was voedselrijk Hollandveen, dat vooral in het lage noordwesten voorkwam; de hogere delen van het pleistocene zand waren bedekt met voedselarm Griendtsveen-veen. De veenkussens bereikten plaatselijk hoogtes van 4 meter.

Het plangebied Borchwerf bestaat uit een dekzandplateau, dat in het westen aan het beekdal van de Roosendaalse Vliet grenst. In het noordwesten bevinden zich resten van de getijde-oeverwal van de Vliet, die tot aan de kanalisaties een sterk meanderende loop had. De getijdewerking is vooral na 1421 toegenomen. Stroomopwaarts, in het zuidwesten voorbij de aftakkingen van de Engebeek/Rissebeek, bevinden zich beekdalgronden van de Vliet.

Plaatselijk bevinden zich oude bouwlanddekken in het gebied (esdekken). Een dun esdek (als podzolgrond aangeduid op de bodemkaart) bevindt zich in de omgeving Klein Kalsdonk, Zandberg en Kalsdonk, een dikker esdek (als enkeerdgrond aangeduid) ten noorden daarvan bij de Deurlechte Vaart/Gastelseweg. Deze landbouwgronden hoorden bij de nederzettingen Kalsdonk en (het niet precies te traceren) Deurlechte. De tot ver in de 20ste eeuw nog aanwezige noord-zuid verlopende Akkerstraat en Deurlechtesstraat vormden de scheiding tussen de lage gronden in het westen en de hogere gronden in het oosten. Het terrein helt af in westelijke en zuidwestelijke richting. Het maaiveld ligt in het uiterste zuidwesten van het plangebied op minder dan 2.00 meter +NAP. Dit stijgt tot 2.75 meter +NAP in het centrale gedeelte. Ten oosten van de voormalige Akkerstraat stijgt het maaiveld tot 5.35 meter +NAP bij Kalsdonk. Het terrein ten noorden van de Deurlechte vaart ligt op 3 tot 4 meter +NAP.

Stedelijke ontwikkeling

De stedelijke ontwikkeling van Roosendaal is met de komst van het spoor in 1854 in gang gezet. Tot de Tweede Wereldoorlog is Roosendaal gestaag gegroeid, maar de echte ontwikkeling van de stad is pas na de Tweede Wereldoorlog in gang gezet. Tot de Tweede Wereldoorlog was de bedrijvigheid in de straat geconcentreerd en langs de haven.

De omgeving van de Gastelseweg, van oudsher een verbindingsweg tussen Roosendaal en Oud Gastel, is een gebied met een gemeleerde bebouwingsstructuur. Van oudsher waren hier woningen

en kleinschalige bedrijven gesitueerd. Die bedrijvigheid varieert van detailhandel tot (kleinschalige) bedrijvigheid. Door de uitbreiding van Borchwerf is aan deze kleinschalige opzet een einde gekomen. Wel is de oorspronkelijke bebouwing overwegend gehandhaafd. Dit heeft geleid tot een uit stedenbouwkundig oogpunt wat rommelige structuur waarbij achter en soms naast de bebouwing grootschalige bedrijfsontwikkelingen hebben plaatsgevonden.

Borchwerf II -vroeger Borchwerf Noord genoemd- is het meest noordelijk deel van Borchwerf en bestaat uit het gebied tussen de Gastelseweg (oostzijde), Stepvelden (westzijde), de A17 (noordzijde) en het meest noordelijke stuk van de weg Borchwerf (zuidzijde). Borchwerf II met de velden A,C, (Halderberge), F (grotendeels Halderberge) en C (Roosendaal) is de afgelopen jaren tot ontwikkeling gebracht. Daaraan wordt binnenkort veld B toegevoegd.

3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied

De ontwikkeling van Borchwerf II omvat in totaal zo'n 250 ha. Daarvan is ruim 140 ha uitgeefbaar gebied. De gronden met uitzondering van Veld B zijn bouwrijp gemaakt. In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Borchwerf II' en het vastgestelde beeldkwaliteitplan 'Bedrijventerrein Borchwerf II Velden A, C, D en F' zijn de uitgangspunten van het bedrijventerrein beschreven. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste uitgangspunten van het bedrijventerrein beschreven. De velden A en D maken geen deel uit van het plangebied maar worden wel beschreven omdat deze velden onderdeel uitmaken van de structuur van het bedrijventerrein.



Afbeelding 17: Luchtfoto Borchwerf II met de diverse velden (groen en ged. paars is het plangebied)

3.2.1 Stedenbouwkundige analyse

Roosendaal kent drie bedrijventerreinen: Majoppeveld, Borchwerf en Borchwerf II. Het gebied Vijfhuizenberg is weliswaar ook te beschouwen als een bedrijventerrein maar is qua maat, schaal en verschijningsvorm door de ligging tussen woongebieden heel anders van karakter. Borchwerf en Majoppeveld zijn de twee grote betaande bedrijventerreinen in Roosendaal, die door hun ligging, bereikbaarheid, omvang en voor wat betreft de mogelijke milieucategorieën ook een regionale en bovenregionale betekenis hebben.

In algemene zin wordt het overgrote deel van Borchwerf, dat vanaf de jaren zestig/zeventig van de vorige eeuw tot ontwikkeling is gebracht, gekenmerkt door vrijstaande grootschalige gebouwen in een vaak rationeel verkavelingspatroon met een op de functie gerichte zonering. Het ruimtelijk beeld wordt vaak bepaald door opslag van goederen en grootschalige parkeervoorzieningen. In de gebieden is over het algemeen maar in beperkte mate groen aanwezig. De bouwmassa en -hoogte vertonen een grote variatie; bouwhoogten kunnen variëren van 5 tot 25 meter. De vormgeving is sober en wordt

gekenmerkt door een functionele en industriële uitwerking. Over het algemeen prevaleert de functie boven het uiterlijk. Er is grote variatie in materialen en kleurgebruik. Materialisering bestaat veelal uit beton, (metalen) beplatingen en baksteen. Bij de representatieve onderdelen van de bedrijfsvoering zoals de kantoorgedeelten, zijn over het algemeen meer verbijzonderingen aanwezig. Borchwerf II is geen herkenbare ruimtelijke eenheid, maar een gedifferentieerd buitengebied dat momenteel in hoofdzaak een agrarisch gebruik kent. Transformatie van het buitengebied in een grootschalig bedrijventerrein houdt een rigoureuze verandering in. De bijzondere gebiedskarakteristieken zijn als uitgangspunt genomen bij de ontwikkeling van Borchwerf II. Het plangebied is momenteel een weids open landschap, met bijna eindeloze vergezichten, nu en dan onderbroken door oude linten met incidentele laanbeplanting. Het landschap wordt parallel aan de A17 rigoreus doorsneden door de Buisleidingenstraat.

De ontwikkeling van Borchwerf II omvat in totaal zo'n 250 ha. Daarvan is ruim 140 ha uitgeefbaar gebied. De gronden met uitzondering van Veld B zijn bouwrijp gemaakt. In het vigerende bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II" en het vastgestelde beeldkwaliteitplan "Bedrijventerrein Borchwerf II Velden A, C, D en F" zijn de uitgangspunten voor het bedrijventerrein uitgebreid beschreven. Hieronder zijn de belangrijkste uitgangspunten van het bedrijventerrein beschreven. Velden A en D maken geen deel uit van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan maar worden hieronder wel beschreven omdat deze velden onderdeel uitmaken van de structuur van het bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein Borchwerf II wordt door de van oorsprong aanwezige ruimtelijke dragers opgedeeld in verschillende velden (zie afbeelding 10). De ruimtelijke dragers zijn de Roosendaalse Vliet, de nationale Buisleidingenstraat, de A17, de geprojecteerde omleiding A58, de Roosendaalsebaan/Gastelseweg en de Bakkersberg. De vorm van veld A wordt bepaald door de twee ontsluitingswegen en de Oude Roosendaalsebaan. De twee ontsluitingswegen worden in de toekomst doorgetrokken zodat een verbinding ontstaat met Borchwerf I. In dit veld zijn voornamelijk grote kavels opgenomen die geschikt zijn voor de bovenregionale opvang. Ten noorden van dit veld is een retentiezone gelegen.

Veld F bestaat uit kleinere kavels rondom een groen middengebied. Langs de snelweg wordt in dit veld de mogelijkheid geboden om kantoren te vestigen. Aan de noordzijde van dit veld langs de snelweg wordt tevens de mogelijkheid geboden om een horecavoorziening op te richten. Tussen de snelweg A17 en de buisleidingenstraat is sprake van een langgerekt deelgebied met een maat van 300 bij 2000 meter. Dit gebied wordt ter hoogte van de Gastelse Dijk-zuid doorsneden door een groenzone, die het gebied van de Nieuwe Roosendaalse Vliet verbindt met die van de Bakkersberg. Hierdoor ontstaan de twee bebouwingsvelden C en D. In veld D is ruimte gevonden voor kleinere kavels waar in veld C grote kavels zijn opgenomen die geschikt zijn voor de bovenregionale opvang.

Met Borchwerf II wordt gestreefd naar duurzaamheid. Een duurzame ontwikkeling voorkomt dat negatieve milieuhygiënische, economische en sociale effecten afgewenteld worden op de omgeving op de korte en/of de lange termijn.

Voor een optimale integratie van duurzaamheidsaspecten in de planontwikkeling voor Borchwerf II zijn 3 belangrijke thema's als uitgangspunt genomen:

1. ecologie, natuur en water;
2. milieuzonering en ruimtegebruik;
3. verkeer en vervoer.

Naast deze thema's spelen ook energie en materiaalgebruik op omgevingsniveau een belangrijke rol. Een goede openbaar vervoersontsluiting versterkt het duurzame karakter.



Afbeelding 18: Stedenbouwkundig plan, januari 2005

De diverse velden in Borchwerf II zijn gedifferentieerd uitgewerkt, gerelateerd aan de functioneel-ruimtelijke betekenis van de structuurdragers van het plangebied. Deze structuurdragers bestaan uit forse elementen waarin infrastructuur, oppervlakte, water en groenstructuren gebundeld zijn. Dit beeldbepalend raamwerk moet niet alleen worden ingezet om een functioneel-ruimtelijke samenhang te brengen tussen de verschillende velden, maar ook om te komen tot een integratie met het omliggende gebied en het bestaande bedrijventerrein Borchwerf I.

3.2.2 Verkeer en infrastructuur

Borchwerf II is een multimodaal bedrijventerrein:

- met een spoorlijn verbonden met het nationale en internationale spoorwegennet;
- via de Roosendaalse Vliet verbonden met de Dintel en daarmee met de grote Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren en met Rotterdam. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 1.350 ton;
- strategisch gelegen aan de hoofdverbindingssas tussen Rotterdam en Antwerpen.

Hoofdinfrastructuur

Borchwerf II is gelegen aan de A17 en heeft daartoe twee eigen toe- en afritten (afrit 20 en 21) een goede verbinding met zowel Rotterdam (via de A16) en Antwerpen, als met de andere steden in Noord-Brabant (via de A58). Laatstgenoemde wordt verbeterd met de realisering van een nog aan te leggen verbindingsweg tussen de bedrijventerrein Borchwerf II en Majoppeveld. Het oorspronkelijke knelpunt op de A17 bij afrit 20 (filevorming op de snelweg en het bedrijventerrein) is inmiddels weggenomen door de verbreding van het viaduct ter hoogte van de Stepvelden. Afrit 20 verbindt nu ook Borchwerf I en Borchwerf II (veld C). Op basis van het regionale verkeersmodel neemt de verkeersintensiteit op de A17 (zowel ten noorden als ten zuiden) van Roosendaal-Noord / afrit 21 toe van 52.000 motorvoertuigen per etmaal (basisjaar 2005) tot 68.000 (prognosejaar 2020).

Vergeleken met de verkeersintensiteit ter hoogte van de op- en afritten Roosendaal-Zuid (78.000 mvt/etm) en Roosendaal-Oost (81.000 mvt/etm) is de intensiteit op de A17 relatief laag.

De uitdrukkelijke wens bestaat om de infrastructuur om en in Roosendaal te verbeteren. De voorgenomen aanleg van de omlegging A58 - vooral bedoeld om het autoverkeer noordelijk van Roosendaal in plaats van zuidelijk door de stad te leiden - zal de bereikbaarheid van Roosendaal en Oud-Gastel verbeteren.

De toe- en afrit bij het viaduct van de Roosendaalsebaan zal dan komen te vervallen en worden vervangen door een toe- en afrit in de toekomstige omlegging A58, nabij de spoorlijn Roosendaal – Dordrecht. Hierdoor wordt het bedrijventerrein Borchwerf zowel ten oosten als ten westen ervan op regionaal niveau ontsloten. Deze twee knooppunten zijn verbonden door middel van een interne ontsluitingsring op lokaal niveau. De hoofdontsluiting van veld A en F vindt plaats via de twee hoofdwegen die in de toekomst doorgetrokken worden naar Borchwerf I. Momenteel sluit de meest westelijke as aan op de afrit van de snelweg A17. De velden C en D sluiten beide aan op de afritten van de snelweg. Tussen deze twee afritten ligt een interne ontsluitingsweg. Door het plangebied is de fietspadenstructuur ten behoeve van het woonwerkverkeer gekoppeld aan de bestaande primaire netwerken van Roosendaal en Halderberge. Voor het fietsverkeer is de doorgaande verbinding langs de Gastelseweg Roosendaalsebaan in stand gehouden. De fietspaden zijn zo ingericht dat zij als calamiteitenroute dienst kunnen doen. Aan de rand van de groenzone is een oost-west gerichte recreatieve fietsroute gelegen die een verbinding vormt met het buitengebied en het interne fietspadennetwerk ondersteunt.

Interne ontsluiting

Veld A is ruimtelijk gestructureerd door een centrale stedelijke as. Aan weerszijden van deze stedelijke as zijn de bebouwingsgebieden ontsloten door middel van een orthogonaal stratenpatroon. Dit stratenpatroon sluit op de twee noord-zuid gerichte straten aan. De kavels in veld F worden ontsloten door een verkeerslus die aansluit op de hoofdontsluitingsweg gelegen tussen veld A en F.

De ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer van bebouwingsveld C bestaat uit een T-structuur die direct gekoppeld is aan het viaduct over de A17. In veld D loopt deze ontsluitingsweg door naar de andere afrit van de A17. De weg is niet alleen bedoeld voor de ontsluiting van de velden C en D, maar is ook voor de verkeersafwikkeling vanuit Oud-Gastel in de richting van Bergen op Zoom. Daarmee heeft deze ontsluitingsroute ook een betekenis voor doorgaand verkeer. Naast deze weg is ten behoeve van het ontsluiten van de bedrijfskavels dan ook een parallelweg aangelegd.

Op het bedrijventerrein Borchwerf II is ook voorzien in de aanleg van een fijnmazig routestelsel voor langzaamverkeer. Dit routestelsel loopt deels parallel aan de hoofdontsluiting. De fietspaden zijn overal vrijliggend aangelegd, waarbij er naar gestreefd is om de noodzakelijke oversteek van deze hoofdwegen tot een minimum te beperken. Andere, vrijliggende fietsroutes zijn voor een belangrijk deel geïntegreerd met de groenstructuur.

Openbaar vervoer en parkeren

Over de Gastelseweg loopt de buslijn tussen Roosendaal en Oud-Gastel. Daarnaast rijden in de spits bussen naar Borchwerf (en Majoppeveld). Voor werknemers van de bedrijven en bezoekers aan de bedrijven op Borchwerf is geen parkeerruimte op de openbare weg gereserveerd. Parkeren op eigen terrein voor werknemers en bezoekers was een harde randvoorwaarde bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De mogelijkheid wordt wel geboden om per veld collectief te parkeren.

3.2.3 Groen, water en ecologie

Gezien de grote omvang van Borchwerf en de plaatselijke grootschalige bebouwing is in en rond het plangebied een groenstructuur passend bij de schaal en maat van het bedrijventerrein aangelegd. De waaivormige assen zijn ingericht als groene lanen door het toepassen van bomenrijen en het opnemen van wadi's in het profiel.

De velden A en F worden bovendien omgeven door forse groen-blaauwe stroken als afscherming naar het landschap en de snelweg. Onder veld A en F ligt de Omloopleiding Bakkersberg. Deze watgang maakt onderdeel uit van een groenzone van circa 150 m breed, die in het plan is opgenomen. In deze zone is ook de beschermingszone opgenomen die in het kader van de aanwezige hoogspanningsleiding en rioolpersleiding in acht genomen dient te worden. Bij de bebouwingsvelden C en D is met bebouwing afstand gehouden tot de kabels en leidingen die ten noordwesten (de

buisleidingenstraat) en zuidoosten (langs de A17) van dit gebied liggen. Langs deze elementen gelden beschermingszones die in acht genomen moeten worden. In deze zones zijn onder andere groenstroken opgenomen. De velden C en D worden ter hoogte van de Gastelsedijk Zuid van elkaar gescheiden door de Bakkersberg. Om enige transparantie van Veld D richting landschap te waarborgen is ervoor gekozen deze op te knippen in een drietal deelvlekken die van elkaar gescheiden worden door twee groenstroken van 50 meter breed.

3.2.4 Sociale veiligheid

Borchwerf is ontwikkeld als blijvend duurzaam en representatief bedrijventerrein. Het bedrijvenpark heeft daarom parkmanagement en onder andere collectieve beveiliging van het openbaar gebied met camera's.

3.3 Functionele analyse van het gebied

In onderstaande paragraaf wordt de functionele structuur van het huidige plangebied weergegeven. Deelgebied F wordt nu nog gekenmerkt door een overwegend agrarisch gebruik. Dit gold ook voor Veld C maar dit is inmiddels in ontwikkeling genomen als bedrijventerrein.

3.3.1 Veld A

Veld A beslaat een oppervlakte van ruim 66 hectare. Door enkele oost-west gerichte dwarsverbindingen op de twee noord-zuidgerichte hoofdontsluitingsassen is een orthogonaal patroon ontstaan van straten en bebouwingsgebieden. Op dit veld zijn voornamelijk grootschalige bedrijven gevestigd.

Tevens is de gezamenlijke milieustraat van de gemeenten Halderberge en Roosendaal hier gevestigd. Door de centrale ligging van deze bedrijven, is de milieubelasting ervan op de omgeving van het bedrijventerrein beperkt. Op deze percelen zijn dan ook bedrijven gevestigd uit de zwaardere milieucategorieën. Aan de oostzijde van veld A is een strook gereserveerd ten behoeve van een goederenspoorlijn (stamlijn), die met name de grotere bedrijven aan deze zijde van het bebouwingsveld zal bedienen.

De groenstructuur van het gebied wordt gevormd door de lanenstructuur die de hoofdontsluitingsas in het middengebied en de andere twee noord-zuid lopende assen begeleidt. Aan de noordzijde van de centrale laan gaat de bomenrij over in het noordelijke retentiegebied van het plan. Het overige groen in dit bebouwingsveld bestaat met name uit afschermend groen dat langs de snelwegen en het buitengebied ligt.

3.3.2 Veld B

Veld B kenmerkt zich door een overwegend agrarisch gebruik. Aan de Gastelseweg zijn diverse functies in de vorm van bedrijvigheid en woningbouw aanwezig.

In veld B is een aantal burgerwoningen en bedrijfswoningen gelegen. Vooral aan de Gastelseweg is nog een aantal burgerwoningen aanwezig dat van oudsher als bebouwing aan deze toegangsweg stond. In de loop der jaren zijn veel woningen vernieuwd, herbouwd of gemoderniseerd. Ook aan de Lagestraat zijn diverse woningen gelegen. Aan de Gastelseweg is ook bedrijvigheid gevestigd. Bij een aantal bedrijven is ook een bedrijfswoning opgericht. Deze woningen zijn opgericht toen de ruimtelijke ordeningsregels nog minder stringent waren dan nu het geval is. Op basis van het bestemmingsplan Borchwerf II worden nieuwe bedrijfswoningen niet meer toegestaan.

Sinds 29 mei 2008 geldt voor het plangebied veld B een Wet voorkeursrecht gemeenten. Dit houdt in dat de gemeente eerste recht van koop heeft als de eigenaren van de gronden en opstallen hun eigendommen willen verkopen. In dat kader heeft de gemeente al een aantal gronden in het plangebied verworven. Zo ook een aantal (voormalige) burgerwoningen aan de Vaartkant. Deze woningen worden op dit moment niet meer bewoond en een aantal is al gesloopt ten behoeve van het bedrijventerrein. Met een aantal eigenaren wordt nog overleg gevoerd.

3.3.3 Veld C

De verkaveling in dit veld is traditioneel van opzet. Er is voorzien in een variëteit van bedrijven, waaronder productiebedrijven, bedrijven in de transport- en distributiesector en parkeergelegenheid voor vrachtwagens. De bedrijfsspercelen zijn allen gekoppeld aan een centraal door het gebied lopende ontsluitingsweg die via veld D op de Roosendaalsebaan aansluit. In het midden van veld C ligt een

rotonde waarop de velden C en D middels een aansluiting op het viaduct over de A17 worden aangesloten op de snelweg en op de Stepvelden in Borchwerf I. In veld C wordt tevens de mogelijkheid geboden een zogenaamd facilitypoint op te richten.

Langs de ontsluitingsweg is een tweerichtingen fietspad gesitueerd, begeleid met laanbeplanting en doorgezet tot aan de Vlietkade. Dat laatste deel doet tevens dienst als calamiteitenroute (voor brandweer en andere hulpdiensten).

Schuin over en door dit veld loopt een tweetal leidingstroken. Bovengronds betreft dit een hoogspanningsleiding en ondergronds een rioolpersleiding van waterschap de Brabantse Delta. Deze volgen beiden nagenoeg hetzelfde tracé. De loop van deze tracés is terug te zien in de verkaveling.

Aan de randen van veld C liggen de veiligheidszones van enkele andere leidingen of leidingstroken. Aan de noordwestzijde betreft dit een buisleidingenstraat en aan de zuidoostzijde een veiligheidszone van een Dow-Chemicalleiding van 30 meter.

3.3.4 Veld D

Bebouwingsveld D ligt ingeklemd tussen de snelweg A17, de Roosendaalsebaan, de nationale buisleidingenstraat en de Gastelsedijk-zuid. De bouw mogelijkheden in dit gebied worden eveneens beperkt door veiligheidszones van enkele leidingen.

De verkaveling in de drie bebouwingsclusters in het binnengebied van Veld D kent een traditionele opzet. De ontsluiting aan de noordwestzijde vindt plaats door middel van een parallelweg. Ten noordoosten van de ontsluitingsweg en de parallelweg is ruimte gereserveerd voor een tweerichtingen fietspad.

De drie bouwstroken worden van elkaar gescheiden door twee groenzones van 50 meter breed. Aan de buitenzijden van de verkaveling, langs de snelweg en in deze groenzones zijn retentievoorzieningen aangelegd ten behoeve van de afvoer van hemelwater.

Aan de noordwestelijke zijde van dit bebouwingsveld ligt de veiligheidszone van de buisleidingenstraat. Deze strook is eveneens benut voor benodigde retentievoorzieningen. Water uit het bebouwingsgebied wordt in de richting van deze strook afgewaterd, waarna het water uiteindelijk gecontroleerd op de Riet afwatert.

3.3.5 Veld F

Evenals aan de overzijde van de A17 in veld D, is in veld F een groene strook aangehouden tussen de snelweg en de bebouwing. Deze strook functioneert als retentiegebied en sluit aan de zuidzijde aan op de ecologische zone. De bebouwing langs deze groen/ blauwe strook is op de snelweg georiënteerd en kan bestaan uit kantoren op kleinere kavels. Tevens is in het noorden van deze strook de mogelijkheid opgenomen om een horecavoorziening op te richten.

Langs de zuidzijde grenst de bedrijfsbebouwing aan de groenzone langs de waterloop de Bakkersberg en de langzaamverkeersroute die hierin is opgenomen. De ontsluitingsstructuur loopt hier langs de buitenzijde van het bebouwingsveld waardoor de bedrijven zich naar de ecologische zone toe kunnen presenteren.

De Roosendaalsebaan maakt onderdeel uit van de hoofdstructuur en is ingericht als laan met brede middenberm. Verkeerskundig is aangesloten op de dwarsverbindingen in veld A, waardoor continuïteit in de interne ontsluitingsstructuur bereikt is.

Aan beide zijden in het profiel van de Roosendaalsebaan zijn tweerichtingen fietspaden opgenomen. De continuïteit van deze noord-zuid georiënteerde route wordt gewaarborgd door een doorsteek door de ecologische zone. Hiermee is Roosendaal met Oud-Gastel middels een veilige fietsroute verbonden. In de ecologische zone wordt het fietspad tevens gekoppeld aan de oost-west geprojecteerde recreatieve fietsroute. Daarmee functioneert deze langzaamverkeersroute zowel voor dagelijks als recreatief gebruik.

De interne ontsluitingsstructuur binnen veld F is sterk gerelateerd aan de vorm van het veld. De buitenste wegen lopen parallel aan de gebiedsgrenzen. Haaks op dit driehoekig ontsluitingspatroon liggen naar binnen geprojecteerde wegen die elkaar centraal in het bebouwingsveld ontmoeten.

Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN

4.1 Inleiding milieuaspecten

Bij de totstandkoming van het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Borchwerf II is in opdracht van de beide betrokken gemeenten (Roosendaal en Halderberge) een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het doel van deze rapportage is om het milieubelang naast de andere belangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Met het milieueffectrapport zijn de milieuhygiënische gevolgen vastgesteld vanwege de (bedrijfs-)activiteiten welke op grond van het bestemmingsplan mogen worden ontplooid.

Tevens is onderzocht in hoeverre de impact van deze activiteiten op het milieu zoveel als mogelijk kunnen worden geminimaliseerd. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is gekozen voor de in het MER beschreven voorkeursvariant, met inbegrip van maximalisatie van de bebouwingsdichtheden en geluidsafschermende bedrijfsbebouwing.

Het milieueffectrapport (hoofdrapport) is in december 2001 door Grontmij Advies & Techniek opgesteld, in april 2003 is een aanvulling op het milieueffectrapport uitgebracht. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar toetsingsadvies van 22 mei 2003 geoordeeld dat de essentiële informatie in het MER en de aanvulling daarop aanwezig is en heeft hierop een positief oordeel gegeven.

De partiële herzieningen van bestemmingsplan Bedrijventerrein Borchwerf II van de gemeenten Roosendaal en Halderberge hebben tot doel het bestemmingsplan te flexibiliseren. Met de flexibilisering van de regels kunnen gewenste ontwikkelingen in de velden A, C, D en F worden gefaciliteerd.

De wijzigingen die met de partiële herziening op zowel Roosendaals als Halderbergs grongebied worden beoogd, hebben de navolgende milieurelevante consequenties:

- Mogelijkheden voor vestiging bedrijven milieucategorie III daar waar op grond van het vigerende bestemmingsplan categorie IV en V mogelijk is (alleen grondgebied gemeente Halderberge);
- Mogelijkheden voor vestiging bedrijven milieucategorie 1, 2 of 4 daar waar op grond van het vigerende bestemmingsplan categorie 3 mogelijk is.

Ten aanzien van de aspecten die betrekking hebben op milieu en omgeving is in dit hoofdstuk een aantal belangrijke bevindingen uit het MER beschreven. Het is niet de bedoeling om in dit hoofdstuk het MER volledig samen te vatten. Daarom wordt voor een uitvoerige beschrijving van de verschillende milieuaspecten verwezen naar de verschillende onderdelen van het MER. Per aspect wordt beoordeeld in hoeverre met voorliggende partiële herziening wijzigingen worden doorgevoerd die aanpassing vergt van de op grond van het MER gebaseerde conclusies. Ofwel wordt vastgesteld in hoeverre de milieuhygiënische gevolgen wijzigen vanwege de (bedrijfs-) activiteiten welke op grond van het thans voorliggende bestemmingsplan kunnen worden ontplooid.

4.2 Bedrijven- en milieuzonering

4.2.1 Toetsingskader

Om te komen tot een ruimtelijke relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten, wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Lijst van bedrijfsactiviteiten. In het algemeen wordt door het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', van de Vereniging van Nederlandse gemeenten, laatste editie 2009, worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in categorieën. Dit betreft een indicatieve indeling, die is gebaseerd op een tweeledige invalshoek:

- In de eerste plaats is uitgegaan van emissies die zich laten vertalen in een ruimtelijke maat, te weten emissies van geur, geluid, stof en gevaarstelling.
- In de tweede plaats is de indeling gebaseerd op een index die de aspecten verkeersaantrekkende werking en visuele hinder weergeeft. Voor bodemverontreiniging en luchtverontreiniging is met respectievelijk de letters B en L aangegeven of een bedrijfstype een verhoogde kans daarop geeft.

Lijst van bedrijfsactiviteiten / bescherming omgeving Industrierrein

De indeling van de bedrijven en bedrijfsactiviteiten is vastgelegd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten, waarin de diverse aspecten van de bedrijven en bedrijfsactiviteiten in normatief opzicht zijn weergegeven. Op grond van deze lijst kan men een beleidsmatige selectie maken van de op een terrein toe te laten bedrijfsactiviteiten. De bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn op basis van de SBI-code in deze Lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Per bedrijf wordt een waardering gegeven op de bovengenoemde aspecten en wordt aangegeven wat de gewenste minimale afstand tot woongebieden is. Deze gegevens met de op de diverse aspecten genoemde afstanden leiden vervolgens tot de indeling in een milieucategorie van de betreffende bedrijfsactiviteit. Deze milieucategorieën zijn als volgt opgebouwd:

<i>Milieucategorie</i>	<i>Richtafstanden tot omgevingstype 'rustige woonwijk'*</i>
1	10
2	30
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	700
5.3	1.000
6	1.500

Tabel: Milieucategorieën en richtafstanden

* De genoemde afstanden betreffen de gewenste afstand tot een rustige woonwijk. Voor solitaire woningen in het buitengebied gelden in principe dezelfde normen als voor woningen in een rustige woonwijk vanwege de gevoeligheid voor geluid en visuele hinder. Voor overige aspecten kan, mits goed gemotiveerd, een correctie worden aangebracht van de te hanteren afstand. Voor het bedrijventerrein Borchwerf II is een interne zonering opgesteld waarbij rekening is gehouden met de ligging van het terrein in zijn omgeving. Deze zonering houdt in dat op het gehele bedrijventerrein bedrijven in milieucategorie 3 toelaatbaar zijn. Daarnaast zijn in het middendeel van veld A bedrijven in de categorieën 4 en 5 acceptabel.

Dit betekent dat bedrijven met een hogere milieucategorie (categorie 4 of 5) in principe zijn gesitueerd op een zo groot mogelijke afstand tot gevoelige functies. Met voorliggende partiële herziening (voor wat betreft Halderberge) is het in afwijking van het thans vigerende bestemmingsplan, eveneens mogelijk voor bedrijven welke kunnen worden ingedeeld in milieucategorie 3 zich te vestigen op de percelen die oorspronkelijk waren gereserveerd voor milieucategorie 4 en 5 bedrijven (middendeel veld A). Daarnaast biedt de partiële herziening de mogelijkheid voor de vestiging van bedrijven milieucategorie 1, 2 of 4 daar waar op grond van het vigerende bestemmingsplan uitsluitend categorie 3 mogelijk is (gehele bedrijventerrein behoudens middendeel veld A).

4.2.2 Milieuzonering

Wijziging 1: vestiging categorie 3 in plaats van categorie 4 en 5

In zijn algemeenheid kan hierover worden opgemerkt dat met eerstgenoemde wijziging de aan te houden afstand vanwege de vestiging van de bedrijven op het middendeel van veld A gelijk blijft indien sprake is van vestiging van milieucategorie 4 of 5 bedrijven, en kan worden verkleind indien zich bedrijven vestigen welke worden ingedeeld in milieucategorie 3. De flexibilisering welke thans wordt aangebracht met de partiële herziening voor het middendeel van veld A heeft derhalve slechts neutrale dan wel gunstige gevolgen voor wat betreft de impact vanwege de (bedrijfs-) activiteiten op de omgeving en voor het milieu.

Wijziging 2: vestiging categorie 1, 2 en 4 in plaats van categorie 3

Met betrekking tot de flexibilisering van de vestiging van bedrijven voor de overige delen van het bestemmingsplan, milieucategorie 1, 2 of 4 daar waar eerst slechts milieucategorie 3 mogelijk was kan het navolgende worden opgemerkt. De minimale afstand die op grond van de VNG publicatie geldt voor een categorie 1 en 2 bedrijfsvoering bedraagt 10 meter respectievelijk 30 meter. Doordat deze zogenaamde hindercirkels kleiner zijn dan die gelden voor de thans te vestigen categorie 3 bedrijven, kan worden geconcludeerd dat de milieuhygiënische impact van deze flexibilisering enkel positieve gevolgen heeft voor de directe omgeving van het bedrijventerrein. De minimale afstand die geldt voor categorie 4 bedrijven tot een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt maximaal 300 meter (categorie 4.2). Dit overstijgt de afstand welke geldt voor een categorie 3 bedrijf, zijnde maximaal 100 meter (categorie 3.2). Vestiging van categorie 4 bedrijven met een hindercirkel groter dan 100 meter is, met name daar waar het bedrijventerrein direct grenst aan de te beschermen omgeving, uit het oogpunt van mogelijk optredende hinder dan ook onwenselijk.

Vestiging van categorie 4 bedrijven op de van oorsprong categorie 3 percelen dient dan ook uitsluitend middels een omgevingsvergunning voor het afwijken van hetbevoegd gezag plaats te vinden en slechts indien door de initiatiefnemer kan worden aangetoond dat de milieubelasting naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld aan een bedrijf milieucategorie 3. Hiermee wordt de vestiging van categorie 4 bedrijven mogelijk gemaakt doch de impact op de omgeving van het bedrijventerrein wijzigt hiermee niet.

Interne zonering

De flexibilisering met betrekking tot de vestiging van categorie 1 bedrijven impliceert de mogelijkheid tot vestiging van onder andere kantoren. Daarnaast wordt op veld F de mogelijkheid geboden om een horecafunctie voor bijvoorbeeld een restaurant te vestigen. Op zichzelf zijn dergelijke functies als gevoelig of kwetsbaar aan te merken en waardoor een minimaal beschermingsniveau dient te worden gegarandeerd en dienen aangrenzende bedrijven vanwege deze gevoelige functies niet onevenredig te worden belemmerd. Omwille hiervan is een scheiding van bedrijfsvoeringen categorie 1 en categorie 3.2, 4 en 5 bedrijven wenselijk. Deze scheiding is vormgegeven door in veld F een strook op te nemen waar slechts categorie 3.1 bedrijven toegestaan zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van het flexibiliseren van het bestemmingsplan Borchwerf II is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om vast te stellen in hoeverre met de voorgenomen flexibilisering wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteitseisen, welke zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer ("Wet luchtkwaliteit").

4.3.1 Toetsingskader

Bedrijventerrein Borchwerf II betreft een bedrijventerrein waarop de vestiging van diverse bedrijven tot een hindercategorie 5 mogelijk is. Met de flexibilisering van het bestemmingsplan wordt het voor bedrijven die kunnen worden ingedeeld in milieucategorie 3 eveneens mogelijk gemaakt om zich te vestigen op de percelen die oorspronkelijk waren gereserveerd voor milieucategorie 4 en 5 bedrijven (middendeel veld A). Daarnaast biedt de partiële herziening de mogelijkheid voor de vestiging van bedrijven milieucategorie 1, 2 of 4 daar waar op grond van het vigerende bestemmingsplan uitsluitend categorie 3 mogelijk is (gehele bedrijventerrein behalve middendeel veld A).

Door de activiteiten die binnen de gevestigde en te vestigen bedrijven plaatsvinden (verkeersbewegingen, intern transport, verwarmingsinstallaties etc.) kunnen mogelijk stoffen vrijkomen, zoals fijn stof (PM₁₀), stikstofdioxide (NO₂), benzeen (C₆H₆), koolmonoxide (CO) en zwaveldioxide (SO₂). Aan de concentraties van voornoemde stoffen worden grenswaarden gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Aangezien binnen Nederland met name de componenten PM₁₀ en NO₂ relevant zijn, beperkt het onderzoek zich tot deze twee componenten.

Het toetsingskader, zoals opgenomen in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer, voor NO₂ wordt gevormd door de jaargemiddelde concentratie (maximaal 40 µg/m³) en uurgemiddelde concentratie (maximaal 200 µg/m³). De uurgemiddelde concentratie mag gedurende 18 maal per kalenderjaar overschreden worden. Het toetsingskader voor PM₁₀ betreft eveneens een maximale jaargemiddelde concentratie

van 40 µg/m³. Daarbij geldt een grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie van 50 µg/m³, die maximaal 35 dagen per kalenderjaar mag worden overschreden. Als uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat aan de normstelling uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer wordt voldaan, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de flexibilisering van het bestemmingsplan Borchwerf II.

Het Besluit "niet in betekenende mate" (NIBM) dat eveneens op 30 oktober 2007 is vastgesteld, bepaalt dat een ontwikkeling / plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit wanneer de concentratie NO₂ en PM₁₀ vanwege de ontwikkeling of het plan (bron) kleiner is dan een percentage van de grenswaarden. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009, geldt dat een ontwikkeling/plan niet in betekenende mate bijdraagt indien de bijdrage maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bedraagt. Een maximale bijdrage voor zowel NO₂ als PM₁₀ van 3% komt overeen met een bijdrage van 40 µg/m³ * 3% = 1,2 µg/m³.

4.3.2 Conclusie

De bronnen zijn ingevoerd in een verspreidingsmodel, waarna de immissies zijn berekend. Aangezien de maximale bijdrage vanwege het gehele bedrijventerrein Borchwerf II voor NO₂ meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde (40 µg/m³), dient gesteld te worden dat het bedrijventerrein in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Daarom dient toetsing van de effecten van het bedrijventerrein op luchtkwaliteit plaats te vinden.

Parameter	PM ₁₀	NO ₂
Huidige situatie		
Achtergrondconcentratie [µg/m ³]	20,9	27,60
Zeezoutcorrectie [µg/m ³]	4	0
Aantal overschrijdingsdagen [dagen]	10,18	0
Correctie aantal overschrijdingsdagen [dagen]	6	0
Werkelijke achtergrondconcentratie [µg/m ³]	16,9	27,60
Werkelijk aantal overschrijdingsdagen [dagen]	9,48	0
Grenswaarde [µg/m ³]	40	40
Grenswaarde [dagen]	35	18
Situatie na flexibilisering		
Toename immissieniveau [µg/m ³]	0,22	4,713
Bijdrage bedrijventerrein [%]	0,6	11,8
Totale concentratie [µg/m ³] (inclusief zeezoutcorrectie)	17,11	32,308
Aantal overschrijdingsdagen (inclusief zeezoutcorrectie)	10,18	3,9
Toename aantal overschrijdingsdagen	0,70	3,9

Tabel Toetsing effecten op luchtkwaliteit

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de flexibilisering van het bestemmingsplan niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden zoals genoemd in bijlage 2 van de Wm, voor wat betreft de concentratie PM₁₀ dan wel NO₂ in de nabijheid van het bedrijventerrein. Hierdoor mag verondersteld worden dat de emissie van de overige in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen componenten eveneens niet zal leiden tot overschrijdingen van de genoemde grenswaarden. De gewenste flexibilisering kan derhalve toelaatbaar worden geacht in het kader van de Wet luchtkwaliteit (bijlage 2 Wm).

Ten aanzien van de resultaten wordt nog opgemerkt dat gerekend is met aanzienlijke overschattingen van de gewenste situatie. Daarbij komt dat de situatie is beschouwd alsof het bedrijventerrein Borchwerf II in zijn geheel toegevoegd wordt aan de heersende achtergrondconcentraties en is er derhalve geen rekening gehouden met het feit dat op de verschillende velden reeds diverse bedrijven zijn gesitueerd op grond van het eerder geldende bestemmingsplan. Doordat vele bedrijven al aanwezig zijn en dus al onderdeel uitmaken van de achtergrondconcentraties waarmee is gerekend, zal de daadwerkelijke bedrage vanwege het bedrijventerrein lager zijn dan op grond van de

berekening mag worden aangenomen. De totale concentraties PM₁₀ en NO₂ ter plaatse van de beoordelingspunten zullen derhalve lager zijn dan op grond van bovenstaande berekening is bepaald.

4.4 Geur

In en om het plangebied zijn bedrijven gelegen waarvan de activiteiten gepaard gaan met emissies naar de lucht. Omwille van o.a. deze emissie, kunnen deze bedrijven (op grond van bijlage 1, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht) worden beschouwd als inrichtingen welke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken. Op grond hiervan is een dergelijke bedrijfsvoering gelegaliseerd op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en zijn aan deze bedrijfsvoeringen door het bestuursorgaan dat bevoegd is de bedrijfsvoering te legaliseren voorwaarden gekoppeld, ontleend aan documenten die de best beschikbare technieken beschrijven voor het lucht- dan wel geuraspect dat de betreffende bedrijfsvoering kenmerkend maakt.

Er zijn in de directe omgeving van het Bedrijventerrein geen agrarische bedrijven gelegen waarvan een contour zoals bedoeld in de Wet geurhinder en veehouderij een overlap heeft met het plangebied.

Ten zuiden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Borchwerf-Noord, waar zich diverse (niet-agrarische) bedrijven bevinden met relevante emissies naar de lucht. In de onderstaande tabel zijn de niet-agrarische bedrijven in en om het plangebied vermeld, waar sprake is van relevante emissies naar de lucht. Daarbij is vermeld in welke r.o.-milieucategorie het bedrijf valt volgens de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) en hoe groot de richtafstand dient te bedragen vanwege het aspect lucht (geur of stof) tussen de bedrijfsperceelsgrens en een rustige woonwijk dan wel rustig buitengebied.

Hoewel bestemmingen op het bedrijventerrein die als gevoelig kunnen worden aangemerkt zoals kantoren en horeca niet eenzelfde bescherming genieten als welke buiten het bedrijventerrein zijn gelegen geldt evenwel dat deze een minimale bescherming behoeven. Indien deze minimale bescherming zou moeten worden uitgedrukt in aan te houden afstand in meters zou dit kunnen worden gelijkgesteld aan de afstand die voor deze bedrijfsvoeringen geldt tot een omgevingstype gemengd gebied.

Geen van de geur en/of stofcontouren welke voor onderstaande bedrijfsvoeringen moeten worden aangehouden tot aan het omgevingstype gemengd gebied, en daarmee tot bestemmingen gelegen / geprojecteerd op het bestemmingsplan en welke een minimale bescherming genieten, overschrijdt de percelen die zijn opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Ten aanzien van lucht en geur zijn geen belemmeringen voor onderhavige ontwikkeling.

Naam bedrijf	Locatie	Soort bedrijf	RO-milieu Categorie (SBI code)	Grootste aan te houden Afstand aspect lucht tot Omgevingstype ge- Mengd gebied [m]
RustOleum	Braak	Verffabriek	4 (243)	200 (geur)
Sita	Potendreef	Vuilverbranding	4 (9002.2)	200 (geur)
Sensus	OostHavendijk	Cichoreifabriek	5 (1583)	300 (geur)
KWS	Ziel 12	Asfaltcentrale	4 (2682)	500 (geur)
Heros	Ziel 18	Avi-slakken open over- slag	4 (9002.1)	100 (geur/stof)
Wooddistribution Europe	Bosstraat 16	Afvalhout op- en overslag	4 (9002.1)	100 (stof/geur)
Voest Alpine Polynorm	Borchwerf 37	Kunststofverwerkende industrie	4 (252.1)	100 (geur)
SAVER	Stepvelden 8	Vuiloverslagbedrijf	4 (9002.1)	100 (geur/stof)
Wubben oliebewer- king	Tussenriemer 17-23	Olierecycling	4 (2320)	200 (geur)
Scaldis	Tussenriemer 15	Kunststofverwerkende industrie	4 (252.1)	100 (geur)

Tabel: Niet-agrarische bedrijven in en om plangebied Borchwerf II

4.5 Externe veiligheid

Inleiding

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Het integrale advies externe veiligheid, waarin tevens de risicoberekeningen zijn opgenomen, vormt een separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

Plangebied

Het totale plangebied bestaat uit 5 deelgebieden die in het vigerend bestemmingsplan worden omschreven als veld A t/m F, waarbij veld B geen onderdeel uitmaakt van dit plangebied. Opgemerkt wordt dat veld C en een klein gedeelte van veld F zijn gelegen binnen de gemeente Roosendaal, velden A, D, E en het grootste gedeelte van veld F zijn gelegen binnen de gemeente Halderberge. Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend en is met name bedoeld om gerealiseerde situaties te bestemmen en meer flexibiliteit te bieden voor gewenste ontwikkelingen. Dit heeft nauwelijks invloed op de grenzen van de bouwvlakken zoals die reeds in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen. Ook de bevolkingsdichtheden wijzigen nauwelijks t.o.v. het vigerende bestemmingsplan. Wel zijn er 3 functies die aandacht verdienen: "Horeca" in de oksel van de Gastelseweg en de A17 (veld F), het "Van Schilt" terrein (veld F) en het Facilitypoint (veld C), waar hogere bevolkingsdichtheden kunnen worden voorzien.

4.5.1 Bedrijven

Bedrijven

Wettelijk kader

Het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico.

Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is de professionele risicokaart geraadpleegd. Uit de risicokaart blijkt dat op dit moment binnen het plangebied geen bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is. Wel blijkt dat ten zuiden van het plangebied, binnen de gemeente Roosendaal, meerdere Bevi bedrijven zijn gelegen. Op het industrieterrein Borchwerf I (noord) bevinden zich 2 vestigingen van Van den Anker (opslag en vervoer van chemische producten) en een LPG-tankstation. Op grotere afstand is het spooremlacement Roosendaal gelegen. Van deze bedrijven reiken alleen de invloedsgebieden van Van den Anker aan de Stepvelden en het spoorwegemplacement tot in het plangebied.

Van den Anker Stepvelden

Momenteel is een aanvraag om vergunning Wet milieubeheer in procedure bij de gemeente Roosendaal. Uit de hierbij gevoegde QRA (=kwantitatieve risicoanalyse) (juli 2009, opgesteld conform Hari versie 3.1) blijkt dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Het invloedsgebied reikt tot op een afstand van 625 meter (vanuit het hart van de inrichting). De grens van het plangebied is gelegen op ca. 500 meter waardoor het plangebied met enkele tientallen meters is gelegen binnen het invloedsgebied van Van den Anker. Hierdoor is op grond van artikel 13 van het Bevi een verantwoording van het groepsrisico vereist. De QRA is opgesteld op basis van de huidige bestemde situatie.

Spooremlacement

Het invloedsgebied van het emplacement bedraagt 3.000 meter. Aangezien het plangebied ligt op een afstand van circa 1500 meter van het emplacement, valt dit binnen het invloedsgebied waardoor het Bevi van toepassing is.

In het kader van het bestemmingsplan SpoorHaven Roosendaal zijn risicoberekeningen uitgevoerd door Oranjewoud/SAVE. Hieruit blijkt dat er voor het emplacement geen plaatsgebonden risico van

10⁻⁶ per jaar wordt berekend en dat het maximaal berekende groepsrisico gelijk is aan de oriënterende waarde.

Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico leveren geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling. Het groepsrisico ligt rond de oriënterende waarde en zal niet stijgen. De invloed van het plan op het groepsrisico is gering vanwege de afstand tot de risicobron.

Conclusie Bevi

Binnen de plaatsgebonden risicocontouren van 10⁻⁶ per jaar mogen geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten zijn gelegen. In het plangebied zijn geen Bevi-inrichtingen gelegen en van de aanwezige Bevi-inrichtingen in de omgeving van het plangebied zijn geen plaatsgebonden risicocontouren gelegen over het plangebied. Binnen het plangebied zijn geen (nieuwe) Bevi-inrichtingen toegestaan zodat voldaan wordt aan de grens- en richtwaarden van het Bevi.

Het groepsrisico als gevolg van het emplacement ligt rond de oriënterende waarde en zal niet stijgen als gevolg van het bestemmingsplan. Het BRZO-bedrijf Van den Anker aan de Stepvelden veroorzaakt geen groepsrisico.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is advies ingewonnen bij de Regionale Brandweer en is het groepsrisico verantwoord op grond van art. 13 van het Bevi. Opgemerkt wordt dat dit door de gemeente Roosendaal is gebeurd voor veld C. Veld F wordt in het bestemmingsplan van de gemeente Halderberge verwoord.

4.5.2 Transport

Wettelijk Kader

Met betrekking tot het transport is op 1 januari 2010 een aangepaste circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” (verder te noemen: de circulaire) in werking getreden waarin een voorschot wordt genomen op het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In deze circulaire zijn (deels) de bevindingen uit de Basisnet-rapporten (weg en water) als regelgeving opgenomen. Hoewel in de circulaire het Basisnet Spoor nog niet is verwerkt, kan daarvoor dezelfde methodiek worden toegepast, waarbij de meest recente resultaten van het Basisnet Spoor kunnen worden gebruikt.

Voor buisleidingen is op 1 januari 2011 het Besluit buisleidingen externe veiligheid (Bevb) in werking getreden.

Transportassen (exclusief Buisleidingen)

Om te bepalen of er in het plangebied of in de directe omgeving daarvan, transportassen zijn gelegen waarop de circulaire van toepassing is, is professionele risicokaart geraadpleegd. Uit de risicokaart blijkt dat er binnen en in de omgeving van het plangebied enkele transportassen zijn gelegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het betreft de spoorlijn Roosendaal – Dordrecht, de A17 en lokale wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden.

Spoorwegen

Het plangebied grenst aan de spoorlijn Roosendaal - Dordrecht en is daarmee gelegen binnen 200 meter van een spoorlijn. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor deze ruimtelijke ontwikkeling risicorelevant is. Hoewel er slechts een klein gedeelte van de bestemming “bedrijventerrein” binnen deze 200 meter is gelegen. In het Basisnet spoor is een scenario “maximaal gebruik Betuweroute” opgenomen dat voor deze spoorlijn een worst-case situatie weergeeft.

Uit de risico-inventarisatie, op basis van het Basisnet, blijkt dat er bij 80% blokvervoer wel in beperkte mate sprake is van een plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar. Deze is echter niet gelegen over bestemmingen die kwetsbare objecten toestaan.

De kilometer met het hoogste groepsrisico is gelegen ter hoogte van Veld B dat niet tot het plangebied behoort. Het hoogste groepsrisico ligt ruim onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico en bedraagt 3% van de oriënterende waarde (bij 83 doden).

Omdat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico en het groepsrisico (ruim) onder de oriënterende waarde is gelegen, hoeft bij de vaststelling van dit bestemmingsplan het groepsrisico niet te worden verantwoord.

Wegverkeer

Het plangebied is aan weerszijden binnen 200 meter van de snelweg A17 gelegen. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A17 voor deze ruimtelijke ontwikkeling risicorelevant is.

Om inzicht te krijgen in het groepsrisico als gevolg van de snelweg, zijn berekeningen uitgevoerd met RBM2+ (versie 1.3.0) op basis van het huidige transport (tellingen 2006-2008) en op basis van de GF3-plafonds geldend voor de verschillende trajecten (2020 en later).

Voor het wegvak B13 geldt een veiligheidsafstand van 17 meter (ter plaatse van veld A), voor het wegvak B99 (ter plaatse van veld C, D en F) geldt een veiligheidsafstand van 19 meter. Deze veiligheidsafstanden komen overeen met een (maximaal) plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. De grens van het plangebied is gelegen binnen deze veiligheidsafstanden maar laat binnen de veiligheidsafstanden geen bebouwing toe. Daarmee wordt voldaan aan de veiligheidsafstanden. A17 gebaseerd op tellingen uit 2006-2008 en GF3-plafonds uit circulaire

Het groepsrisico, berekend op grond van het Basisnet, bedraagt minder dan 1% van de oriënterende waarde (bij 71 doden). Het hoogste GR per km is gelegen ter hoogte van velden D en F.

Plasbrand Aandachts Gebied (PAG).

Op basis van de eindrapportage Basisnet weg is er voor wegvak B13 en B99 sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het bestemmingsplan laat binnen een afstand van 30 meter van de snelweg (PAG) geen nieuwe bebouwing toe (ten opzichte van huidige bestemmingsplan) waardoor dit aspect niet aan de orde is.

Gemeentelijke wegen

Uit de "Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen, 14 maart 2008" die is opgesteld voor de gemeente Roosendaal, blijkt dat het vervoer van en naar industrieterrein Borchwerf I over de gemeentelijke wegen geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar of een significant groepsrisico veroorzaakt. Het bulkvervoer blijft beperkt tot de bevoorrading van een tankstation (LPG en brandbare vloeistoffen). De herziening van het bestemmingsplan voor Borchwerf II zal hierin geen noemenswaardige verandering brengen.

Conclusie transport (exclusief buisleidingen)

Het transport over het spoor veroorzaakt wel een beperkte plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Deze is echter niet over bestemmingen gelegen die kwetsbare objecten toestaan.

Het transport over de weg veroorzaakt een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar dat is gelegen op een afstand van maximaal 19 meter vanuit de as van de snelweg. Dat wil zeggen dat deze contour ook geen belemmering oplevert voor het plangebied omdat het plaatsgebonden risico niet over, al dan niet geprojecteerde, kwetsbare objecten is gelegen.

Het groepsrisico veroorzaakt door beide modaliteiten is ruim onder de oriënterende waarde gelegen (maximaal 3 % maal de oriënterende waarde) en neemt niet (significant) toe ten gevolge van deze herziening. Een verantwoording van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk.

Vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de A17 is de regionale brandweer in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over aspecten met betrekking tot de rampenbestrijding, zelfredzaamheid en hulpverlening.

Buisleidingen

Vanwege het ontbreken van duidelijkheid omtrent de berekende risico's voor buisleidingen waarvoor het Bevb nog niet in werking is getreden, is voor dit onderwerp zoveel mogelijk in contact getreden met de leidingbeheerders waarbij is overeengekomen om de, op de risicokaart opgenomen, veiligheidsafstanden voor nieuwe bestemmingen te respecteren.

Voor bestaande (en dus ook geprojecteerde) bestemmingen zal dezelfde saneringsregeling als voor hogedruk aardgasleidingen gaan gelden.

Om te bepalen of er in het plangebied of in de directe omgeving buisleidingen zijn gelegen, is de professionele risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat de velden C (gemeente Roosendaal) en D ten westen grenzen aan de Buisleidingenstraat (BLS) waarin diverse buisleidingen zijn gelegen. Aan de oostzijde grenzen velden C en D aan de Propyleenleiding van Dow Chemical.

Van west naar oost loopt door het plangebied een (vloeibare) zuurstofleiding van Air Liquide die op de scheiding van veld C en D is gelegen en vervolgens aan de zuidzijde van Veld F naar veld B (gemeente Roosendaal) zijn weg vervolgt.

Buisleidingestraat (BLS)

Zebra

De Zebra aardgasleiding, die in de BLS is gelegen, heeft een PR 10^{-6} contour van ca. 250 meter die ruim over de velden C en D is gelegen. Binnen veld C is een kwetsbaar object gelegen (perceel bestemd voor het Service Punt). Dit kwetsbare object was overigens ook al opgenomen in het vigerende bestemmingsplan.

De plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} /jaar ligt over dit perceel. Op basis van het Bevb geldt een saneringsplicht voor de beheerder zodat kan worden geconcludeerd dat dit knelpunt binnen de daarvoor geldende termijnen zal worden opgelost. Vanwege het conserverend karakter van het bestemmingsplan met betrekking tot dit aspect, is dus geen sprake van een belemmering. Het invloedsgebied van de Zebra aardgasleiding is gelegen op een afstand van 415 meter van de aardgasleiding.

Gasunie

Daarnaast is in de BLS een Gasunie aardgasleiding gelegen die geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar heeft. Het invloedsgebied van de Gasunie aardgasleiding is gelegen op een afstand van 550 meter van de aardgasleiding.

Overige leidingen in de BLS

De overige leidingen zijn - voor wat betreft externe veiligheid - niet relevant voor het plangebied.

Zuurstofleiding Air Liquide

De binnen het plangebied gelegen buisleiding van Air Liquide betreft een zuurstofleiding die uit de BLS treedt en van west naar oost door en langs het plangebied loopt. Deze zuurstofleiding is niet relevant voor externe veiligheid. Op de plankaart is een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding opgenomen.

Propyleenleiding Dow Chemical

De buisleiding van Dow Benelux is in het plangebied, parallel aan de A17, gelegen. Het betreft transport van propyleen waarvoor het Bevb nog niet in werking is getreden. Op de risicokaart is het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar aangegeven. Deze contour is op een afstand van 75 meter vanaf de leiding gelegen en ligt over een groot gedeelte van veld C en D. Ook het bouwblok van het Service Punt (veld C, gemeente Roosendaal) ligt hier vrijwel in zijn geheel binnen. Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 80 meter en zal, gezien de bepalende afstand van de PR 10^{-6} contour, waarschijnlijk geen beperkingen opleveren met betrekking tot het groepsrisico. Ook voor deze leiding is op de plankaart een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding opgenomen.

Opgemerkt wordt dat het Service Punt, dat - vanwege de grote aantallen aanwezigen in kantoorgebouwen en horeca - een kwetsbaar object betreft, is grotendeels binnen de PR 10^{-6} contour gelegen. Er is dus sprake van een saneringssituatie. Van deze situatie is al sprake op basis van het vigerende bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat de leidingbeheerder (Dow) deze situatie op grond van het Bevb moet gaan saneren. Hierover is overleg gevoerd met de leidingbeheerder. Uiteraard zal eerst het Bevb voor deze leiding in werking moeten treden.

Omdat de risicocontour al langere tijd op de risicokaart staat en het RIVM nu nog bezig is om een geschikte rekenmethodiek te ontwikkelen voor "exotische" stoffen zoals propyleen, kan dit betekenen dat deze contour nog wordt gewijzigd.

Conclusie buisleidingen

De risico's veroorzaakt door de diverse buisleidingen, zijn vanwege de overgangsfase van de wet- en regelgeving niet geheel duidelijk. Gedeelten van het plangebied liggen binnen een PR 10^{-6} contour waarvoor nog niet in alle gevallen een saneringsverplichting geldt (en waarvoor zelfs geen rekenmethodiek is vastgesteld), reden waarom overleg heeft plaatsgevonden met de beheerders van die leidingen. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is advies ingewonnen bij de Regionale Brandweer en is het groepsrisico verantwoord op grond van art. 12 van het Bevb.

Verantwoording groepsrisico en advies regionale brandweer

Zowel op grond van het Bevi als op grond van het Bevb is het groepsrisico verantwoord.

Vanwege deze verantwoording en vanwege het feit dat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een spoorlijn en wegen is advies gevraagd aan de regionale brandweer inzake de hoogte van het groepsrisico (voor zover van toepassing) en de aspecten met betrekking tot de rampenbestrijding, zelfredzaamheid en hulpverlening.

4.6 Geluid

4.6.1 Industrielawaai

Het bestemmingsplan staat toe dat op het middengebied van veld A categorie 4 en 5 bedrijven worden gevestigd. Dit impliceert de mogelijkheid tot vestiging van bedrijven welke een belangrijke mate van geluidhinder kunnen veroorzaken (artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder) en zijn aangewezen op grond van bijlage 1, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. De vestiging van dergelijke bedrijven is enkel toegestaan op het middengebied van veld A en wordt voor de overige dele van het bedrijventerrein hiermee expliciet uitgesloten. Op grond hiervan is een zone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dit deel van het bedrijventerrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

In het MER is de betreffende zone voor het voorkeursalternatief uitgewerkt. Voor 1 woning is een procedure hogere waarde (ontheffing Industrielawaai) doorlopen. Middels een zonebeheersmodel als sturend beleidsinstrument wordt de beschikbare geluidruimte uitgegeven en beheerst en vindt toetsing plaats van de geluidsbelasting ter plaatse van de vastgestelde zone voor elk bedrijf dat zich op dit gedeelte van het bedrijventerrein vestigt. Elk bedrijf dat zich wil vestigen op het op dit deel van het bedrijventerrein zal met een akoestisch onderzoek aan moeten tonen dat voldaan wordt aan de toebedeelde geluidruimte. Indien bij de invulling van het betreffende kavel de geluidruimte afwijkt van de prognose in het zonebeheersmodel heeft dit consequenties voor de invulling van de rest van het terrein. Voor bedrijven die zich daarna willen vestigen is het mogelijk dat er om die reden meer of minder geluidruimte kan worden gegeven.

In het MER is voor het voorkeursalternatief de geprognosticeerde cumulatieve invloed van bedrijventerrein Borchwerf II op de omgeving gerekend met bronsterkte per m². De bronsterkte van een bedrijf hangt af van de perceelsoppervlakte alsmede de categorie bedrijfsvoering. Deze berekeningsmethodiek is rechtstreeks ontleend aan de hindersystematiek van de VNG Publicatie. Hierbij wordt invulling gegeven aan de noodzaak voor het creëren van de minimaal benodigde afstand tussen een bedrijf op het bedrijventerrein en de te beschermen omgeving afhankelijk van de milieucategorie van het bedrijf. De bronsterkte per bedrijfscategorie waarmee is gerekend is opgenomen in onderstaande tabel.

Milieucategorie	Bronsterkte/m²
1	45 dB(A)/m ²
2	50 dB(A)/m ²
3	55 dB(A)/m ²
4	60 dB(A)/m ²
5	65 dB(A)/m ²

Tabel: Bronsterkte per bedrijfsruimte

Voor het gehele bedrijventerrein is in het computer prognosemodel invulling gegeven aan de bronsterkte voor de maximaal mogelijke bedrijfsvestiging. Ofwel daar waar de vestiging van categorie 5 bedrijven mogelijk is (middendeel veld A) is gerekend met 65 dB(A)/m², op de overige velden (vestiging maximaal categorie 3) is gerekend met 55 dB(A)/m². Met deze gebiedsinvulling is de 50 dB(A) contour bepaald vanwege het gehele bedrijventerrein. De gehanteerde methodiek is daarenboven op een aantal punten conservatief te noemen ofwel mag worden aangenomen dat de berekende geluidsbelasting een overschatting geeft van de daadwerkelijke geluidsbelasting. Reden hiervoor is onder andere dat in de rekenmodellen ook de groenstroken zijn gemodelleerd als bedrijfsperven en een bronsterkte/m² terwijl ter plaatse van deze groenstroken geen activiteiten worden ontplooid. Daarnaast kan de categorietoekenning voor een bedrijf, op grond waarvan de bronsterkte/m² is gemodelleerd, eveneens zijn gebaseerd op de hindercontour vanwege lucht, geur of gevaar in plaats van geluid. Tenslotte is geen rekening gehouden met een mogelijke afschermende

werking van te realiseren bebouwing. Zoals onderbouwd in het MER geeft dit een overschatting van circa 6 dB(A).

Met voorliggende partiële herzieningen is het in afwijking van het thans vigerende bestemmingsplan, eveneens mogelijk voor bedrijven welke kunnen worden ingedeeld in milieucategorie 3 zich te vestigen op de percelen die oorspronkelijk waren gereserveerd voor milieucategorie 4 en 5 bedrijven (middendeel veld A). Daarnaast biedt de partiële herziening de mogelijkheid voor de vestiging van bedrijven milieucategorie 1, 2 of 4 daar waar op grond van het vigerende bestemmingsplan uitsluitend categorie 3 mogelijk is (gehele bedrijventerrein behoudens middendeel veld A). Omdat in het MER voor het middendeel van veld A is gerekend met de vestiging van uitsluitend categorie 5 bedrijven en de bijbehorende bronsterkte van 65 dB(A)/m² kan worden vastgesteld dat vestiging van categorie 4 en 3 bedrijven op deze percelen uitsluitend gunstige effecten geeft op de geluidbelasting vanwege dit (gezoneerde)deel van het bedrijventerrein op de omgeving. In de praktijk zou de positieve werking van de vestiging van categorie 3 bedrijven kunnen worden uitgemiddeld of teniet worden gedaan doordat middels het zonebewakingsmodel de totale geluidsbelasting op de zone wordt beheerst. De totaal beschikbare geluidruimte die niet wordt opgesoupeerd door een categorie 3 bedrijf zou hierbij als extra ruimte kunnen worden vergeven aan een categorie 4 of 5 bedrijf. Omdat de totale geluidsbelasting op de zone de 50 dB(A) niet mag overschrijden, zal de geluidsbelasting op de zone en daarmee op de omgeving van het bedrijventerrein per saldo neutraal blijven dan wel dalen.

De te hanteren bronsterkte voor milieucategorie 1 en 2 bedrijven bedraagt 10 dB(A) respectievelijk 5 dB(A) minder dan die voor categorie 3 bedrijven geldt. De vestiging van categorie 1 en 2 bedrijven op de percelen waar op basis van het vigerende bestemmingsplan slechts categorie 3 bedrijven zijn toegestaan heeft tot gevolg dat de geluidbelasting op de omgeving significant af zal nemen. Doordat vestiging van categorie 4 bedrijven op deze percelen enkel is toegestaan op grond van een omgevingsvergunning voor het afwijken door het bevoegd gezag en door de initiatiefnemer is aangetoond dat de bedrijfsvoering naar aard en omvang gelijk is aan een categorie 3 bedrijf doet hieraan niets af.

4.6.2 Weg- en railverkeerslawaaai

In het kader van het opstellen van de MER is de geluidsbelasting berekend ten gevolg van het weg- en railverkeerslawaaai. Wat betreft wegverkeerslawaaai is de 50 dB(A)-contour (L_{Etmaal}) berekend van Rijksweg A17, de Roosendaalsebaan en de Gastelseweg. Daarnaast is de 57 dB(A)-contour berekend van de spoorlijn Roosendaal-Rotterdam.

Met ingang van 2004 is echter het gebruik van de L_{den} in alle Europese landen verplichtgesteld. Dit hing samen met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai. De L_{den} is sinds 1 januari 2007 de dosismaat voor weg- en railverkeersgeluid in de Wet geluidhinder en vervangt sindsdien L_{Etmaal} . De geluidbelasting in L_{den} betreft het gemiddelde over de dag-, avond- en de nachtperiode, in plaats van de hoogste van de drie (bij weg- en railverkeer twee (dag- en nachtperiode)) etmaalperioden.

Uit onderzoek blijkt dat in Nederland de verkeersintensiteit (weg / rail) over het etmaal constant is, binnen een bepaalde bandbreedte. Daarmee komt de getalsmatige geluidbelasting in dB (L_{den}) gemiddeld 2 dB lager uit dan vroeger in dB(A). Omdat de nieuwe dosismaat L_{den} zo beleidsneutraal mogelijk is ingevoerd, zijn derhalve in de huidige wetgeving ook alle normen met 2 dB verlaagd. De oude voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor wegverkeer en 57 dB(A) voor railverkeer zijn vervangen en bedragen in de huidige wetgeving respectievelijk 48 dB en 55 dB voor weg- en railverkeer. Voornoemde wijziging betreft derhalve géén inhoudelijke aanscherping van de norm.

Omdat het te ontwikkelen bedrijventerrein niet voorziet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies, vormen de betreffende geluidscontouren geen direct toetsingkader bij de flexibilisering van het huidige bestemmingsplan. Wel spelen zij een rol in de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting van verschillende geluidsbronnen. Dit aspect vindt nog immer zijn nadere uitwerking in het bestaande MER gezien het feit dat voor het weg- en railverkeer geen inhoudelijke aanscherping van de norm heeft plaatsgevonden.

4.7 Bodem

Veld C

Ter plaatse van veld C hebben al verschillende verkennende bodemonderzoeken plaatsgevonden. De meest recente dateren van maart 2008 en oktober 2010.

Uit de bestaande onderzoeksgegevens blijkt dat de onderzoekslocatie in het verleden voornamelijk in gebruik is geweest voor akkerbouw. Op een deel van de huidige onderzoekslocatie heeft in het verleden de Madenstraat gelegen. Ten behoeve van de herontwikkeling van de locatie is een deel van het wegtracé van de Madenstraat verwijderd.

Ter plaatse van veld C heeft voor zover bekend in het verleden geen bebouwing plaatsgevonden. Tevens is er geen sprake geweest van verhardingen anders dan de eerder genoemde Madenstraat.

Uit alle uitgevoerde onderzoeken blijkt dat ter plaatse van veld C geen sprake is van een matige tot sterke bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. De onderzoeksresultaten vormen geen belemmering voor de voorgenomen herinrichting van veld C tot bedrijventerrein. Plaatselijk worden in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen aangetoond met minerale olie, PAK en zware metalen. In het grondwater worden plaatselijk lichte verontreinigingen met zware metalen aangetoond. Nader bodemonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Veld F

Ook in veld F zijn al verschillende verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd voorafgaand aan een eigendomsoverdracht van een perceel in het gebied. In het meest recente onderzoek van mei 2011 is geheel veld F onderzocht.

Veld F heeft vooral een agrarische bestemming gehad. Ter plaatse van een aantal percelen is bebouwing aanwezig geweest, dit betrof voornamelijk agrarische woon-werkbestemming.

Op een tweetal adressen in veld F zijn verontreinigingen aangetroffen, maar zij liggen beide niet op Roosendaals grondgebied. In het bodemonderzoek van de overige percelen binnen veld F zijn geen verontreinigingen aangetoond waarvan verwacht kan worden dat ze effect hebben op de huidige onderzoekslocatie.

In het noordelijk deel van Veld F is in de grond een matige verontreiniging met lood aangetoond. Ook het grondwater is matig verontreinigd met lood. Het gaat hier om Halderbergs grondgebied. Hiervoor is inmiddels in juni 2011 een nader bodemonderzoek uitgevoerd.

Voor het overige gebied zijn in de bovengrond plaatselijk licht verhoogde concentratie voor zware metalen aangetoond. In de ondergrond zijn geen overschrijdingen gemeten. In het grondwater zijn plaatselijk licht tot matig verhoogde concentraties aangetoond met zware metalen en licht verhoogde concentratie aan vluchtige aromaten. De verhoogde concentratie nikkel kan worden toegeschreven aan een regionaal verhoogde achtergrondconcentratie.

Nader bodemonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Indien grond van de locatie verwijderd wordt, zal door middel van een partijkeuring conform Besluit bodemkwaliteit bepaald moeten worden of de vrijkomende grond geschikt is voor hergebruik. Sterk verontreinigde grond die van de locatie verwijderd wordt, zal moeten worden gereinigd. Niet reinigbare grond moet worden gestort.

4.8 Water

Rioleringsplan

In juni 2008 is door Breijn B.V., Stedelijke Infra een Rioleringsplan voor het bedrijventerrein opgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat op basis van de berekeningsexercities, de velden C, D A en F zodanig zijn ontworpen dat er geen water op straat zal optreden en het water afdoende wordt afgevoerd. Voor veld D, A en F geldt dat extremere buien met een herhalingstijd 1x per 5 jaar of groter daarentegen wel lokaal tot 'water op straat' situaties kunnen leiden. Opgemerkt dient te worden, dat dit niet per definitie wateroverlast betekent. De retentievoorzieningen binnen het plangebied zijn zodanig gedimensioneerd dat hemelwater onder het niveau van de overlopen naar de Omloopleiding Bakkersberg en De Riet kan worden vastgehouden tot een overschrijdingsfrequentie van een per 100 jaar ($T=100$).

Oppervlakte water

Velden A en F

De velden A en F van Borchwerf II zijn gelegen binnen de gemeentegrens van Halderberge. Slechts een strook langs de zuidzijde van het plangebied, welke gebruikt zal worden voor retentie, is gelegen op het grondgebied van de gemeente Roosendaal. Karakteristieke elementen in het plangebied zijn, aan de noordzijde van het plangebied, de watergang De Riet en aan de zuidzijde van het plangebied De Vliet/ Omloopleiding Bakkersberg. De Riet loost via het gemaal "Kapelberg" op de Omloopleiding Bakkersberg die uiteindelijk uitmondt aan de westzijde van de A17 in de Roosendaalse Vliet.

Velden C en D

De velden C en D worden onderling door de Omloopleiding Bakkersberg gescheiden. Tussen de genoemde velden ligt de Gastelseweg Zuid welke een 'kering langs regionale rivier' is. De westzijde van het gebied wordt gevormd door de omloopleiding Bakkersberg en De Riet. Aan de oostzijde van de velden C en D loopt de A17. De Riet loost via het gemaal "Kapelberg" op de Omloopleiding Bakkersberg die uiteindelijk uitmondt aan de westzijde van de A17 in de Roosendaalse Vliet.

4.9 Flora en fauna

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het gehele plangebied in floristisch en faunistisch opzicht als minder waardevol tot matig waardevol kan worden beschouwd.

Er worden nauwelijks nog zeldzame of karakteristieke natuurwaarden aangetroffen en de verscheidenheid in soorten is beperkt. Zowel de aanwezige floristische als faunistische waarden zijn in hoofdzaak gebonden aan de natte objecten en structuren in het gebied (sloten, beken, Roosendaalse Vliet, poelen). Meest waardevol zijn de buiten het plangebied gelegen vloeivelden. Ook de ecologische potenties zijn vooral gelegen in het verder ontwikkelen van de natte structuur, het realiseren van droog-nat gradiënten en ontsnippering. Ook de VOFF (Vereniging Onderzoek Flora en Fauna) adviseert om vooral de natte elementen te behouden en te versterken.

In het gebied bevindt zich tussen de velden C en D een zogenaamde natuurparel. Deze natuurparel wordt in het onderhavige bestemmingsplan niet verkleind. Doordat in de directe omgeving van de natuurparel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en nog plaats gaan vinden kunnen natuurwaarden verloren (zijn ge)gaan. Om die reden is een compensatiemaatregel nodig. Als compensatiemaatregel is in overleg met de Provincie, in de vergadering van de PCGP d.d. 31 maart 2004, het volgende afgesproken:

1. Net als vele andere bestaande "groene elementen" wordt bedoeld gebied als zodanig ingepast in het bestemmingsplan; het verlies aan natuurwaarden van bedoelde percelen kan mede vanwege de inpassing worden gecompenseerd langs de noordzijde van beide plandelen;
2. De compensatie ter versterking van deze biotoop wordt vorm gegeven door het realiseren van wadi's met extra aanplant van struiken en bomen met opvangstroken, flauwe taluds en oeverszones;
3. Deze maatregelen worden middels een natuurbestemming in het bestemmingsplan vastgelegd en het beheer wordt verankerd in het parkmanagement.

4.10 Belemmeringen

Hoogspanningsleidingen

Wat zijn nieuwe situaties?

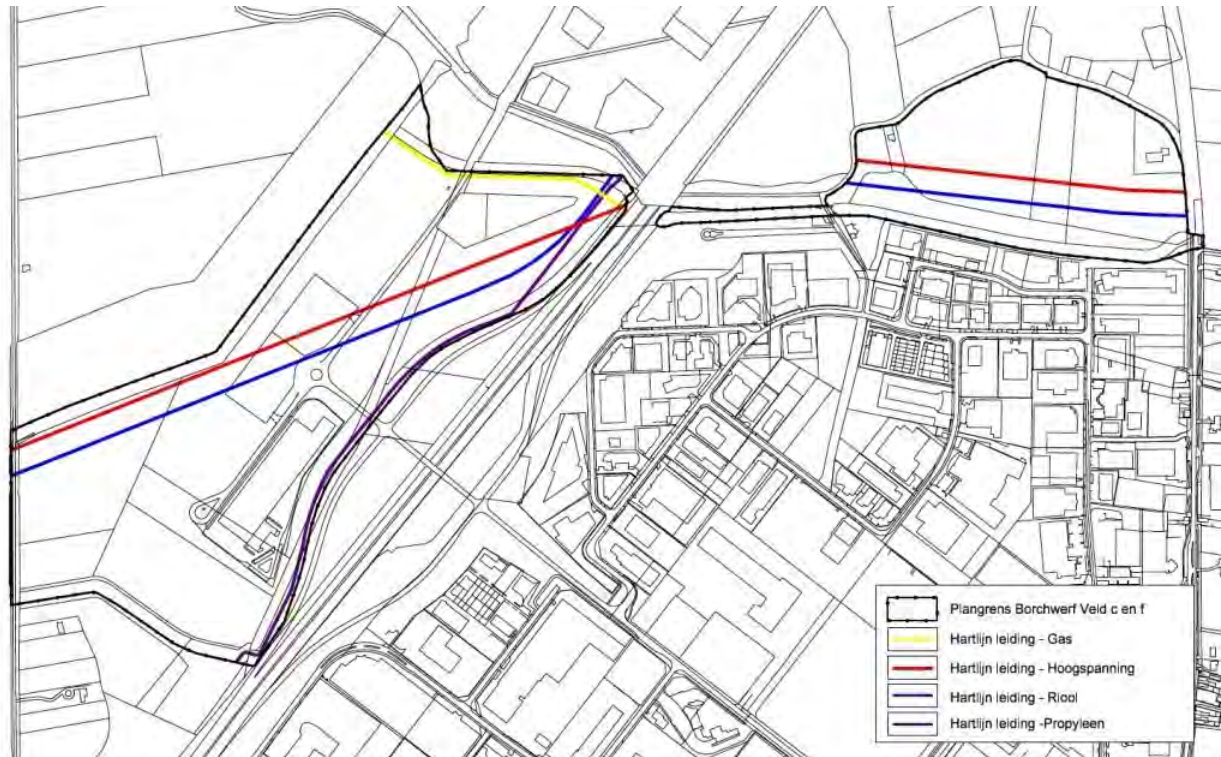
De staatssecretaris heeft het beleid voor hoogspanningslijnen in oktober 2005 vastgelegd in een brief aan gemeenten, provincies en netbeheerders. Het beleidsadvies voor hoogspanningslijnen richt zich op nieuwe situaties. Dit is van belang bij:

- het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen of wijzigen van bestaande plannen
- het vaststellen van de tracés van nieuwe bovengrondse hoogspanningslijnen of wijzigingen aan bestaande lijnen

Nieuw bestemmingsplan

Beoordeling van het (ontwerp)bestemmingsplan vindt plaats op basis van de indicatieve zone. De Netkaart geeft de breedte van de indicatieve zones van de hoogspanningslijnen die door de gemeente lopen. Als het nieuwe bestemmingsplan niet met de indicatieve zone overlapt, heeft het hoogspanningslijnenbeleid geen gevolgen voor de verdere planvorming. Overlapt het

bestemmingsplan wel met de indicatieve zone dan is het van belang de specifieke zone te bepalen. De specifieke zone bepaalt het ruimtebeslag van de bovengrondse hoogspanningslijn. Overlapt een nieuw bestemmingsplan de indicatieve zone dan wordt geadviseerd, in overleg met de netbeheerder, de specifieke zone op die locatie te berekenen. Voor die berekening is er een handreiking. De netbeheerders van de hoogspanningslijn zijn eveneens op de netkaart te vinden. Overlapt het nieuwe bestemmingsplan ook met de specifieke zone, dan wordt geadviseerd binnen die overlap geen gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen) te realiseren.



Afbeelding 19: Ligging leidingen

Nieuwe hoogspanningslijn

Voor een nieuwe hoogspanningslijn wordt direct uitgegaan van de specifieke zone. Doel van het advies is het tracé zo te kiezen dat er zo weinig mogelijk gevoelige bestemmingen binnen die zone vallen.

Wijziging bestemmingsplan of hoogspanningslijn.

Bij wijzigingen van een bestaand bestemmingsplan of aan een bestaande hoogspanningslijn is het aantal gevoelige bestemmingen in de specifieke zone - voor en na de wijziging - maatgevend. Indien dit aantal door de voorgenen wijziging niet toeneemt, is die niet bezwaarlijk.

4.11 Cultuurhistorie

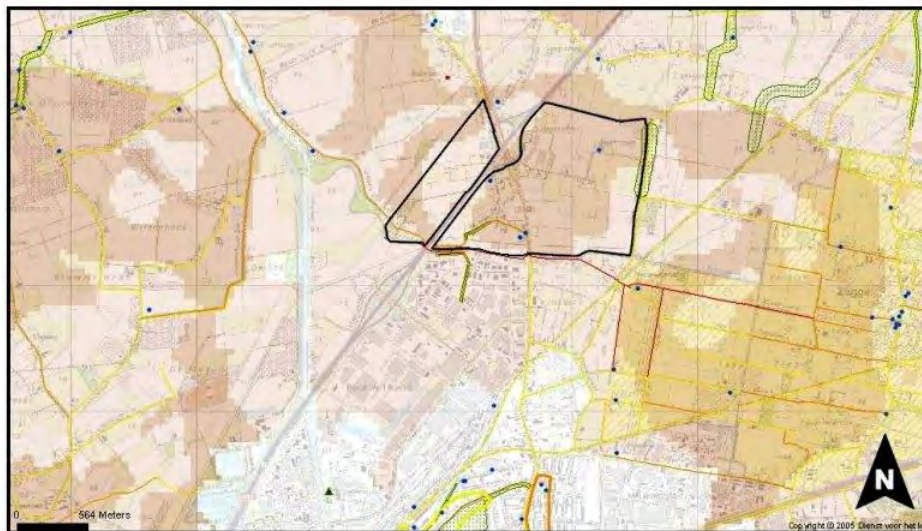
Bij de ontwikkeling van functies dient rekening gehouden te worden met de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden.

4.11.1 Archeologie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan “Bedrijventerrein Borchwerf II” is in opdracht van de gemeenten Halderberge en Roosendaal een archeologisch onderzoek, een aanvullend archeologisch onderzoek en een inventariserend veld onderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd.

Tijdens het proefsleuvenonderzoek zijn hoofdzakelijk vondsten in de bouwvoor en het esdek aangetroffen. Dit materiaal, bestaande uit aardewerk en enkele baksteen- en dakpanfragmenten, dateert uit de late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd. Slechts één vondst, een grijsbakkend aardewerkfragment (uit 1300/1500 na chr.) werd in een greppel aangetroffen. De aangetroffen vondsten worden als zogenaamd mestaardewerk geïnterpreteerd en hebben dus geen betrekking op

eventuele bewoningssporen ter plaatse. Tijdens het onderzoek zijn geen duidelijke archeologische bewoningssporen aangetroffen. Het is dan ook niet noodzakelijk vervolgonderzoek uit te voeren.



Legenda

Historische Bouwkunst

- MIP
- Rijksmonument

Historische Stedenbouw

- Rijksbeschermd stads/dorps-gezicht
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische Geografie (vlak)

- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische Geografie (lijn)

- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historisch Groen

- ▲ Monumentale Bomen
- Historisch Groen

Historische Zichtrelaties

-
-
-

Archeologische Monumenten

-

Indicatieve Archeologische Waarden

- Hoog of middelhoog
- Laag
- Geen gegevens

Topografie

- Ligging plangebied

Afbeelding 20: Cultuurhistorische waardenkaart

4.11.2 Cultuurhistorie

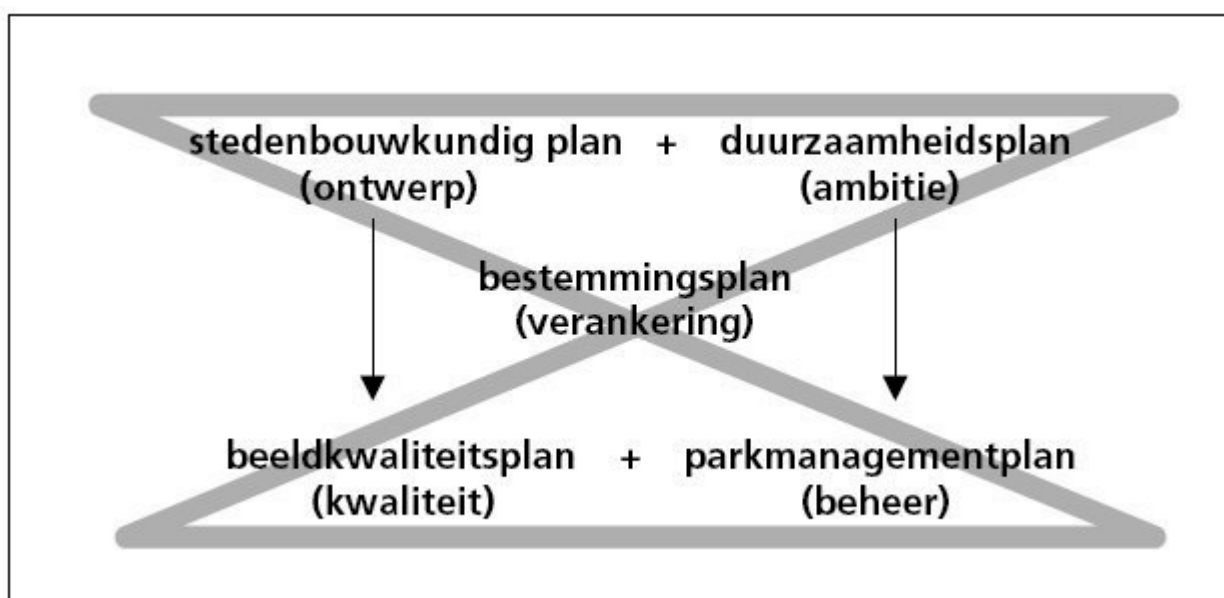
Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig.

Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

5.1.1 Inleiding

De uitgangspunten voor het gehele bedrijventerrein Borchwerf II zijn in 2003 al verankerd in diverse plannen. Zo is er eerst een Masterplan opgesteld. Vervolgens is een stedenbouwkundig plan opgesteld waarin het masterplan verder ruimtelijk is uitgewerkt. In deze plannen is de ambitie uitgesproken voor een duurzaam bedrijventerrein. Deze ambitie is doorvertaald in een duurzaamheidsplan. Deze plannen hebben de basis gevormd voor het bestemmingsplan Borchwerf II. Zowel het stedenbouwkundig plan als het duurzaamheidsplan kennen een verdieping in respectievelijk het beeldkwaliteitsplan en het parkmanagementplan waarin achtereenvolgens welstandseisen en beheeraspecten van het bedrijventerrein worden behandeld. Het bestemmingsplan neemt hierin in elk geval een centrale positie in. Voor een overzicht van de bestaande plannen wordt verwezen naar onderstaande figuur.



Afbeelding 21: Relatie tussen de diverse planvormen t.a.v. Borchwerf II

De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de veld C en F zijn ook in bovenstaande plannen opgenomen. Ten aanzien van de uitgangspunten wordt hiernaar kortheidshalve verwezen.

5.1.2 Uitgangspunten op basis van het gemeentelijk ruimtelijk beleid

Op basis van de verschillende beleidsstukken, zijn onderstaande uitgangspunten het belangrijkste voor het voorliggend bestemmingsplan.

- In het plangebied worden categorie 3.1 en categorie 3.2 bedrijven mogelijk gemaakt;
- Het feit dat het bedrijventerrein te zien is langs de snelwegen en grenst aan het buitengebied, vraagt om een goede landschappelijke inpassing en aandacht voor beeldkwaliteit;
- Vanuit sociaal-economisch vlak wordt het creëren van voldoende werkgelegenheid als centrale doelstelling geformuleerd.

5.2 Ruimtelijke streefbeelden

5.2.1 Stedenbouwkundige analyse

Inleiding

Bedrijvenpark Borchwerf is een modern bedrijventerrein in West-Brabant van 200 hectare dat ruimte biedt aan alle bedrijfstypen van elke omvang. Het park is gelegen op de grens van Roosendaal en Halderberge, aan de A17 en de A58 in een gebied tussen Rotterdam en Antwerpen. Dit gebied koppelt een uitstekend ondernemersklimaat aan een evenwichtige arbeidsmarkt, met een ruime keuze aan kennisinstellingen en opleidingsinstituten en een aangenaam woon- en leefklimaat.

De ontwikkeling van Borchwerf II is met name bedoeld voor de opvang van de lokale en regionale vraag naar bedrijventerrein. De locatie is echter ook geschikt voor beperkte opvang van de bovenregionale of landelijke vraag als overlooplocatie voor Moerdijk. Voorop staat echter de ontwikkeling van een duurzaam en kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein, dat:

- landschappelijk zorgvuldig moet zijn ingepast;
- ruimtelijk moet zijn afgestemd op de kwaliteiten van de plek;
- minimale milieubelastingen voor de omgeving oplevert;
- efficiënt en compact ruimtegebruik;
- multimodale potenties benut;
- kwaliteiten ook in de toekomst vasthoudt.

Een optimaal vestigingsklimaat is het uitgangspunt. Daartoe is geheel bedrijvenpark Borchwerf II ingedeeld naar een aantal branchespecifieke velden. Ook de ecologische zones en groenpartijen dragen bij aan een goed klimaat. Verder kenmerkt het bedrijventerrein zich door het zichtbare resultaat van kwaliteit, stimulerende richtlijnen voor de architectuur. De bestemmingsplanregels moeten zorgen voor een efficiënte en optimale invulling op de bedrijfskavels.

Borchwerf II is ruim opgezet. Bovendien is er veel aandacht voor het oog en de beleving waar het gevraagd wordt. Bij de entree van het gebied zijn representatieve gebouwen gerealiseerd en tevens grote geconcentreerde groengebieden. Een centraal onderhouden groenzone aan de voorzijde van elke kavel draagt bij aan een rustig beeld en zorgt voor een blijvend representatieve omgeving.

Opbouw Borchwerf II

De basis voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Borchwerf II is gelegd in het Masterplan Borchwerf II; daarin is de keuze verwoord om te komen tot een geconcentreerde uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Borchwerf. Alleen op deze wijze kon bewerkstelligd worden dat de grote ruimte behoefte in de regio niet zou leiden tot een versnipperde uitbreiding van allerlei kleinere bedrijventerreintjes. Het bedrijventerrein vormt een multimodaal bedrijventerrein, dat de potenties biedt voor optimale bereikbaarheid over water, over de weg en via het spoor.

Strategische ligging en bereikbaarheid

Borchwerf vormt een goede uitvalsbasis met goede ontsluiting voor alle vormen van vervoer en transport. De centrale ligging in het westelijk deel van de Benelux, tussen de Randstad agglomeratie, de Vlaamse Ruit en het Duitse Ruhrgebied, maakt West-Brabant tot een aantrekkelijke vestigingsregio. De wereldhavens Rotterdam en Antwerpen bevinden zich op zeer korte afstand en ook de internationale luchthavens zijn binnen een uur bereikbaar.

Roosendaal staat internationaal bekend als een goede vestigingsplaats voor bedrijven op het gebied van distributie en logistiek. De on-site douane faciliteiten, die een snelle en vlekkeloze afhandeling van transportformaliteiten mogelijk maken, maken dit gebied een goede locatie.

Borchwerf II is gefaseerd tot ontwikkeling gebracht.

Parkmanagement

Borchwerf is ontwikkeld als blijvend duurzaam en representatief bedrijventerrein. Het park is daarom onder gecentraliseerd en collectief parkmanagement gerealiseerd voor en door ondernemers. Hiermee is het behoud van optimale kwaliteit van zowel de panden als de omgeving verzekerd.

5.2.2 Verkeer en infrastructuur



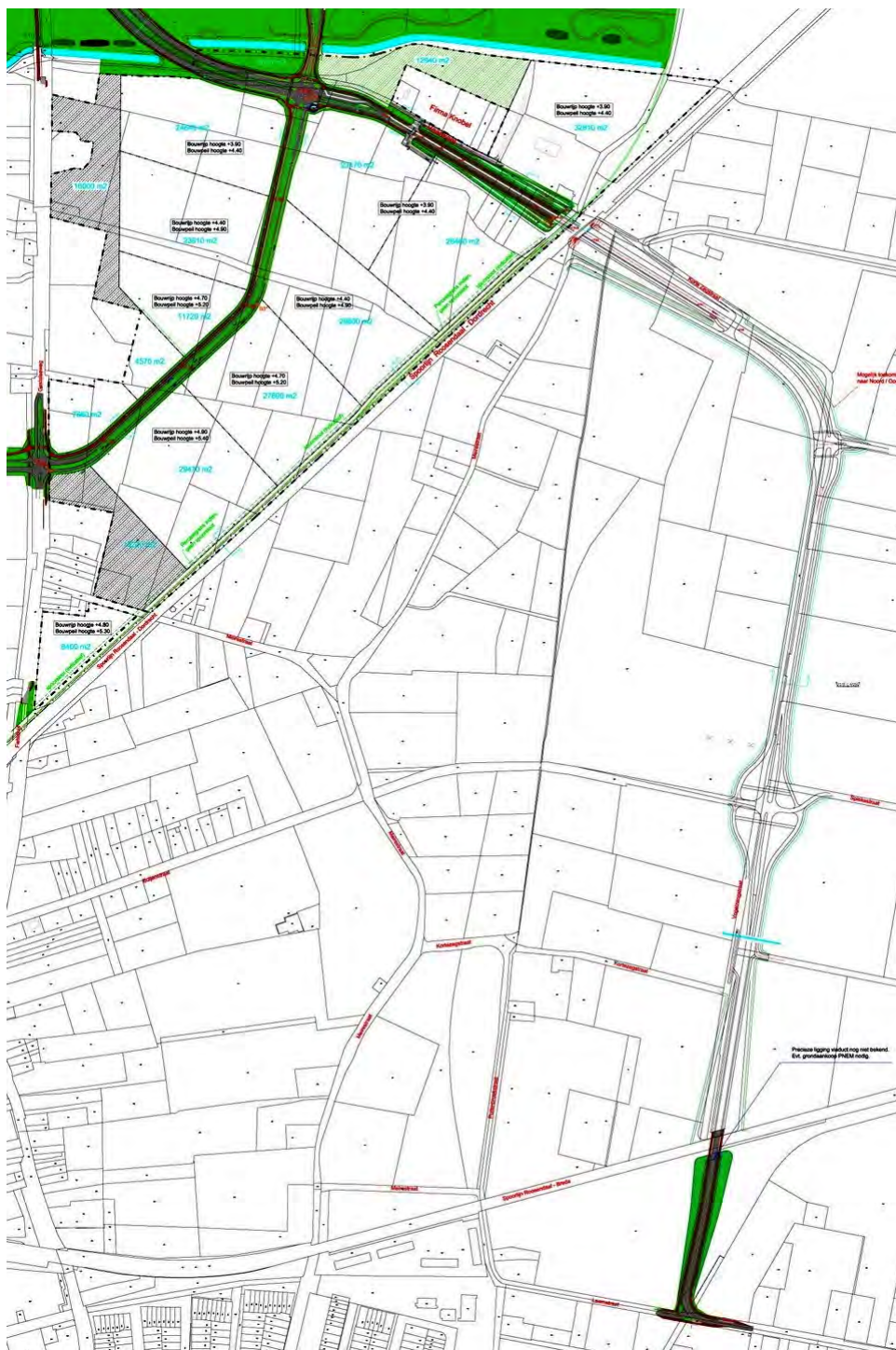
Afbeelding 22: Toekomstige hoofdwegenstructuur (NB: het tracé van de omlegging A58 is indicatief)

Verbindingsweg Majoppeveld - Borchwerf II

De huidige verkeersstructuur van Roosendaal is sterk gekoppeld aan de A17 en de A58. Het bedrijventerrein Borchwerf wordt met twee aansluitingen ontsloten op de A17. Afrit 20 (Borchwerf) ontsluit Borchwerf I en afrit 21 (Roosendaal-Noord) ontsluit (het thans in ontwikkeling zijnde) Borchwerf II. Vanaf de A58 is het bedrijventerrein Majoppeveld bereikbaar. Het bedrijventerrein wordt met de afritten 22 (Zegge) en 23 (Roosendaal-Oost.) ontsloten op de A58. Een doorkoppeling tussen de bedrijventerreinen Majoppeveld en Borchwerf vindt plaats via de Gastelseweg –Christiaan Huygensstraat – Leemstraat. Daarnaast is er een ongewenste verkeersstroom door de wijk via de Gastelseweg en de Philipslaan vanaf de aansluiting Roosendaal Oost. De Gastelseweg betreft een oude verbindingsweg tussen Roosendaal, Oud Gastel en Oudenbosch. Langs deze weg ligt lintbebouwing. De weg heeft een smal profiel en is derhalve niet erg geschikt voor hoge intensiteiten en zwaar verkeer. Ondanks het smalle profiel van de Gastelseweg maakt veel werkverkeer tussen Majoppeveld en Borchwerf gebruik van deze weg. Routeplanners op het internet en GPS-systemen geven de route over de Gastelseweg aan als zijnde kortste route. Omrijden via de snelwegen A58 en A17 is dan ook minder aantrekkelijk voor de meeste automobilisten. Daarnaast maakt ook veel lokaal woon-werk verkeer gebruik van de route over de Gastelseweg.

Het opwaarderen dan wel verbreden van de Gastelseweg is niet mogelijk vanwege het gebrek aan ruimte doordat er dicht langs de weg karakteristieke lintbebouwing dan wel bedrijfsbebouwing staat. Dit is ook niet wenselijk aangezien daardoor de route door de wijk Kalsdonk alleen maar aantrekkelijker wordt. Ook de twee spoorwegovergangen op de Gastelseweg zorgen voor een regelmatig oponthoud en een beperking in de doorstroming. Het werkverkeer en het lokale verkeer van Majoppeveld naar Borchwerf of vice versa maakt niet alleen gebruik van de Gastelseweg maar ook van het wegennet in het woongebied Kalsdonk. Hoge intensiteiten en de routing voor zwaar verkeer door het woongebied zorgen voor verkeersonveilige en overlastsituaties. Het is dan ook van belang dat zowel het woongebied Kalsdonk als de Gastelseweg ontlast gaan worden.

In het GVVP heeft de gemeente een toekomstscenario opgenomen voor de infrastructuur. Zonder maatregelen zullen de toenemende verkeersintensiteiten op de Gastelseweg, in combinatie met de spoorwegovergangen leiden tot capaciteitsproblemen. Bovendien zal de verkeersonveiligheid naar verwachting verslechteren en de wijk Kalsdonk zal nog meer verkeershinder ondervinden omdat ook daar de verkeersintensiteiten zullen toenemen. Kortom, de bereikbaarheid en leefbaarheid komen zonder aanvullende maatregelen verder onder druk te staan. Uit de analyses in het GVVP is de wenselijkheid en noodzaak van een nieuwe verbindingsweg tussen de bedrijventerreinen Majoppeveld en Borchwerf naar voren gekomen. De nieuwe verbindingsweg moet er enerzijds voor zorgen dat de bedrijventerreinen goed bereikbaar blijven, anderzijds dat zowel het woongebied Kalsdonk als de Gastelseweg ontlast worden van hoge verkeersintensiteiten en doorgaand verkeer.



Afbeelding 23: Verbindingsweg Majoppeveld - Borchwerf

In de visie op de toekomstige ontsluitingsstructuur is de noord-zuid route van de Gastelseweg niet meer de belangrijkste invalsweg voor het centrum. De aansluitingen op de A17 (Borchwerf en Roosendaal-Noord) worden primair bedoeld voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen. Het centrumgebied van Roosendaal wordt primair ontsloten via de Burg. Freijterslaan/A17 en de aansluiting Roosendaal op de A58. Aansluiting Majoppeveld op de A58 wordt primair ingericht voor het vracht- en bestemmingsverkeer voor de bedrijventerreinen.

Dit betekent dan ook dat de verkeerstructuur in Noord-Roosendaal gericht is op het ontsluiten van de bedrijventerreinen onderling en op de autosnelwegenstructuur. De Gastelseweg wordt als secundaire ontsluiting gehandhaafd. Het afsluiten van de Gastelseweg wordt niet wenselijk geacht vanwege de ontsluiting van de aan de Gastelseweg gelegen bedrijven en woningen.

De nieuwe verbindingsweg moet de huidige functie van de Gastelseweg overnemen en is daarbij gericht op de lokale herkomst en bestemmingsverkeer van de bedrijventerreinen. De verbindingsweg moet geen concurrent worden van de autosnelwegenstructuur noch in de huidige noch in de toekomstige situatie. Wel kunnen de aansluitpunten op de verbindingsweg veranderen. Bij de realisatie van de omlegging A58 zal de bestaande aansluiting Noord-Rosendaal vervallen en zal er een nieuwe aansluiting op de omlegging A58 worden gerealiseerd. Deze aansluiting zal worden aangesloten op de Verbindingsweg, waarbij deze zorgt voor de verdere ontsluiting van de bedrijventerreinen.

Omlegging A58

De snelweg A58 loopt dwars door Rosendaal en doorsnijdt acht woonwijken. Rosendaal heeft de ambitie om op termijn de A58 uit de stad te halen en om de stad heen te leiden. Voor het omleggen en verwijderen van de A58 zijn diverse redenen te noemen. De meest belangrijke is het negatieve - en ontoelaatbare - effect van de A58 op de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Rosendaal die langs de snelweg wonen en leven. Een tweede reden is het gebrek aan doorstroming van het Rijkswegennet. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat de A58 de komende jaren verder dichtsluit waardoor de belangrijkste oost-westverbinding binnen West-Brabant - en de regionale bereikbaarheid - verder onder druk komt te staan. Een derde reden is de barrièrewerking van de A58 binnen de bebouwde kom. Hierdoor wordt de stadsontwikkeling geremd. De aanpak van de A58 is momenteel onderwerp van studie. Het meest voor de hand liggende gebied om de A58 om te leggen is het gebied ten noordoosten van Rosendaal. In dit verband hebben de gemeenten Halderberge, Rosendaal en Rucphen op 7 april 2008 een intentieovereenkomst Omlegging A58 ondertekend. In deze intentieovereenkomst is vastgelegd dat men gezamenlijk een gebiedsvisie voor het gebied ten noordoosten van Rosendaal zal opstellen. De studie is geen blauwdruk voor het gebied ten noordoosten van Rosendaal. Het beeld dat in de gebiedsvisie geschetst wordt, is voor Rosendaal, Rucphen en Halderberge de ideale situatie.

De omgelegde A58 zal naar verwachting in de directe omgeving van de huidige op- en afrit Rosendaal Noord worden aangesloten op de A17. Deze op- afrit zal daardoor moeten worden verplaatst en wel op de omgelegde A58. Deze op en afrit zal vervolgens worden aangesloten op de verbindingsweg .

Openbaar vervoer

De buslijn van Rosendaal naar Oud-Gastel blijft gehandhaafd. Deze zal via de Gastelseweg blijven rijden en ter hoogte van de kruising met Borchwerf gebruik maken van de Verbindingsweg die richting Oud-Gastel gaat lopen.

Parkeren

Evenals voor de rest van Borchwerf II, geldt ook voor de bedrijven van de velden C en F dat deze op eigen terrein dienen te voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Stamlijn

Vanaf het spoor Rosendaal - Dordrecht zal een stamlijn worden aangelegd die via veld B naar veld A van Borchwerf II zal lopen. De stamlijn zorgt er voor dat er goederenvervoer per spoor mogelijk is. Op dit moment zijn er een twee bedrijven gevestigd op veld A die graag gebruik zouden maken van deze stamlijn. Ook nieuwe bedrijven die zich willen vestigen op veld B kunnen gebruik gaan maken van deze stamlijn.

5.2.3 Welstand en Beeldkwaliteit

Ten behoeve van de planmatige ontwikkeling van Borchwerf II zijn beeldkwaliteitsplannen opgesteld. Daarbij is ingegaan op de volgende onderwerpen:

Architectuur

Ter versterking van het parkachtige karakter van het bedrijventerrein is een sterke eenheid in architectuur gewenst. De eenheid wordt bereikt door het toepassen van een ingetogen, zakelijke architectuur met een terughoudend materiaal- en kleurgebruik.

Kleur- en materiaalgebruik

Uitgangspunt is een duurzaam materiaalgebruik, passend bij dit type bedrijvigheid. Te denken valt aan (geribbelde) metaalplaten, beton en helder, niet-reflecterend glas, afgewisseld met baksteen of keramische plaat. De voorkeur gaat uit naar materiaal eigen kleurgebruik, in afwisselende tinten. Kleuraccenten kunnen worden aangebracht met baksteen of keramische beplanting.

Reclame

Het is niet de bedoeling om bedrijfskleuren in de gevels te verwerken. Het is wel noodzakelijk om de plaats van reclameuitingen integraal in het plan te verwerken. Losse elementen zoals vlaggenmasten, reclamezuilen of reclameborden op het dak zijn niet toelaatbaar.

Andere bouwwerken

Het is niet toegestaan om allerlei losse bouwwerken op het terrein te plaatsen: traforuimten en containeropstelplaatsen moeten in het bouwplan worden meegenomen. Denkbaar is een gecombineerde voorziening, bijvoorbeeld geïntegreerd met een fietsenstalling.

Parkeren

Al het parkeren is voorzien op eigen terrein. Elk bedrijf moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Dit betekent dat aangetoond moet worden dat aan de gemeentelijke parkeernormen kan worden voldaan. Gezamenlijke parkeerterreinen van meerdere bedrijven worden gestimuleerd om te komen tot een optimale uitwisselbaarheid van de parkeercapaciteit.

Laden en lossen

Het laden en lossen dient volledig op eigen terrein te geschieden. In verband hiermee is het niet toegestaan om load-docks binnen een afstand van 22 m² van de uitgiftengrens te projecteren.

Erfafscheidingen

Het is niet toegestaan om hekwerken hoger dan 1m voorbij de gevellijn te plaatsen. Hekwerken in de gevellijn of daarachter mogen tot 2 meter hoog worden gerealiseerd.

Straatmeubilair

Al het straatmeubilair dient op een zorgvuldige wijze te worden afgestemd op het bouwplan.

5.3 Functionele streefbeelden

5.3.1 Functionele hoofdstructuur

De hoofdstructuur van de velden C en F wordt beschreven in [3.3.3 Veld C](#) en [3.3.5 Veld F](#).

Door de sterk toegenomen globalisering van de wereldeconomie en de sterk toegenomen verplaatsing van productieactiviteiten naar Azië, ging West Brabant, als direct achterland van de mainports Rotterdam en Antwerpen en het in ontwikkeling zijnde Vlissingen, een steeds belangrijkere rol spelen op het gebied van logistiek en distributie. In de nota Ruimte en als vervolg daarop in de nota Pieken in de Delta werden aan West Brabant grote kansen toegekend om zich verder te ontwikkelen als een belangrijke regio voor logistiek en distributie.

West Brabant heeft in 2008 en 2009 de positie van logistieke hotspot van Nederland overgenomen van de regio Venlo. Ook de keuze voor Breda als vestigingslocatie voor het Topinstituut Logistiek benadrukte nog eens de belangrijke positie van de regio. Steeds meer Benelux of Europese hoofdkantoren vestigden zich in de regio, vooral in en om Breda. En steeds meer Europese distributie centra vestigde zich in de regio, met name ook in Roosendaal en Halderberge op bedrijvenpark Borchwerf. De economische crisis die zich aankondigde had hier zeker geen vertragend effect op. Het leidde tot heroverwegingen voor multinationals die vaak weer leidden tot het sluiten van kleinere distributiecentra die verspreid lagen in Europa en het realiseren van grootschalige distributiecentra van onze regio. Dit betekende een enorm positieve impuls voor de lokale economie, omdat er heel veel extra werk door de distributieactiviteiten gegenereerd wordt en er in die branche ook steeds meer full continu gewerkt wordt. De consequentie van deze ontwikkeling was dat de vraag naar grotere kavels voor distributieactiviteiten fors toenam. Op het bedrijvenpark Borchwerf heeft dit tot een versnelde uitgifte van de beschikbare kavels geleid. Veld A en veld C, de velden die vooral voor deze activiteit bestemd zijn, zijn nagenoeg volledig uitgegeven.

In de regio werd het aantal beschikbare kavels steeds kleiner. In dat verband is het ook belangrijk om te constateren dat de ontwikkeling van in eerste instantie het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek en later als resultante daarvan het logistiek park Moerdijk in ontwikkeling achter bleven. Naar verwachting zullen daar de eerste kavels op z'n vroegst eind 2013, begin 2014 kunnen worden aangeboden. De afgelopen jaren heeft de regio samen met de provincie uitgebreid de kwantitatieve en kwalitatieve voorraad aan bedrijventerreinen in beeld gebracht. De conclusie was dat er kwantitatief gezien voldoende voorraad beschikbaar is. Dat geldt ook voor Roosendaal. In kwalitatieve zin ontbreekt het aan voldoende grote kavels voor de logistiek en distributie, waaraan ook nog eens extra eisen gesteld worden voor wat betreft bereikbaarheid, multimodale ontsluiting, etc. Met de realisering door Rotterdam van de Maasvlakte 2 is de verwachting dat in de nabije toekomst de vraag naar dit soort kavels voor de droge havengebonden logistiek in de regio zeker niet af zal nemen.

Het is nauwelijks mogelijk om op de bestaande bedrijventerreinen, zelfs bij herstructurering, kavels van de gewenste omvang en met de gewenste vestigingsvoorwaarden te situeren. Het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen staat, maatschappelijk gezien, ter discussie. Ook Roosendaal onderschrijft dit en heeft in dit verband ook het regionale uitgifteprotocol voor bedrijfsterrein ondertekend.

Voor de in 2003 / 2004 geplande gemengde bedrijvigheid in milieucategorie 3, is in Roosendaal nog voldoende aanbod aan bedrijventerrein beschikbaar. Roosendaal heeft er daarom voor gekozen om veld B uit te werken en te bestemmen voor bedrijven in de logistiek en distributie. Daardoor ontstaat er weer een beperkte voorraad aan geschikte kavels en kan de periode tot het Logistiek Park Moerdijk in ontwikkeling komt, worden overbrugd. Veld B is multimodaal ontsloten en door veld B te bestemmen voor Logistiek en Distributie, behoeft er noodgedwongen voorlopig geen extra nieuw bedrijventerrein ontwikkeld te worden omdat de regio voorlopig weer even aan de vraag vanuit de markt kan voldoen.

5.3.2 Service Punt

Vanaf de allereerste opzet van Borchwerf II is het vertrekpunt geweest dat er een modern bedrijventerrein ontwikkeld diende te worden waarbij gestreefd is naar het realiseren van de meest optimale vestigingsvoorwaarden voor bedrijven. Daarbij kan gedacht worden aan een goede ontsluiting voor alle verkeersgebruikers, aan een multimodale aansluiting, aan een beeldkwaliteitsplan, aan duidelijke bestemmingsplanbepalingen, aan duurzaamheidsaspecten, aan parkmanagement, maar ook aan het beschikbaar zijn of hebben van voor bedrijven ondersteunende diensten.

Met betrekking tot dat laatste is er steeds gestreefd naar het ontwikkelen van een Service Punt, een centraal ontmoetingspunt voor bedrijven om gebruik te kunnen maken van allerlei diensten. Als meest geschikte locatie is daarbij steeds de locatie aangeduid in de directe nabijheid van de afslag van de A 17, omdat deze locatie tevens voor de bedrijven op het bestaande bedrijventerrein Borchwerf, optimaal bereikbaar is. Verder is de locatie direct ontsloten vanaf de rijksweg, wat voor bezoekers betekent dat het facilitypoint gemakkelijk bereikbaar is.

Er zijn diverse pogingen ondernomen om tot een haalbaar Service Punt te komen. Er ligt nu een concreet initiatief om gerealiseerd te worden. De aanwezigheid van een uitgiftepunt voor motorbrandstoffen en een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats zijn extra voorwaarden voor de kans van slagen. In het Service Punt zullen horecavoorzieningen worden opgenomen voor voorbijgangers, voor de vrachtwagenchauffeurs en voor de bedrijven op Borchwerf (inclusief cateringfaciliteiten). Daarnaast zal ruimte worden gecreeerd voor de wachtkamer van de beveiliging van het bedrijventerrein, voor het parkmanagement, voor ARBO diensten, voor sociaal maatschappelijke diensten, voor uitzendbureau's, postuitgifte- en inzamelpunt, etc. Er worden tevens vergaderruimtes aangeboden en kantoorruimtes, al of niet in de vorm van flexplekken.

5.3.3 Detailhandel

Behalve een algemene ontheffing voor de beperkte uitoefening van detailhandel in ter plaatse vervaardigde of geproduceerde goederen, wordt geen mogelijkheid geboden voor de vestiging van nieuwe perifere detailhandel omdat dit strookt met provinciaal beleid.

Een uitzondering hierop vormt het Service Punt dat op veld C ontwikkeld wordt (zie omschrijving in [5.3.2](#)). Ten behoeve van het uitgiftepunt voor motorbrandstoffen wordt in het Service Punt een shop met een maximale oppervlakte 150 m² b.v.o. ondergebracht.

5.3.4 Dienstverlening en kantoren

Het is niet de bedoeling dat op het bedrijventerrein zelfstandige kantoren worden gerealiseerd, behalve binnen het Service Punt-concept op veld C. Hier is de vestiging van bedrijven in dienstverlening op administratief, financieel-zakelijk, bedrijfskundig, juridisch, arbeidsbemiddelend, (para)medisch en sociaal-maatschappelijk gebied toegestaan. De oppervlakte aan zakelijke dienstverlening mag maximaal 2.000 m² b.v.o. bedragen.

5.3.5 Horeca

Op Borchwerf II is voor wat betreft Roosendaals grondgebied -met uitzondering van het gebied met de aanduiding 'Service Punt'- de vestiging van zelfstandige horeca niet mogelijk. Binnen dit concept passen lichte horecabedrijven in categorie I (inclusief vergaderfaciliteiten). Het gaat hierbij om bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds geopend zijn met de nadruk op verstrekking van etenswaren en maaltijden en daardoor slechts beperkte hinder voor de omgeving veroorzaken. Voorbeelden hiervan zijn een restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice), een broodjeszaak en een snackbar. De maximale bruto vloeroppervlakte binnen het Service Punt concept bedraagt 1.750 m².

5.3.6 Bedrijven

Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een nieuw gedeelte bedrijventerrein van Borchwerf II. Op het terrein worden nieuwe categorie 3.1 en 3.2 bedrijven voorzien. De verwachting is dat deze bedrijven vooral actief zijn in de transport- en logistieke sector.

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2008) -die voortvloeit uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro)- maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld.

SVBP 2008 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. De toelichting maakt immers geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan.

Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

6.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Van Wro naar Wabo

Op 1 oktober 2010 is de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) in werking getreden. Hiermee is de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die 1 juli 2008 in werking trad, deels vervallen en opgegaan in de Wabo. Dit geldt onder andere voor de verschillende ontheffingen en het projectbesluit. Daarnaast heeft de invoering van de Wabo ook gevolgen voor de juridische regelingen in bestemmingsplannen. In de omgevingsvergunning worden de verschillende vergunningen die tot nu toe nodig waren voor diverse locatiegebonden activiteiten (bv. bouwvergunning, kapvergunning, milieuvergunning etc.) samengevoegd tot één vergunning. Hiermee kan de Wabo kan procedures en processen voor de burgers makkelijker en vooral overzichtelijker maken. Eén vergunning, één procedure voor één project waarin meerdere toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten benodigd zijn.

In de Wro was een aantal ontheffingen geregeld. Namelijk de binnenplanse ontheffing (artikel 3.6, lid 1, sub c Wro), de buitenplanse "kruimel"-ontheffing (artikel 3.23 Wro) en de tijdelijke ontheffing (artikel 3.22 Wro). Deze ontheffingen vallen nu de Wabo is ingevoerd onder de noemer 'Omgevingsvergunning'.

Daarnaast is een aantal minder vaak voorkomende besluiten, zoals de aanlegvergunning, diverse ontheffingen van beheersplannen en projectbesluiten van provinciaal en nationaal belang en ook alle toestemmingsbesluiten die betrekking hebben op het bouwen, slopen, aanlegactiviteiten en het gebruik in strijd met het vigerende gemeentelijk, provinciaal of nationaal ruimtelijk besluit of plan komen te vallen onder de nieuwe regelgeving.

Wabo en planregels in ruimtelijke plannen

De invoering van de Wabo heeft ook gevolgen voor de inhoud van bestemmingsplannen en andere ruimtelijke planvormen en dan in het bijzonder voor de planregels.

In de Wabo wordt niet meer gesproken over ontheffingen, vrijstellingen of wijzigingen, maar van toestemmingen. Door middel van een omgevingsbesluit kan het college van burgemeester en wethouders toestemming verlenen om af te wijken van het bestemmingsplan. Het vervallen van artikel 7.10 Wro (strijdig gebruik) heeft tot gevolg dat de verbodsbepaling weer terug in het bestemmingsplan is gekomen.

De toevoeging van artikel 3.6a Wro heeft tot gevolg dat in het bestemmingsplan kan worden uitgesloten dat voor een bepaalde termijn kan worden afgeweken van dat bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning. Dit ter bescherming van de daar voorkomende bestemming. De begripsbepalingen en de wijze van meten moesten worden aangepast naar aanleiding van nieuwe of gewijzigde begrippen in de Wabo.

Het meest ingrijpende is het vergunningsvrij bouwen, dat geregeld is in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Hier kan onderscheid worden gemaakt tussen het vergunningsvrij bouwen passend binnen de bepalingen van het bestemmingsplan en het vergunningsvrij bouwen maar strijdig met het gebruik van het bestemmingsplan. In tweede instantie is daarom toch een omgevingsvergunning nodig, al is het slechts een reguliere. Om te vermijden dat onnodige procedures moeten worden doorlopen, heeft de gemeenter ervoor gekozen om de bebouwingsregeling zo veel mogelijk af te stemmen op het Bor.

6.3 Opzet bestemmingsplanregeling

6.3.1 Uitgangspunten

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

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

Verklaringen zijn de overige in de verbeelding van het bestemmingsplan voorkomende zaken. Verklaringen hebben geen juridische betekenis. Zij zijn bedoeld om nadere informatie te verschaffen of om de duidelijkheid en raadpleegbaarheid te bevorderen. Omdat verklaringen geen juridische betekenis hebben, wordt hierop niet nader ingegaan.

Dit bestemmingsplan heeft tot doel een adequaat juridisch-planologische regeling te scheppen voor de verdere realisatie van het bedrijventerrein Borchwerf II. Met dit bestemmingsplan zal een flexibele, juridische regeling worden geboden, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad.

De volgende uitgangspunten worden daarbij onderscheiden:

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

6.3.2 Opbouw regels

De opbouw van de regels is gelijk aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008. De opbouw van de regels is als volgt:

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

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

- Bestemmingsomschrijving;

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

De specifieke nadere eisenregelingen, bevoegdheden om af te wijken van de bouw- en gebruiksregels en de wijzigingsbevoegdheden en mogelijke omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning), zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en wordt onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan.

6.3.3 Flexibiliteitsregels

Aan het bestemmingsplan kan flexibiliteit worden toegevoegd door de bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing op te nemen of de mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen. Tevens kan het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6 Wro leiden tot meer flexibiliteit in bestemmingsplannen. Dit flexibiliteitinstrumentarium kent zekere begrenzings.

Het is niet mogelijk een ontheffing te gebruiken om een bestemmingswijziging tot stand te brengen. Een nadere eis mag slechts worden gesteld per afzonderlijk geval en geen algemene regel inhouden. Bovendien moet het bestemmingsplan al een regel bevatten omtrent het punt ten aanzien waarvan een nadere eis wordt gesteld. Het is niet mogelijk een rechtstreekse parkeernorm of een voorwaarde met betrekking tot afschermend groen op te nemen. Logisch gevolg is dat dit dus ok niet als nadere eis kan. In een dergelijke situatie is een planherziening de aangewezen weg.

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

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

6.4 Regeling bestemmingen

In deze paragraaf worden diverse bestemmingsregelingen die in Borchwerf II, veld C en F voorkomen, beschreven.

6.4.1 Bestemming Bedrijventerrein - 2

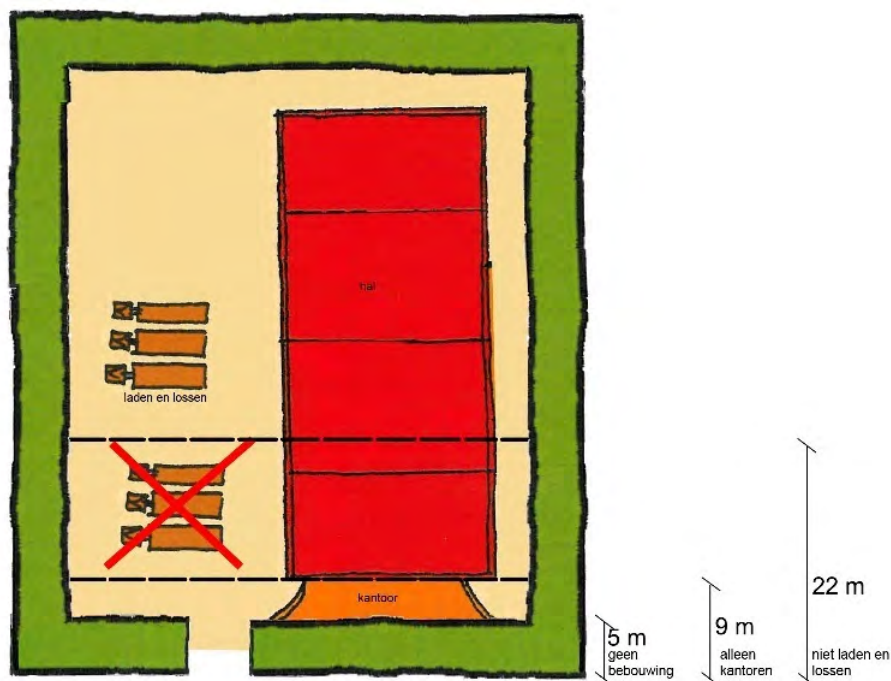
In de Roosendaalse standaard zijn zes verschillende bedrijventerreinbestemmingen opgenomen. In dit bestemmingsplan is er daarvan slechts een gebruikt:

- Bedrijventerrein -2: binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 van Staat van bedrijven en inrichtingen.

Binnen deze bedrijventerreinbestemming wordt door middel van de specifieke aanduiding 'Service Punt' de realisering van een Business Facility Point mogelijk gemaakt. Zie de beschrijving in [5.3.2](#) en [5.3.3](#).

Bovendien zijn op alle gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein - 2' interne ontsluitingswegen, toegangswegen, langzaam verkeersroutes, groenvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut toegestaan.

Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen de bouwvlakken die op de planverbeelding zijn opgenomen. Hierbij is nog een aantal situeringsregels opgenomen in de regels. Ter verduidelijking zijn in afbeelding 28 de bebouwingsmogelijkheden van de verschillende kavels uitgewerkt. De maximale bouwhoogte van gebouwen bedraagt 16 meter tenzij anders op de planverbeelding aangegeven.



Afbeelding 28: Perceelsinrichting standaard percelen en percelen met een verplichte bouwgrens

6.4.2 Bestemming Groen

Groengebieden die ruimtelijk relevant zijn, zijn bestemd als 'Groen'. Andere groenstroken zijn opgenomen in de bestemming Verkeer.

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor beplantingen en bermen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van algemeen nut worden gerealiseerd en bouwwerken, geen gebouwen zijnde die verband houden met de bestemming.

6.4.3 Bestemming Natuur

Op de gronden met de bestemming 'Natuur' mag in beginsel niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken die nodig zijn voor het beheer en onderhoud van de gronden en met uitzondering van voorzieningen van openbaar nut. Daarnaast is het verboden bepaalde werken en werkzaamheden uit te voeren zonder een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

6.4.4 Bestemming Verkeer

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor wegen, voet- en fietspaden, beplantingen, bermen, watergangen en andere waterpartijen, voorzieningen ten behoeve van algemeen nut, zoals bergbezinkbassins en transformatorhuisjes, en afvalinzameling, parkeerplaatsen, geluidswerende voorzieningen en daarbij behorende beplantingen kunstwerken en kunstobjecten.

6.4.5 Bestemming Water

Binnen deze bestemming zijn voorzieningen van waterhuishouding, groenvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut toegestaan. De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming zijn beperkt. Uitsluitend zijn toegestaan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan van de bestemming, en kleine gebouwtjes van openbaar nut.

6.4.6 Bestemming Leiding

De bestemming 'Leiding' is een dubbelbestemming ter bescherming van de in het plangebied aanwezige en eventueel nog aan te leggen hoogspanningsleiding, de DOW-chemicalleiding, rioolpersleiding en de zuurstofleiding (Air Liquide).

Deze dubbelbestemming dient voor de aanleg, instandhouding en bescherming van de betreffende leiding. Tevens dient deze ter bescherming van mensen en ter voorkoming van schade aan gebouwen.

De dubbelbestemming legt twee beperkingen op aan de onderliggende bestemmingen. Ten eerste mag binnen de dubbelbestemming in beginsel niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste staan aan de dubbelbestemming. Het bevoegd gezag kan echter een omgevingsvergunning voor het afwijken verlenen van dit verbod onder bepaalde voorwaarden. Ten tweede mogen binnen de dubbelbestemming bepaalde werken en werkzaamheden niet zonder een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals graafwerkzaamheden en het aanbrengen van diepgewortelde beplanting, (of -in het geval van de hoogspanningsleiding- juist hoogopgaande beplanting).

6.4.7 Antidubbeltelbepaling

Deze standaardbepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen.

Deze zou zich kunnen voordoen indien een deel van een bouwperceel dat reeds bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken wederom bij een dergelijke berekening, maar nu ten behoeve van een ander bouwperceel wordt betrokken.

6.4.8 Algemene aanduidingsregels

Op de verbeelding is de aanduiding 'geluidzone - industrie' aangegeven. Deze is bedoeld voor de bescherming en instandhouding van de geluidruimte van de aanwezige bedrijven. Binnen deze zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd.

Voor de buisleidingenstraat (BLS) is een vrijwaringszone opgenomen van 55 meter. In verband met de veiligheid mogen binnen deze zone geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden gebouwd.

Langs de Rijksweg A17 is een zone opgenomen (35 meter vanuit de kant van de verharding van de huidige rijksweg) waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht. Deze aanduiding is aangebracht op verzoek van de Inspectie VROM omdat de rijksweg in de toekomst mogelijk zal worden verbreed.

6.4.9 Overgangsrecht

Voor de redactie van het overgangsrecht is het Besluit ruimtelijke ordening bepalend. Bouwwerken die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan bestaan, in uitvoering zijn of mogen worden gebouwd krachtens een op dat moment reeds aangevraagde bouwvergunning mogen in beginsel gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijkingen naar hun aard niet worden vergroot.

Bij de vraag of de afwijking wordt vergroot kan ook het gebruik relevant zijn.

Ook is het gebruiksovergangsrecht opgenomen. Bestaand gebruik mag in beginsel worden gehandhaafd. Ook is een uitsluitingsclausule opgenomen voor gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Bedrijventerrein Borchwerf II wordt ontwikkeld door een consortium dat bestaat uit de gemeenten Roosendaal en Halderberge en Heijmans Infrastructuurontwikkeling BV. De ontwikkelingen blijven derhalve in één hand. Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente Halderberge en Roosendaal en het consortium waarbij afspraken gemaakt zijn ten aanzien van de verdeling van de kosten van de aanleg en reconstructie van de openbare ruimte.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpplan toegezonden aan diverse instanties, waaronder rijks en gemeentelijke instanties. Vijf instanties hebben een reactie ingediend. een samenvatting van de reacties en de beantwoording hiervan is opgenomen in bijgevoegde inspraak- en overlegrapportage.

8.2 Inspraak

Overeenkomstig het bepaalde in de gemeentelijke inspraakverordening zijn de bevolking en in de gemeente belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen betrokken bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan. Er zijn geen inspraakreacties ingediend.