

Toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel	5
1.3 Ligging plangebied	5
1.4 Geldende bestemmingsregeling	6
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	7
2.1 Europees beleid	7
2.2 Rijksbeleid	7
2.3 Provinciaal beleid	17
2.4 Beleid waterschap	35
2.5 Gemeentelijk beleid	37
Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED	52
3.1 Historische analyse	52
3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied	53
3.3 Functionele analyse van het gebied	61
Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN	65
4.1 Bedrijven- en milieuzonering	65
4.2 Luchtkwaliteit	67
4.3 Geur	68
4.4 Externe veiligheid	68
4.5 Geluid	73
4.6 Bodem	74
4.7 Water	75
4.8 Cultuurhistorie	77
Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED	82
5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden	82
5.2 Ruimtelijke streefbeelden	82
5.3 Functionele streefbeelden	85
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	89
6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)	89
6.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	89
6.3 Opzet bestemmingsplanregeling	90
6.4 Regeling bestemmingen	91
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	96
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK	97
8.1 Overleg	97
8.2 Inspraak	97

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Roosendaal is gestart met een programma om te komen tot een actueel bestemmingsplanbestand in de hele gemeente. Het gemeentelijk grondgebied is thans nog versnipperd in een groot aantal bestemmingsplannen. Deze dateren uit allerlei perioden. De in de loop der decennia ontstane versnippering en de ontwikkelingen met betrekking tot de Wet ruimtelijke ordening nopen tot herziening en actualisering van een flink aantal bestemmingsplannen. Omdat het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Borchwerf I ook gedateerd is, is er voor gekozen om aan het actualiseren van dit bestemmingsplan prioriteit te geven.

1.2 Doel

Voor het bedrijventerrein Borchwerf I gelden drie verschillende planologische regelingen. De voornaamste regeling is het bestemmingsplan Stationswerf, dat is vastgesteld in 1994. Omdat aan een tweetal locaties binnen dit bestemmingsplan goedkeuring is onthouden, gelden voor deze twee locaties de oorspronkelijke planologische regelingen, die van (veel) oudere datum zijn. Doel van dit bestemmingsplan Borchwerf I is het bieden van een actuele juridische regeling voor het bestaande bedrijventerrein Borchwerf I. Omdat het bestemmingsplan vrijwel alleen bestaand bebouwd gebied omvat, legt de regeling vooral de bestaande situatie en bouwrechten vast. Nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden niet voorzien. Uiteraard worden in het plan hedendaagse milieuzichten zoveel mogelijk verwerkt waar dat mogelijk is.

1.3 Ligging plangebied

Het bedrijventerrein Borchwerf I is gelegen in de gemeente Roosendaal. Het bedrijventerrein wordt begrensd door Rijksweg A17, de Deurlechtselaan, de Gastelseweg en de Spoorstraat, het spoorwegemplacement, de Borchwerf/Jan Vermeerlaan. De situatie is op afbeelding 1 aangegeven.

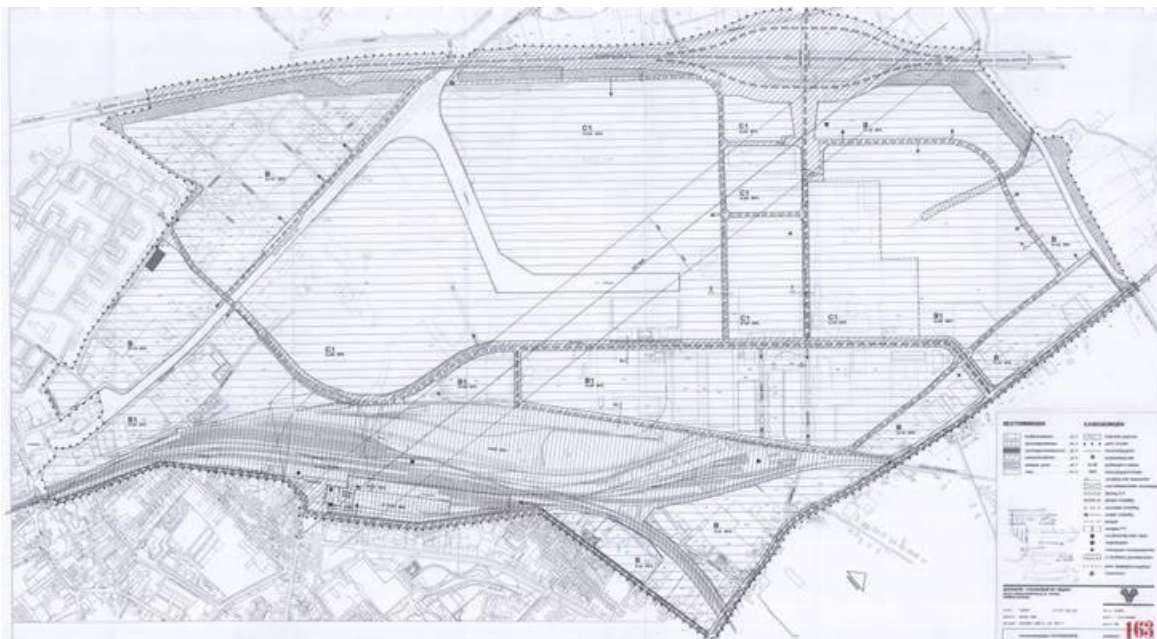


Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.4 Geldende bestemmingsregeling

Op Borchwerf I gelden op dit moment drie planologische regelingen:

- Stationswerf (nr. 163, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 juni 1994, gedeeltelijk goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Brabant op 30 januari 1995 en 30 mei 1995);
- Wijziging uitbreidingsplan, wijziging buitenwegen (nr. 10, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 mei 1936 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Brabant op 14 oktober 1936)
- Plan in hoofdzaak (nr. 67, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 maart 1963 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Brabant op 27 mei 1964)



Afbeelding 2: geldend bestemmingsplan Stationswerf

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 een overzicht van alle aspecten die in het kader van de planvorming van belang zijn. Het gaat daarbij om milieuonderzoeken, cultuurhistorie en water.

In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van een beschrijving van het plan, waarbij met name de planologische aspecten en de visie ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied aan de orde komen. 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 Bro en de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

2.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn water (KRW) in werking getreden. De KRW gaat uit van een stroomgebiedsbenadering waarbij voor Nederland de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems van belang zijn. Het doel van de KRW is dat al het water in de Europese Unie in 2015 in 'goede chemische toestand' en een 'goede ecologische toestand' moet verkeren.

De 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.

Waterschap en gemeenten leggen de KRW-maatregelen in bestuurlijke besluiten vast. De maatregelen zijn opgenomen in de "deelstroomgebiedsbeheersplannen" voor de Maas en de Schelde. De KRW is 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?

Deze vragen worden beantwoord in 4.7

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 ruimteverhogende 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 weggenomen.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingstrategie. 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. 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 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).

2.2.3 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 regio-specifieke 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 honderduizenden 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 kwaliteitszoning 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
 1. 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.

2.2.4 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.

2.2.5 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 Milieubeheer (Wm).

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 ordeningsbeleid 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.

2.2.6 Structuurvisie Buisleidingen

Het Structuurschema Buisleidingen uit 1985 wordt opgevolgd door de Structuurvisie buisleidingen. Deze bevat een lange termijnvisie op het buisleidingstransport van gevaarlijke stoffen (gas, olie, chemicaliën en CO₂), zoals de reservering van ruimte voor toekomstige buisleidingen. VROM heeft een concept-visiekaart ontwikkeld met de hoofdverbindingen die van nationaal belang zijn. Op grond van de uitkomsten van overleg met de betrokken partners (overheden, bedrijfsleven) zal de visiekaart verder worden aangepast. Op basis van de hoofdlijnen uit de Structuurvisie kunnen provincies en gemeenten het exacte buisleidingstracé bepalen. Uitgangspunt daarbij is zoveel mogelijk bundeling met bestaande buisleiding(-stroken).

Om in de toekomst het leggen van leidingen mogelijk te maken, wil VROM in de Structuurvisie buisleidingen aangeven waar in Nederland ruimte moet worden vrijgehouden van bebouwing zodat een ongehinderde doorgang mogelijk blijft. Dit beleidsdoel betekent feitelijk een extra ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag wordt beperkt door uit te gaan van bundeling: nieuwe buisleidingen worden waar mogelijk gelegd naast bestaande buisleidingen. Bundeling leidt niet alleen tot efficiënt direct en indirect ruimtegebruik maar voorkomt nieuwe doorsnijdingen en barrièrewerking.

De inzet van VROM voor de ruimtelijke reserveringen is weergegeven in de concept-visiekaart (zie afbeelding 3). Over deze kaart en de provinciale en lokale consequenties overlegt VROM met provincies en gemeenten. Dit kan leiden tot aanpassing van de kaart. De kaart is ook uitgangspunt voor een nadere analyse in het kader van de planmer. In de Structuurvisie wordt een definitieve visiekaart opgenomen.

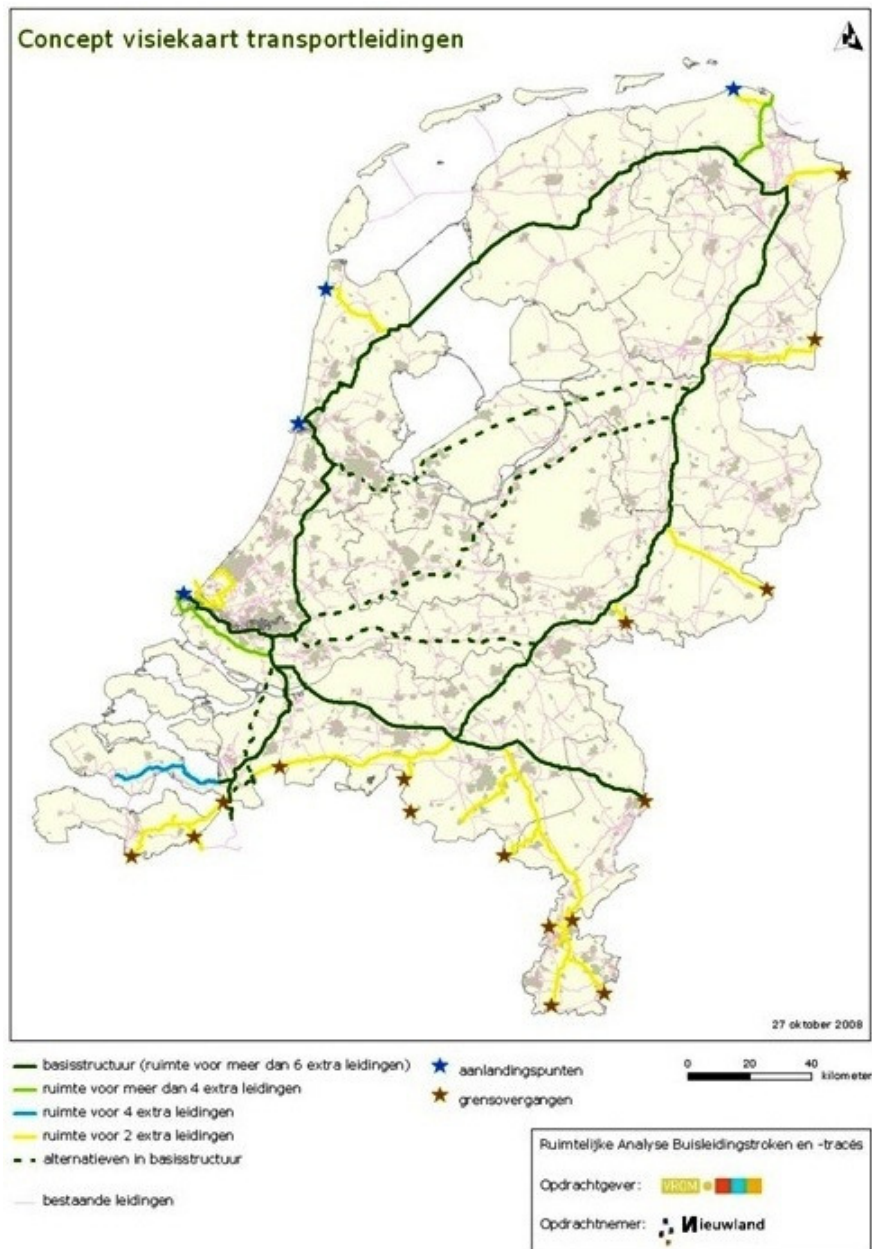
De Structuurvisie buisleidingen kijkt op het punt van bundeling niet fundamenteel af van het Structuurschema Buisleidingen van 1985. Ook in dit Structuurschema waren ruimtelijke reserveringen voor nieuwe leidingen opgenomen (leidingzones en –stroken) en was het uitgangspunt bundeling. Het rijk heeft destijds aan gemeenten en provincies gevraagd in hun ruimtelijke plannen rekening te houden met doorgaande verbindingen voor nieuwe leidingen. Het rijk heeft geen instrumentarium ingezet voor het borgen van de ruimtelijke doorwerking van leidingstroken.

De Structuurvisie buisleidingen is een structuurvisie van het Rijk op grond van art 2.3 Wro. De Structuurvisie bindt alleen het rijk. Gemeenten en provincies zijn echter nadrukkelijk betrokken bij het proces. Formeel hebben provincies en gemeenten op grond van de Wro geen rol in de voorbereiding

van de structuurvisie. In de procedure voor de plan-mer die bij de Structuurvisie buisleidingen wordt opgesteld is wel een rol voor gemeenten en provincies weggelegd.

De Structuurvisie zal een realisatieparagraaf bevatten waarin aangegeven wordt hoe het rijk het in de Structuurvisie geformuleerde beleid wil uitvoeren. De Structuurvisie zal op dit punt aangeven dat de voor nieuwe buisleidingen gereserveerde stroken worden geborgd in de bestemmingsplannen. Op dit punt gaat de Structuurvisie verder dan het Structuurschema uit 1985. Motivatie voor de borging is de toegenomen ruimtedruk waardoor het in de toekomst minder vanzelfsprekend wordt dat er nog ruimte voor het leggen van nieuwe leidingen kan worden gevonden.

Naar verwachting wordt de Structuurvisie buisleidingen als opvolger van het Structuurschema Buisleidingen in 2010 aan beide Kamers der Staten-Generaal worden toegezonden.



Afbeelding 3: Concept-visiekaart met de hoofdstructuur voor ruimtelijke reserveringen (leidingstroken) voor toekomstige leidingen van nationaal belang

2.2.7 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 categorieën K1, K2 en K3 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. De ontwerp-AMvB buisleidingen is op 28-8-2009 in de Staatscourant gepubliceerd en zal naar verwachting 1-1-2011 in werking treden. Voor het ruimtelijk inpassen van buisleidingen met externe veiligheidsaspecten of het toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij deze buisleidingen, gaat het Bevb het wettelijk toetsingskader bevatten.

Regelgeving m.b.t. buisleidingen

Inmiddels is de wetgeving rondom buisleidingen volop in beweging. In 2007 is het Registratie-besluit externe veiligheid in werking getreden op basis waarvan risicogegevens van buisleidingen worden geregistreerd en vrijgegeven. In het toekomstige Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) worden 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. Deze structuurvisie wordt een structuurvisie op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Wro stimuleert gemeenten om bestemmingsplannen te actualiseren op straffe van het niet mogen innen van leges voor bouwvergunningen.

Het Bevb gaat regels bevatten 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.

Daarnaast gaat het Bevb de circulaire Zonering langs hogedruk aardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991) vervangen.

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaire. 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 indien deze leidingen zijn gelegen op het continentaal plat of in de territoriale zee. Verder vallen gasleidingen die deel uitmaken van het gasdistributienet onder de Gaswet (< 16 bar) en niet onder het Bevb. Andere mogelijk planologisch relevante leidingen zoals elektriciteits-, afvalwater- en rioolwaterleidingen vallen niet onder het Bevb. Deze leidingen kennen geen waarden voor het PR en GR, dus zijn niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Ten slotte vallen leidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting niet onder het Bevb, tenzij de inrichting geen zeggenschap heeft over deze leidingen.

Regels voor de exploitant en de risiconormering

Voor de exploitant gaat een zorgplicht gelden. Dit betekent dat hij alle maatregelen treft die redelijkerwijs van hem gevegd kunnen worden om de risico's voor de omgeving te beperken. De exploitant dient vast te leggen hoe zij aan de zorgplicht wil gaan voldoen en deze doelstelling te bewaken via een veiligheidsbeheerssysteem. De maatregelen die voldoen aan de zorgplicht kunnen ook bij ministeriële regeling nader worden ingevuld.

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.

Op de exploitant rust de verplichting dat het PR ten gevolge van de leiding ter plaatse van een kwetsbaar object niet hoger is dan 10-6 per jaar. Bij aanleg van een nieuwe leiding of vervanging van een bestaande leiding mag het PR op 4 of 5 m (afhankelijk van de stof en druk) afstand van

weerszijden van de leiding niet hoger zijn dan 10-6 per jaar. Dit betekent dat de PR 10-6-contour bij een nieuwe leiding binnen de belemmeringenstrook (zakelijk rechtstrook) komt te liggen. Deze regelgeving leidt in bestaande situaties in enkele gevallen tot een saneringsverplichting voor de exploitant. VROM maakt voor inwerkingtreding van het Bevb hierover afspraken met de leidingexploitanten. Verder mag een leiding slechts aangelegd of vervangen worden indien dit in overeenstemming is met het bestemmingsplan of projectbesluit.

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 wordt 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.

Voorbeelden van risicoverhogend objecten zijn windmolens (risico bij afbreken wiek), bochten in een spoorbaan (risico bij ontsporing) of hoogspanningsleidingen (risico wederzijdse beïnvloeding). Een risicoverhogend object kan aanleiding zijn voor een grotere PR-contour, ook al ligt het object buiten de oorspronkelijke PR 10-6-contour. Een nieuwe berekening van PR en GR (Quantitative Risk Assessment (QRA)) kan dan nodig zijn. Bij de aanleg van een nieuwe leiding moet de leidingexploitant rekening houden met risicoverhogende objecten. Bij het mogelijk maken van een risicoverhogend object nabij een leiding moet de initiatiefnemer de effecten op de risicocontouren van de leiding inzichtelijk maken. Net als bij het Bevi moet toetsing aan het PR en verantwoording van het GR ook plaatsvinden als sprake is van een consoliderend bestemmingsplan.

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 (voorheen plankaart) 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 – zoals in dit geval bestemmingsplan Borchwerf I- 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 zal gaan stellen. Ook een consoliderend plan bevat een toetsingskader voor ontwikkelingen die zich (op grond van ontheffingen 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.

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.

Ontwikkelingen als klimaatverandering, economische specialisatie, achteruitgang van biodiversiteit en een afnemende bevolkingsgroei vragen om een herijking van het ruimtelijke beleid. Ook de wensen met betrekking tot het wonen, werken en recreëren in Noord-Brabant veranderen. Noord-Brabant wil blijven ontwikkelen, maar stelt ook eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het woon-, werk- en leefklimaat in de dorpen en steden, de behoefte aan gebiedseigenheid en de verschillen in identiteit van stad, dorp en landschap staan volop in de aandacht. Daarom 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.

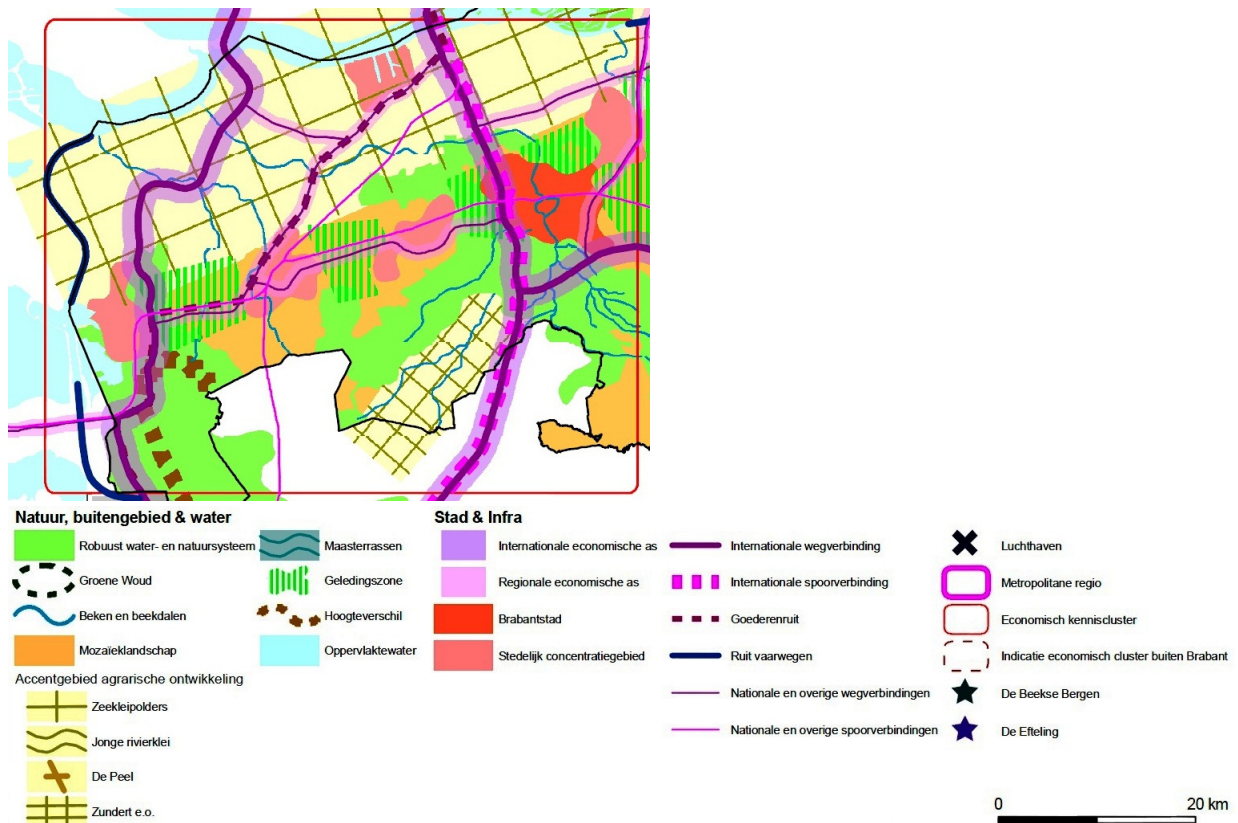
De lijn van de Agenda van Brabant is als volgt in de concept-structuurvisie verwerkt:

- 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 onderstaande dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur;



Afbeelding 4: Structuurvisie Visiekaart

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt, is uitgewerkt in vier manieren van sturen. Dat zijn:

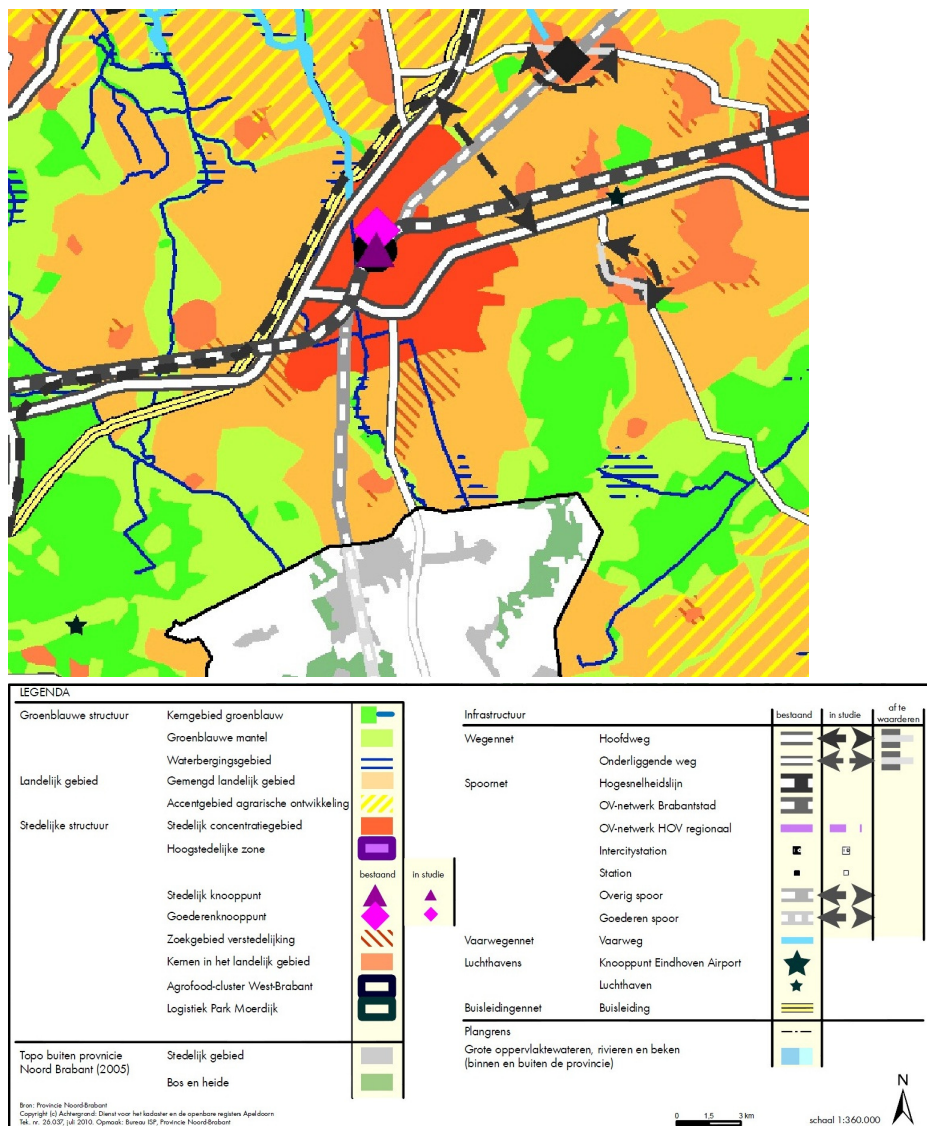
1. **Regionaal samenwerken:** in vier regio's West, Midden, Noordoost en Zuidoost stelt de provincie samen met de gemeenten regionale agenda's op voor wonen en werken.
2. **Ontwikkelen:** in negen gebiedsontwikkelingen (Brabantse Wal, Oostelijk Langstraat, Groene Woud, Levende Beerze, Brainport Oost, Grenscorridor, Waterpoort, Peelhorst en de As N65) neemt de provincie het initiatief en is zij bereid ontwikkelingsgerichte instrumenten in te zetten. Daarnaast onderscheidt de provincie een aantal thematische ontwikkelopgaven, zoals de Ecologische Hoofdstructuur en de herstructurering van bedrijventerreinen.
3. **Beschermen:** De provincie zet de Verordening ruimte in voor het veiligstellen van een aantal provinciale belangen. De kern is de zorgplicht voor de ruimtelijke kwaliteit. Die omvat dat er zorgvuldig wordt omgegaan met het ruimtegebruik, er rekening wordt gehouden met de omgeving en dat de ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of de versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

4. *Stimuleren*: De provincie ondersteunt andere partijen door middel van subsidies en stelt kennis en informatie beschikbaar. De provincie zet actief in op cultuurhistorische landschappen en heeft zogenaamde gebiedspaspoorten opgesteld.

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 hoofdkeers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies.

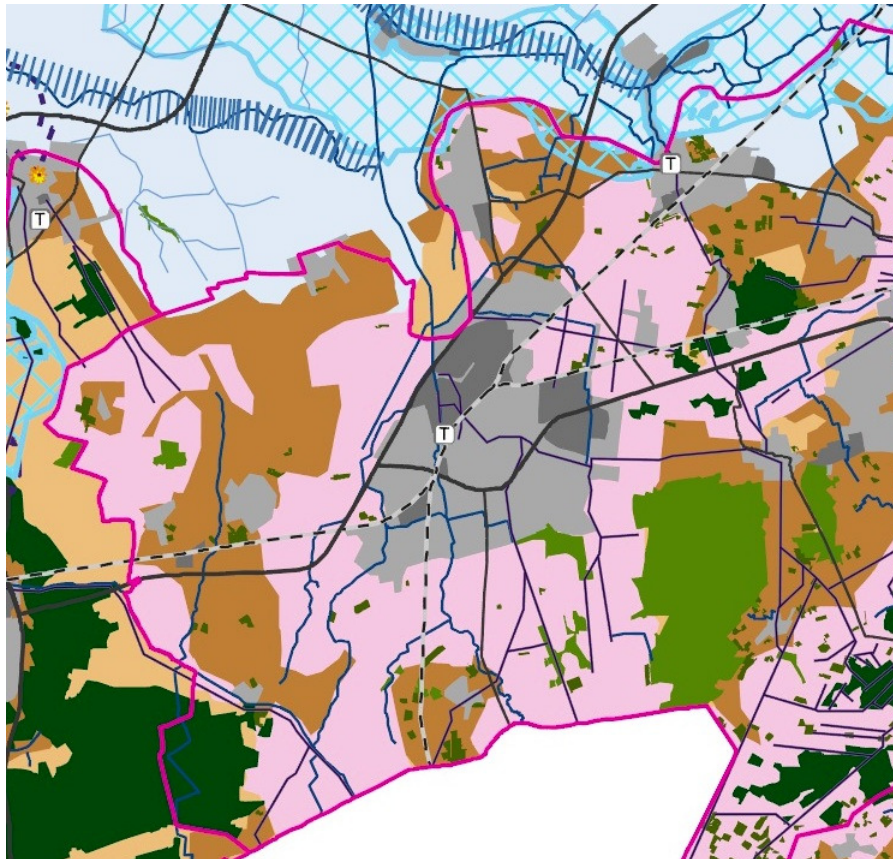
De manier waarop dit perspectief wordt gerealiseerd is opgenomen in de uitvoeringsparagrafen van de structuren. Daarin komen de vier manieren van sturen terug en is af te lezen voor welke wijze van sturen de provincie kiest bij de realisatie van haar doelen. De ruimtelijke structuren zijn opgenomen in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



Afbeelding 5: Structuurvisie Structurenkaart

Het laatste onderdeel van de structuurvisie is de uitwerking gebiedspaspoorten. De gebiedspaspoorten geven aan wat het provinciale belang van landschap is.

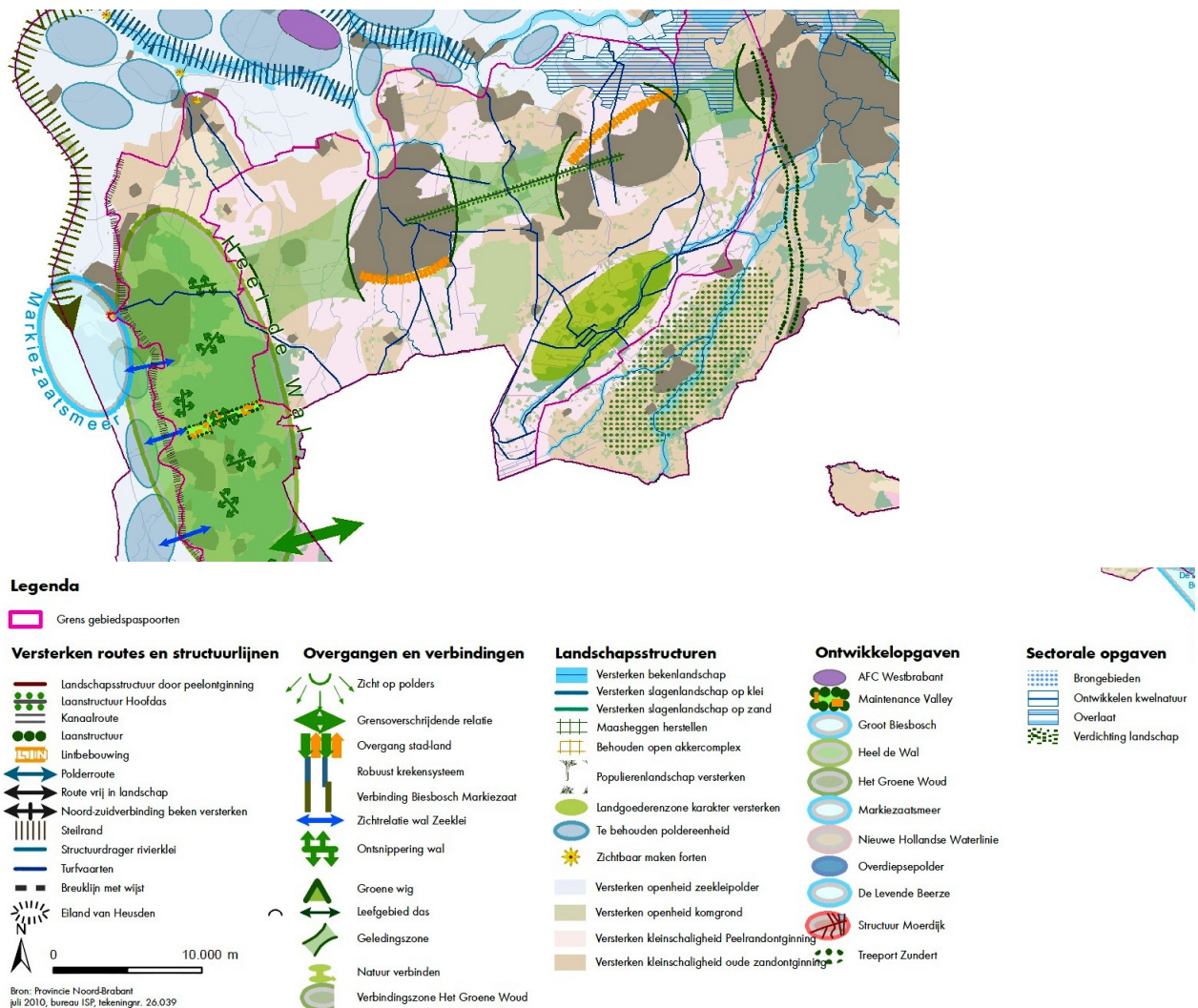
De volgende afbeelding geeft de landschapskenmerken weer die bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype.



Legenda

- | | |
|-------------------------------|--|
| Grens gebiedspaspoort | HSL |
| Bebouwing | Kanaal |
| Bedrijventerrein | Snelweg |
| Boomteelt | Spoorlijn |
| Heide | Weg |
| Jong bos | Beken |
| Jonge zandontginning | Dijken |
| Komgrond | Kreken |
| Langstraatontginning | Rivieren |
| Maasterrasrug | Wetering |
| Maasterrasvlakte | Breuklijn |
| Oeverwal | Maasheggen |
| Oppervlaktewater | Peelraam lijnie |
| Oud bos | Steilrand |
| Oude zandontginning | Turfvaart |
| Peelkernontginning | Wetering |
| Peelrandontginning | Fort |
| Rivierdal | Turfhaven |
| Uiterwaarden | Vliegveld |
| Veenrestant | Windturbine |
| West-Brabantse veenontginning | Overlaat of voormalige inundatievlakte |
| Zandverstuiving | Schootsveld |
| Zeekleipolder | |

Afbeelding 6: Structuurvisie gebiedspaspoorten/kenmerken



Afbeelding 7: Structuurvisie gebiedspaspoorten/ambities

De afbeelding hierboven geeft weer hoe 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. De provincie heeft een aantal onderwerpen, die bij het opstellen van de structuurvisie niet ter discussie staan in de Verordening ruimte (fase 1) uitgewerkt. Uit de keuzes die in de structuurvisie worden gemaakt, volgt nog een aantal nieuwe onderwerpen waarvoor de provincie het instrument verordening wil inzetten. Deze zijn opgenomen in de Verordening ruimte (fase 2) en zijn een aanvulling op de Verordening ruimte fase 1. Daarnaast wordt ook een aantal provinciale ruimtelijke belangen die voortkomen uit het vastgestelde Provinciaal Waterplan opgenomen in de Verordening ruimte.

Het beleid dat gold op grond van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant is opgenomen in de Paraplunota Ruimtelijke Ordening. Deze Paraplunota (dus inclusief de beleidsnota's die daar deel

vanuit maken) is ingetrokken. Dit betekent een aanzienlijke deregulering en vereenvoudiging van de regelgeving waarmee gemeenten rekening moeten houden in de ruimtelijke besluitvorming.

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

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.

Het bestemmingsplan Borchwerf I betreft een actualisatieplan binnen de begrenzing van het bestaand stedelijk gebied. De verordening ruimte Noord-Brabant geeft voor een dergelijk bestemmingsplan als Borchwerf I geen specifieke regels weer.

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.

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.

Bestaand stedelijk gebied

Om duidelijk te kunnen bepalen waar de bundelingsregels en de daarvan af geleide regels gelden, dient de Verordening ruimte het bestaand stedelijke gebied van alle Brabantse kernen vast te stellen. Om uniformiteit in deze begrenzing te bewerkstelligen, is bij de voorbereiding van de Verordening ruimte aan de hand van de gegeven omschrijving het bestaand stedelijk gebied verbeeld op kaart.

Een eenduidige begrenzing van het bestaand stedelijk gebied is essentieel voor de effectiviteit van het bundelingsbeleid. Hoe beter namelijk deze begrenzing samenvalt met de feitelijke buitengrenzen van het bestaand stedelijk gebied, des te doeltreffender kan gestuurd worden op de bundeling van nieuwe bebouwing.

Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij – binnen de grenzen van andere wetgeving – om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Wel bevat de Verordening ruimte specifieke regels voor nieuwbouw van woningen (artikel 2.1.6) en aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantorenlocaties (artikel 2.1.7), regels voor bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties (artikel 2.1.8) en regels voor bestaande en nieuw te vestigen bedrijven in kernen in landelijke regio's (artikel 2.1.9).

Artikel 2.1.7 Regels voor aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantorenlocaties

Hoewel Borchwerf I een bestaand bedrijventerrein is, is dit artikel toch van belang. Het artikel bevat namelijk een omschrijving van zorgvuldig ruimtegebruik (derde lid) en oneigenlijk ruimtegebruik van zware bedrijventerreinen (vierde lid).

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 een stedelijke regio, 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 een landelijke regio, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1;
- bedrijfswoningen;
- kantooractiviteiten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen, zover niet direct verband houdend met een of meer op het desbetreffende terrein gelegen bedrijven. Hieronder wordt mede begrepen een zogenaamd Facility Point op een bedrijventerrein.

Met de hiervoor genoemde milieucategorieën worden bedoeld die zoals beschreven in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering*, Den Haag 2009. Herstructurering

Artikel 2.1.8 Regels voor bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties

In haar ruimtelijk beleid legt de provincie een sterk accent op een meer duurzame inrichting van bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Duurzaam ingerichte bedrijventerreinen en kantorenlocaties zijn een onlosmakelijk onderdeel van het provinciaal beleid dat zorgvuldig ruimtegebruik centraal stelt. In overeenstemming met de Telosbenadering verstaat de provincie in dit verband onder duurzaamheid dat zuinig met de ruimte wordt omgegaan, dat de inrichting van het bedrijventerrein

bijdraagt aan onze milieudoelstellingen, dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan het aanzien (beeldkwaliteit) en dat de economische kwaliteit van het terrein optimaal is. Zuinig ruimtegebruik betekent ruimtelijk gezien dat de ruimte op bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties beter wordt benut waarbij in het bijzonder door intensief en meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit wordt verhoogd. Mede daarom zet de provincie sterk in op de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

In dit artikel zijn daarom regels opgenomen die bewerkstelligen dat genoemde aspecten van zuinig ruimtegebruik uitdrukkelijk aan bod komen in de herziening van het bestemmingsplan ten behoeve van te herontwikkelen bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Daarnaast dient bij de herziening van het bestemmingsplan verantwoord te worden in hoeverre het in stand houden van de geldende bestemming met inbegrip van het tegengaan van oneigenlijk ruimtegebruik - als hiervoor bedoeld - noodzakelijk is mede gelet op de afspraken die gemaakt zijn in het regionaal planningsoverleg over de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en kantorenlocaties of de uitbreiding van bestaande terreinen en locaties.

2.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 'Verplaatsen in Brabant'

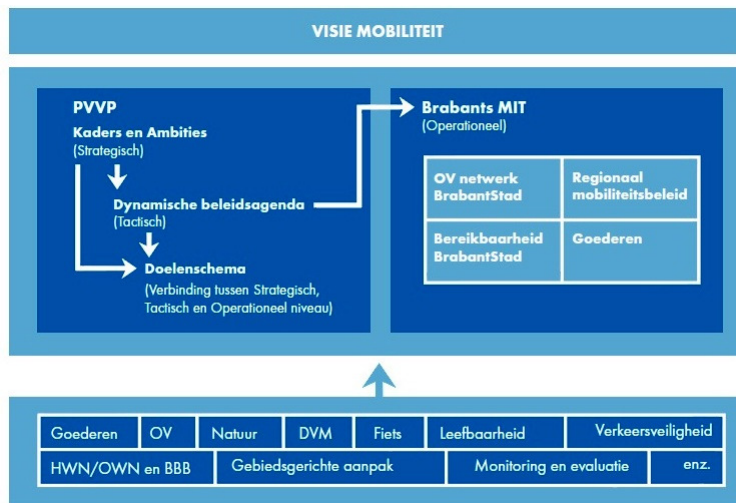
Hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers binnen een acceptabele tijd van A naar B komen?

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.

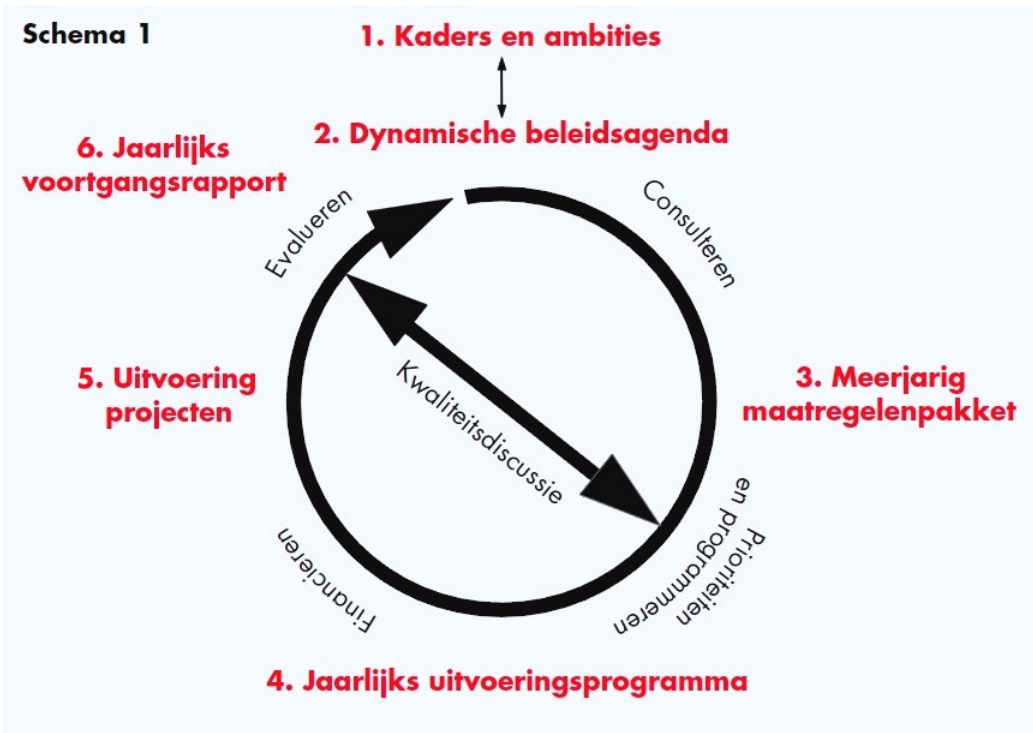
Het PVVP bestaat uit:

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 8: Opbouw PVVP

Het hoofdrapport '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). 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. Het PVVP is een onderdeel van de politieke afweging bij de opstelling van het bestuursakkoord. Besluitvorming over financiële middelen vindt jaarlijks plaats wanneer het Brabants MIT wordt vastgesteld. Met de vaststelling van de Dynamische beleidsagenda wordt nadrukkelijk geen besluit genomen over welke provinciale bijdrage dan ook. Dat zal altijd per activiteit afzonderlijk plaatsvinden, binnen de financiële kaders en de te stellen prioriteiten en accenten vanuit het bestuursakkoord. De realisering van de ambities is daardoor afhankelijk van de besluitvorming door PS en de beschikbaarstelling van extra financiële middelen.



Afbeelding 9: beleidsontwikkelingscyclus PVVP

Doelen en ambities PVVP

Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Maar wat gaat er nu concreet gebeuren? Het streven naar duurzame bereikbaarheid is terug te zien in de doelen en ambities van dit PVVP. Samengevat geeft dat het volgende beeld:

PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit:

- Een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor BrabantStad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit;
- Goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verknoot;
- Ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur;
- Zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten.

PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit:

- Gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger;
- Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Verbetering van de sociale veiligheid;
- Garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.

PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit:

- In het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst;
- Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur;
- Ontsnippering van natuur en landschap;
- Vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstoffengebruik door verkeer.

Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur draagt bij aan een beter economisch vestigingsklimaat. Om deze ambitie waar te maken heeft de Provincie een grote hoeveelheid maatregelen in petto. De basis daarvoor is gelegd met een visie op de autobereikbaarheid (Beter Bereikbaar Brabant), een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer, regionale fietsnetwerken en een vernieuwde visie op het openbaar vervoer. Het PVVP draagt bij aan een sociaal Brabant. Die bijdrage bestaat uit het beperken van ongewenste neveneffecten van de mobiliteit op de leefkwaliteit. Daarvoor 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.

Tactisch Uitvoeren, Dynamische Beleidsagenda 2008-2012

De Dynamische Beleidsagenda 2006 - 2010 bevat een totaaloverzicht van de activiteiten en thema's die de Provincie Noord-Brabant in de periode 2006 - 2010 zelfstandig of samen met haar regionale partners wil oppakken. De activiteiten bestaan uit het uitvoeren van infrastructurele maatregelen, pilotprojecten, onderzoeken, netwerkstudies en lobbytrajecten ten behoeve van duurzame mobiliteit. De genoemde activiteiten dragen bij aan het realiseren van de gestelde doelen zoals geformuleerd in 'Kaders en Ambities 2006 - 2020'. De beleidsagenda is dynamisch. De beleidsagenda wordt elke twee jaar geactualiseerd op basis van de monitoring van de mobiliteit in Brabant en nieuwe politieke inzichten.

De Dynamische Beleidsagenda is een naslagwerk, waarin de provinciale en regionale projecten en activiteiten voor de komende vijf jaar op het terrein van verkeer en vervoer zijn opgenomen. De Dynamische Beleidsagenda is onderverdeeld in 20 tactische doelen. Daarin onderscheidt het zich van het PVVP dat een meer strategisch karakter heeft.

Borchwerf I

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

2.3.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015 '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:

- Schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen.
- Adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstromingen.
- 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:

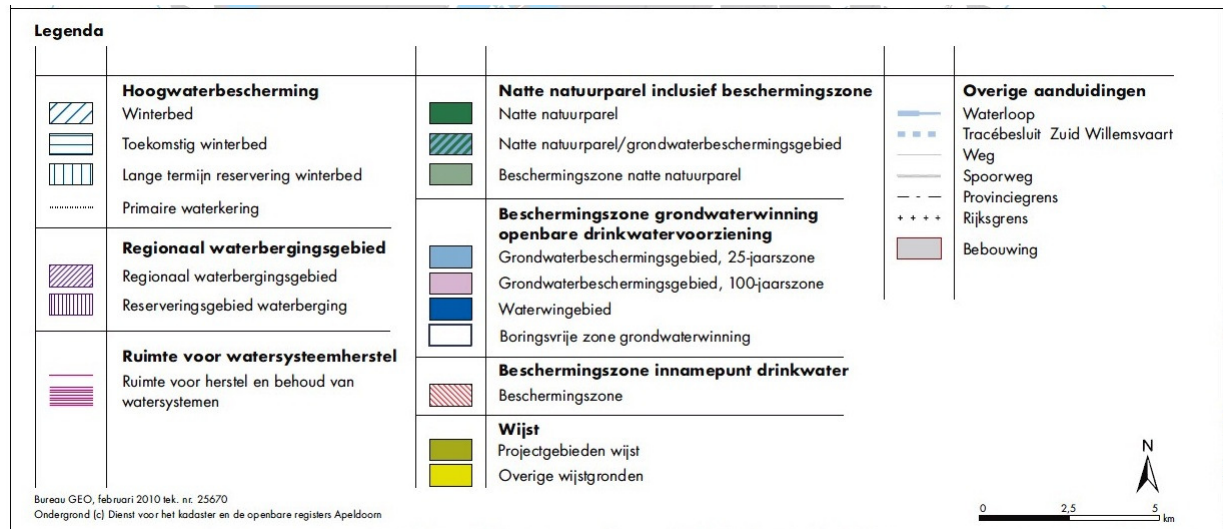
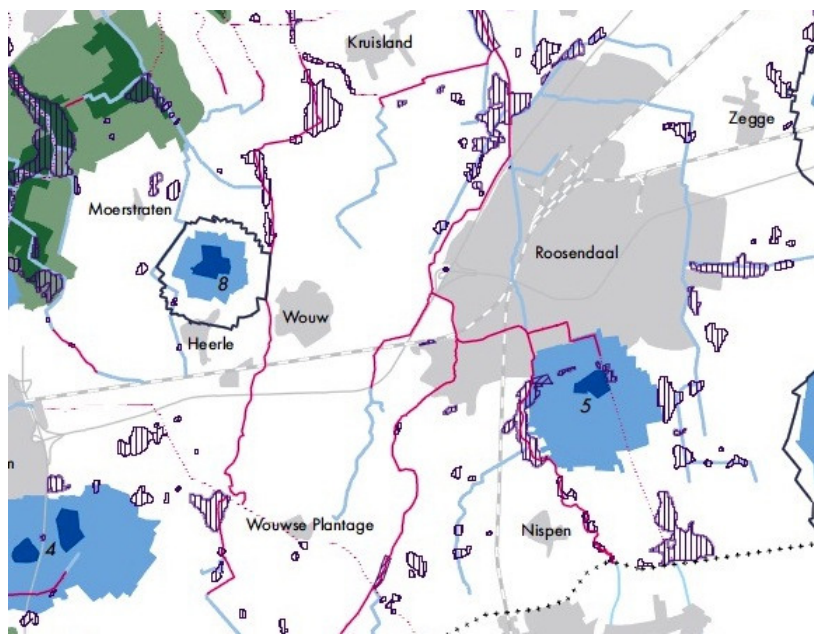
- Functie 'Waternatuur'
- Functie 'verweven voor waterlopen'
- Functie 'ecologische verbindingzone langs waterlopen'
- Functie 'Scheepvaart'
- Functie Zwemwater'
- Functie 'water voor de Groene Hoofdstructuur'
- Functie 'water voor de Agrarische Hoofdstructuur'
- Functie 'water in bebouwd gebied'

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.

Provinciaal Waterplan als structuurvisie

Op grond van de Waterwet fungeert het Provinciaal Waterplan tevens als structuurvisie. Hier wordt invulling aan gegeven door in dit plan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid vast te leggen

voor zeven typen van doelstellingen. Er wordt daarbij gestreefd naar verankering in de bestemmingsplannen via de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Indien de ruimtelijke verankering via overleg onvoldoende gestalte krijgt, zal de provincie de aanpak volgen zoals opgenomen in de structuurvisie. De ruimtelijke aspecten die in dit plan de status van structuurvisie krijgen, zijn de gebieden voor hoogwaterbescherming, de regionale waterbergingsgebieden, de ruimte voor watersysteemherstel (onder andere hermeanderingszones langs beken en ruimte voor Ecologische verbindingzones), de Natte natuurparels inclusief de attentiegebieden, de beschermingszones voor grondwaterwinningen voor de openbare watervoorziening, de beschermingszones voor innamepunten van drinkwater uit oppervlaktewater en wijstgebieden.



Afbeelding 10: Uitsnede uit Plankaart Structuurvisie Water

2.3.5 Provinciaal Milieuplan 2011-2014 (ontwerp)

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. De luchtkwaliteit met fijnstof en ammoniak voldoet niet aan de normen, er is sprake van een forse belasting van water en bodem met nutriënten, er zijn veiligheidsproblemen bij het goederenvervoer per spoor, de contrasten stad-land vervagen snel, stedelijke milieuproblemen sluipen het platteland op (en omgekeerd) en op het gebied van klimaatbestendigheid staat de uitvoering nog in de kinderschoenen. Oude problemen blijken omvangrijker te zijn dan gedacht of er komen nieuwe bij zoals het broeikaseffect.

Basiselementen van de provinciale visie zijn:

- Mensen in Noord-Brabant wonen, werken en recreëren in een gezonde, schone en veilige leefomgeving.
- Noord-Brabant draagt bij aan het verminderen van de mondiale milieubelasting voor dat deel waarvoor de provincie verantwoordelijk is.
- Het verbeteren binnen de planperiode van de basiskwaliteit voor de verschillende milieuthema's.
- Het stimuleren van het schoonmaken en schoonhouden van water, bodem en lucht.
- Het bevorderen van het zuinig omgaan met energie en grondstoffen en stimuleren van het gebruik van duurzame energie.
- Richten op het uitvoeren van wettelijke taken en aangegane afspraken.

Thema's als duurzaamheid en klimaatbestendigheid vormen van meet af aan randvoorwaarden voor elk provincieplan en worden daarom in dit PMP niet verder uitgewerkt.

De duurzaamheidsdefinitie uit het Brundtlandrapport is leidend voor het Europese milieubeleid en dat nemen wij over. Dat geldt ook voor Europese milieu-, water- en bodemrichtlijnen en het landelijke NMP4 met bijvoorbeeld „de vervuiler betaalt?”. Ook de uitgangspunten uit het ISM 2006-2010 worden onverkort gehandhaafd:

- erfgoed: behouden van kwaliteit van water, bodem en lucht;
- eco-efficiency: economisch ontwikkelen zonder dat de druk op milieu toeneemt;
- deregulering: minder regels en anders omgaan met normen.

Milieu en gezondheid

„Gezondheid? krijgt in dit PMP een bijzonder accent. Milieufactoren kunnen een negatief effect hebben op de gezondheid. Gezondheid is niet alleen de afwezigheid van ziekte of handicap, maar een toestand van compleet fysiek, mentaal en sociaal welbevinden. De kans dat een vervuiling of andere milieufactor ziekte veroorzaakt, hangt af van twee dingen. Namelijk de schadelijkheid van die milieufactor en daarnaast de mate waarin iemand ermee in contact komt. Asbest kan zeer gevaarlijk zijn, maar wie nooit met asbest werkt, krijgt er geen last van.

De fysieke omgeving bepaalt aan welke omgevingsfactoren we blootgesteld worden. In dit Provinciale Milieuplan gaat de aandacht vooral uit naar het beïnvloeden van de fysieke omgeving.

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.

Bij de behandeling van elk inhoudelijk milieuthema wordt de volgende indeling aangehouden:

- a. Waar gaat het thema over, wat is de relatie met gezondheid en hoe staan we ervoor?
- b. Wat voor wettelijke sturingsmogelijkheden gelden er?

- c. Welke ambities hebben we?
- d. Wat gaan we de komende jaren concreet doen?

Per milieuthema is gekozen voor een beperkte set (1 - 3) aan milieu-indicatoren. Dit zorgt voor een representatief, maar ook overzichtelijk beeld van de toestand van het milieu in onze provincie. Tevens is er een koppeling gemaakt naar de provinciale begroting.

Er zijn specifieke Brabantse problemen die een Brabantse oplossing vereisen en die voldoen aan de randvoorwaarden uit de Agenda van Brabant. Naast een terugtrekking op wettelijke taken is er een koers aangegeven onder wat voor voorwaarden taken daar aan toegevoegd kunnen worden. Er zijn milieuproblemen die in Noord-Brabant pregnanter optreden, hardnekkiger van aard zijn of een veel zwaarder beslag leggen op volksgezondheid en het gebruik van water, bodem en lucht dan elders in Nederland. Deze worden voorzien van extra aandacht, beleid of middelen om de problematiek sneller op te lossen of door hogere normen te stellen dan landelijk of Europees is afgesproken. Er zijn drie concrete onderwerpen waar de provincie in 2011-2014 mee aan de slag gaat:

1. *Luchtkwaliteit*

De provincie wil luchtwassers bij de intensieve veehouderij. Deze zijn bedoeld om ammoniak, fijnstof, geur en verspreiding van zoönosen op te vangen. De provincie wil dat binnen enkele jaren alle nieuwe en bestaande intensieve veehouderijen vanaf een nader te bepalen ondergrens, uitgerust worden met een luchtwasser die op alle genoemde punten een bijdrage levert aan de vermindering van emissies. Tevens willen wij dat ze worden uitgerust met een controlesysteem waardoor overheden makkelijk kunnen controleren of ze functioneren. Deze maatregelen in de Provinciale Milieuverordening dienen aan te sluiten bij het stikstofconvenant Natura2000.

De provincie wil met het bedrijfsleven een convenant gaan afsluiten, vergelijkbaar zoals dat met de landbouw en natuurorganisaties is gebeurd, dat zich richt op maatregelen om de ammoniakuitstoot verdergaand te beperken.

2. *Waterkwaliteit*

De provincie wil met het landbouwbedrijfsleven en waterschappen afspraken gaan maken hoe zij de overdaad aan fosfaat in water en bodem kan verminderen. Deze bedreigen de natuurkwaliteit en drukken negatief op het halen van doelstellingen bij Natura2000-gebieden.

3. *Footprint en biodiversiteit*

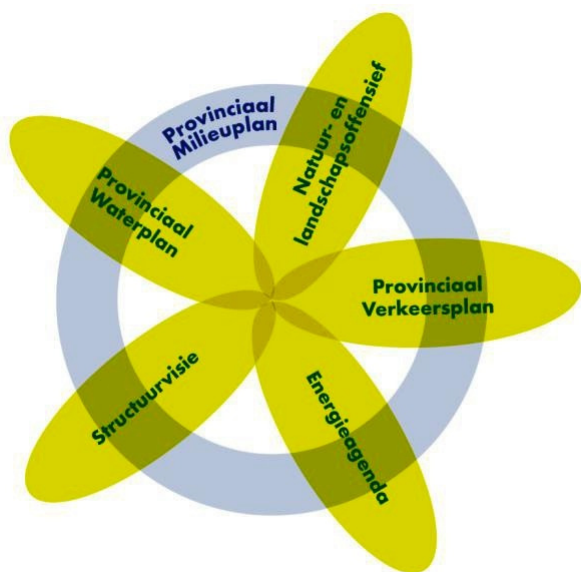
Om de teruggang in biodiversiteit tegen te gaan, wil de provincie aan de slag met adviezen van de landelijke Taskforce Biodiversiteit. Ze wil met Brabantse organisaties afspraken gaan maken over maatregelen die zij kunnen nemen. Ze hebben betrekking op ambitieuze biodiversiteitsdoelen, gebiedsbescherming en groene industriepolitiek met benutting van economische instrumenten.

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:

- 1. Structuurvisie en Verordening Ruimte
- 2. Provinciaal Waterplan
- 3. Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan
- 4. Energieagenda
- 5. 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. De provincie kijkt hierbij over haar eigen grenzen en zoekt actief aansluiting bij andere overheden en belangenorganisaties. Ook op provinciaal niveau blijft de provincie zich inzetten om een vermindering van regeldruk voor het bedrijfsleven te realiseren. Minimaal éénmaal per jaar zal het provinciaal bestuur met het bedrijfsleven om tafel gaan zitten om actief op zoek te gaan naar concrete voorbeelden voor lastenverlichting.

2.3.6 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:

- 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.

- 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.
- 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.

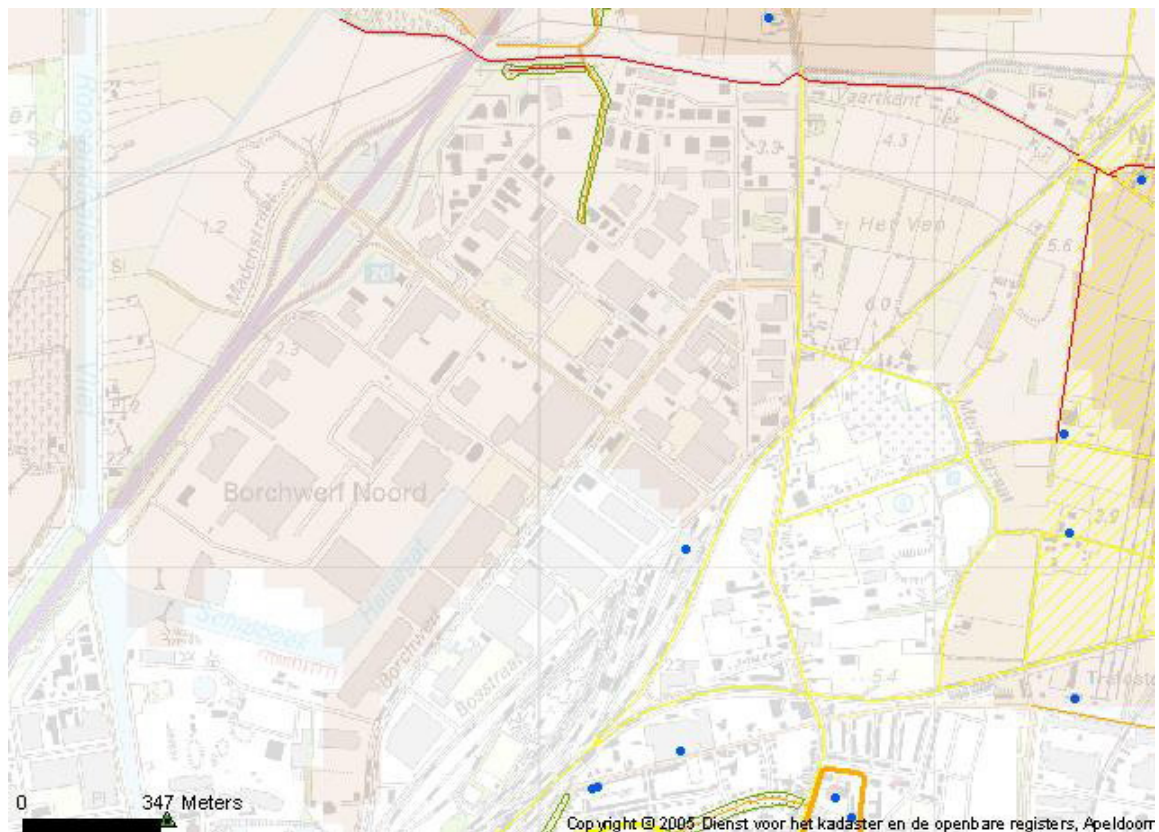
De provincie ziet het protocol als een nieuw instrument waar nog ervaring mee moet worden opgedaan. Het kan dus op basis van ervaringen nog worden aangepast en aangevuld. Het protocol is op 18 juni 2009 ook door de gemeente Roosendaal ondertekend.

2.3.7 Cultuurhistorische Waardenkaart

Provincie Noord-Brabant heeft een Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) opgesteld in 2000. Deze kaart is dynamisch en wordt regelmatig aangepast. De kaart is te raadplegen op de provinciale website (<http://brabant.esrinl.com/chw/>). De CHW 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.



- Historische Geografie (vlak)
 - / Zeer hoog
 - / Hoog
 - / Redelijk hoog
- Historische Geografie (lijn)
 - Zeer hoog
 - Hoog
 - Redelijk hoog
- Historisch Groen
 - ▲ Monumentale Bomen
 - Historisch Groen
- Historische Zichtrelaties
 - Eendenkooi
 - Molenbiotoop
 - Schootsveld
 - Zichtrelatie
- Archeologische Monumenten
 -
- Indicatieve Archeologische Waarden
 - Hoog of middelhoog
 - Laag
 - Geen gegevens
- Topografie
- Straatnamen

Afbeelding 12: Cultuurhistorische waardenkaart

De gemeente Rosendaal zal medio 2010 zelf een Cultuurhistorische Waardenkaart presenteren via internet, 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.

In het plangebied van Borchwerf I zijn nog cultuurhistorische elementen aanwezig die in de toelichting beschreven worden en waarvan bescherming wenselijk is (4.8.1).

2.3.8 Natura 2000

Natuur heeft een belangrijke plek in Nederland en in Europa. Door waardevolle natuurgebieden te beschermen kunnen zeldzame dier- en plantensoorten beter overleven. Bovendien kunnen Nederlanders daardoor ook in de toekomst genieten van mooie natuur en bijzondere landschappen. Om de natuur te behouden, heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000: een netwerk van Europese natuurgebieden. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Nederland kent een internationale verantwoordelijkheid voor de Nederlandse Natura 2000-gebieden. Een Natura-2000-gebied is gebaseerd op de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Dit zijn twee richtlijnen van de Europese Unie die in Nederland zijn verwerkt in de Natuurbeschermingswet 1998. De Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van alle in het wild levende vogelsoorten en hun leefgebied binnen het gebied van de EU. Het doel van de Habitatrichtlijn is het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijke en halfnatuurlijke habitats en wilde flora en fauna in de EU. Meer informatie over de richtlijnen en de criteria voor aanwijzing en de huidige stand van zaken is te vinden op de pagina Natura 2000. Nederland kent 162 Natura 2000-gebieden. Momenteel vindt aan aanwijzing van de Natura 2000-gebieden in tranches plaats. Meer informatie over het proces van deze aanwijzing is te vinden op Aanwijzing Natura 2000-gebieden.

Activiteiten gelegen in of in de omgeving van Natura 2000-gebieden kunnen een negatief effect hebben op de natuurwaarden. Informatie over de ligging van Natura 2000-gebieden is te vinden op de website van het ministerie van LNV (gebiedendatabase). De Gebiedendatabase bevat alle informatie over de beschermde natuurgebieden van Nederland. De Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), Wetlands en Beschermde Natuurmonumenten, Nationale parken, Nationale landschappen en de Ecologische Hoofdstructuur. Ook activiteiten die zich (ver) buiten een Natura 2000-gebied afspelen, kunnen mogelijk schade aanbrengen. Sommige ingrepen, zoals grondwateronttrekkingen, kunnen zelfs over een grote afstand invloed uitoefenen.

In of in de directe omgeving van de gemeente Roosendaal is geen Natura 2000-gebied aangewezen.

2.3.9 Aardkundige waardenkaart

De provincie wil deze aardkundige waarden behouden vanwege de ecologische en cultuurhistorische betekenis. 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. Deze 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. Op 3 augustus 2005 is de Aardkundig Waardevolle Gebiedenkaart Brabant bekendgemaakt.

In tegenstelling tot de Cultuurhistorische Waardenkaart (2.3.8) is de Aardkundige Waardenkaart geen dynamische kaart die regelmatig wijzigt. In de omgeving van het plangebied zijn geen aardkundig waardevolle gebieden aangewezen

2.4 Beleid waterschap

2.4.1 Keur waterkeringen en oppervlaktewateren waterschap Brabantse Delta

Het waterschap stelt regels op voor het onderhoud van sloten, beken, rivieren en andere waterlopen om de waterafvoer in dit oppervlaktewater te waarborgen. Ook zijn er regels om te voorkomen dat dijken en kaden beschadigd worden. Dat is noodzakelijk om West-Brabant te beschermen tegen overstromingen. Deze regels worden aangeduid als de keur. De volledige aanduiding is: 'Keur waterkeringen en oppervlaktewateren waterschap Brabantse Delta'. Dit is een verordening met voorschriften die aangeven wat mensen en bedrijven wel en niet mogen in en om waterlopen en dijken. Waterschap Brabantse Delta heeft een nieuwe Keur opgesteld. Aanleiding voor het opstellen van de nieuwe Keur is de Waterwet. Beiden zijn in december 2009 in werking getreden. De wet vervangt allerlei bestaande wetten op het gebied van water. De Waterwet regelt het beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en de waterbodem (het watersysteem), en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Als gevolg van de waterwet is niet alleen de Keur aangepast, maar uit de Keur volgen ook vergunningplichten. In beleidsregels beschrijft het waterschap hoe met de vergunningverlening wordt omgegaan. Zo kan men niet alleen zien waar een vergunning voor nodig is, maar ook hoe een vergunningsaanvraag beoordeeld zal worden en welke voorwaarden gesteld gaan worden.

Kwantiteit

Op basis van de keur is een vergunning noodzakelijk voor het lozen op oppervlaktewater van hemelwater dat afkomstig is van een verhard oppervlak van 2000 m² of meer. Bij kleinere oppervlaktes volstaat een melding aan het waterschap. Indien door de ontwikkeling het verhard oppervlak met meer dan 2000 m² toeneemt eist het waterschap compensatie voor de uitbreiding van verharding. Dit heeft als doel te voorkomen dat de ontwikkeling leidt tot een versnelde en/of vergrote afvoer van hemelwater uit het gebied. Een afvoerend verhard oppervlak kleiner dan 2000 m² zal worden meegenomen in het kader van de 'Stedelijke wateropgave'. Voor het aanleggen van een overstort-/lozingsconstructie moet nog wel een ontheffing in het kader van de Keur worden aangevraagd.

Compensatie dient plaats te vinden volgens de voorkeursvolgorde:

1. Infiltreren
2. Retentie binnen het plangebied
3. Retentie buiten het plangebied
4. Berging in bestaand watersysteem

Bij het dimensioneren van de retentie-/infiltratievoorziening dient rekening te worden gehouden met het hele frequentiebereik van neerslaghoeveelheden met een herhalingsstijd van 1 tot 100 jaar. Aangezien de retentiebehoefte het grootst is bij T = 100 is deze waarde maatgevend. Hierbij dient in zandgebieden minimaal 780 m³ per ha verhard oppervlak retentie te worden gerealiseerd, uitgaande van de landbouwkundige afvoernormen. In gebieden met klei in de bovengrond volstaat een benodigde retentie van 604 m³ per ha verhard oppervlak.

Indien afkoppeling van bestaande verharding plaatsvindt, het bestaande rioolstelsel niet wordt aangepast en lozing binnen het bestaande rioleringsgebied wordt gesitueerd, is compensatie van de berging in het stelsel niet verplicht. Bij afkoppelen met aanpassing van het rioolstelsel, of als lozing plaatsvindt buiten het bestaande rioleringsgebied, dient het verlies aan berging te worden gecompenseerd. Deze benodigde berging bij afkoppeling wordt gezien als een gezamenlijke opgave voor gemeente en waterschap.

Kwaliteit

De samenstelling van het afvloeiende hemelwater bepaalt mede de wijze waarop met de afvoer van het hemelwater wordt omgegaan. De bestemming van het water volgt uit de lokale situatie. Hierbij gelden geen dogma's: lozing in de bodem is niet altijd goed en afvoer naar de rwzi is niet altijd slecht.

- Schoon hemelwater, dat wil zeggen hemelwater dat afvloeit van oppervlakken in de verontreinigingscategorie "gering", kan direct worden geloosd op het oppervlaktewater.
- Hemelwater dat afstroomt van oppervlakken in de verontreinigingscategorie "matig", zoals bedrijfsterreinen met kantoren en lichte industrie (categorie 1 en 2), kan worden geïnfiltreerd of na zuivering worden geloosd op het oppervlaktewater. Deze zuivering kan lokaal of centraal worden vormgegeven.
- Hemelwater dat afstroomt van oppervlakken in de verontreinigingscategorie "groot" dient afgevoerd te worden naar de rwzi. Er dient dan bij voorkeur te worden afgevoerd via een verbeterd gescheiden rioolstelsel (VGS), waarbij het waterschap voor matig en zwaar verontreinigde oppervlakken uitgaat van een berging van 2- 4 mm en een pompovercapaciteit van 0,2 - 0,3 mm/uur.

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*

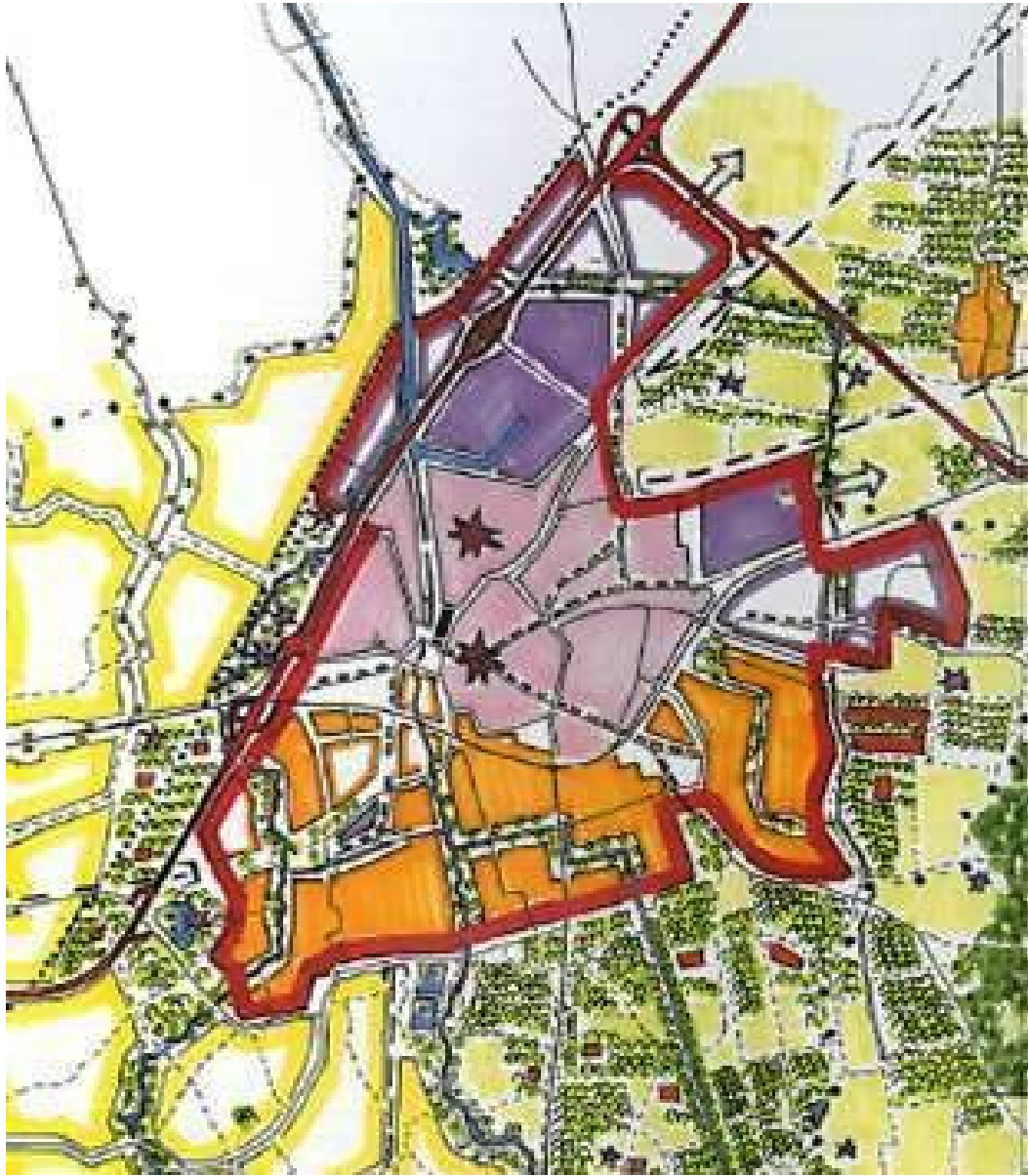
Het waterbeheerplan geeft ruimte voor het continue proces van controleren en aanpassen.

Via het uitvoeren en opstellen van een watertoets worden de diverse beleidskaders gewaarborgd. Ook voor het onderliggende plan is een watertoets uitgevoerd.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal

De StructuurvisiePlus (Bergen op Zoom - Roosendaal, 2001) is een plan waarin op hoofdlijnen wordt aangegeven hoe in de toekomst moet worden omgegaan met zaken als woningbouw, recreatie, bedrijventerreinen, natuur, verkeer, water en landbouw voor het grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom en Roosendaal.



bouwstenen

	productielandbouw (AHS)
	landbouw met beperkingen
	aangepaste landbouw
	water zout/zoet
	loofbos/naaldbos
	contour stedelijk gebied
	stedelijk gebied hoge dichtheid
	stedelijk knooppunt (hoogw. voorzieningen/kantoren)
	woongebied lage dichtheid bestaand/nieuw
	woonlint/gespreide bebouwing
	bedrijventerrein bestaand/nieuw
	mogelijke ontwikkelingsrichting op de lange termijn
	glastuinbouw
	recreatief knooppunt (incl. hoogw. voorzieningen) (locatie nader te bepalen)
	fort Roovere
	autosnelweg (met afslag en tunnel)
	regionale weg
	spoorlijn (met station en tunnel)
	recreatienetwerk
	ondergrondse leidingenstrook
	plangrens

composities

	grooischalig agrarisch landschap
	agrarisch coulisselandschap
	natte natuur op zeelei
	natte natuur in beekdal
	vennen en plassen
	bossen en landgoederen
	parklandschap
	compacte stad
	verweven stad
	dorp en woonlint

Afbeelding 13: Uitsnede uit StructuurvisiePlus

2.5.2 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.

Een van de projecten aan de hoofdwegenstructuur die in het kader van het GVVP aan de orde is en betrekking heeft het op plangebied Borchwerf I, is het kruispunt Stepvelden - Belder. Hier is in 2009 een kruising met een verkeersregelininstallatie gerealiseerd.

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 (2.3.4) 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 bedrijventerreinbeleid. 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. Een en ander is planologisch verankerd in het nieuwe bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Majoppeveld, dat in 2009 onherroepelijk is geworden. 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 beleidsbrief Bedrijventerreinen, kantoren, voorzieningen detailhandel uit 2004 (2.3.5).

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 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 plan 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 richten 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 (zie 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.

2.5.5 Beleidsnota Handhaving “Programmatisch handhaven, dé 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, dé 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 “Verbreding 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. Voorts 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.

2.5.6 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 milieurcommunicatie. Deze milieucommunicatie is onder te verdelen in milieuvorlichting, milieu-educatie 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 I 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 vervangen het huidige Milieubeleidsplan.

2.5.7 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:

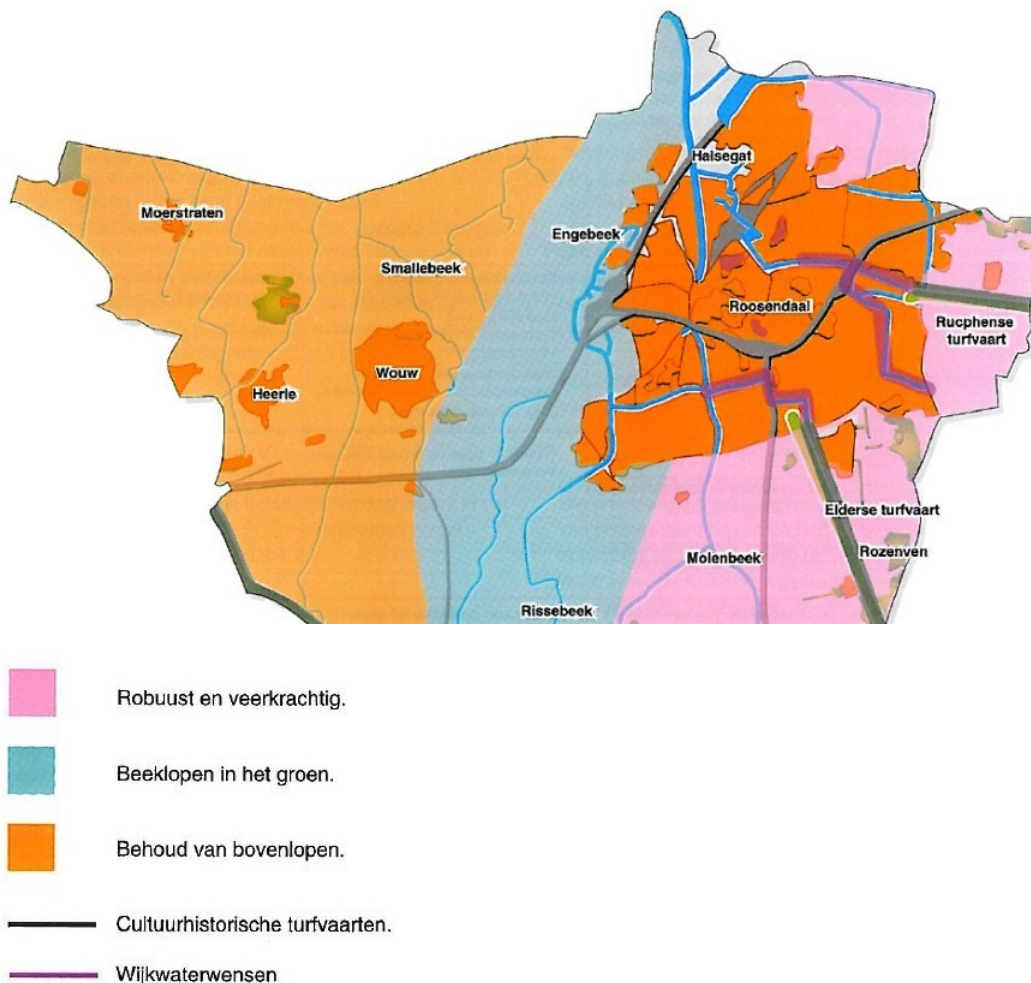
1. *'beeklopen in het groen'*: met deze typologie wordt sterk ingezet op een ruimtelijk aantrekkelijke en ecologische verantwoorde integratie met de zuidwestelijke stadsrand;
2. *'robuust en veerkrachtig'*: ten opzichte van het basisniveau wordt extra aandacht besteed aan het tegengaan van wateroverlast;
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.

Realisatie van deze aanvullende ambities zal nadrukkelijk aanvullend op de basiskwaliteit plaatsvinden. Mede door de verankering in het vigerend beleid zal de prioriteit liggen bij de basiskwaliteit.

Beleidsnota stedelijk water

Door de gemeente Roosendaal is in 1990 in samenwerking met de waterbeheerders beleid vastgelegd met betrekking tot duurzaam stedelijk waterbeheer in het kader van de ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties. Dit beleid is in overeenstemming met het "Beleidsnota stedelijk water" van de gezamenlijke waterschappen in West-Brabant d.d. maart 2002. Als onderdeel van dit beleid wordt het afkoppelen van "schone" verharde en bebouwde oppervlakken altijd overwogen. Hierbij gaat de voorkeur van zowel de gemeente als het waterschap in eerste instantie uit naar infiltratie van hemelwater in de bodem. De mogelijkheid voor infiltratie dient altijd te worden onderzocht en is niet afhankelijk van de omvang van het verhard oppervlak.

Als het afvoerend verhard oppervlak groter is dan 2000 m² en loost op de riolering, dan dient een retentievoorziening te worden gerealiseerd met een inhoud van 120 m³/ha. Een afvoerend verhard oppervlak kleiner dan 2000 m² zal worden meegenomen in het kader van de 'Stedelijke wateropgave'. In het kader van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) voor de periode 2004-2008 is het rapport "Afkoppelkansenkaart kernen gemeente Roosendaal" d.d. 15 maart 2004 opgesteld, waarin de infiltratie- en afkoppelmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied inzichtelijk zijn gemaakt. *Het gebied Borchwerf I is getypeerd als 'behoud van bovenlopen'. Een van de projecten (uit andere planvormen) binnen dit plangebied is de optimalisatie van de watervoorziening van Sensus. Overige concrete projecten die betrekking hebben op het gebied Borchwerf I zijn er niet.*



Afbeelding 14: uitsnede Visiekaart Waterplan Roosendaal

2.5.8 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 landschapsonwikkelingsplan (LOP) richt zich zowel het buitengebied als op de kernen. De opgave voor het landschapsonwikkelingsplan 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 *voorstellingen 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 landschapsonwikkelingsvisie 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 landschapsonwikkelingsvisie geformuleerd.

- De duurzame structuur van reliëf, natuur en water
- Het agrarische werklandschap
- De cultuurhistorische structuur
- Het landschap en de kernen

Er zijn twee sporen voor de realisatie van de landschapsonwikkelingsvisie.

- De landschapsonwikkelingsvisie krijgt een doorwerking in ruimtelijk beleid. De gemeenten zullen de inhoudelijke visie over landschapsonwikkeling hanteren bij toetsing en planvorming.
- 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 I.

2.5.9 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2013

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP) 2010-2013, vastgesteld op 16 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.

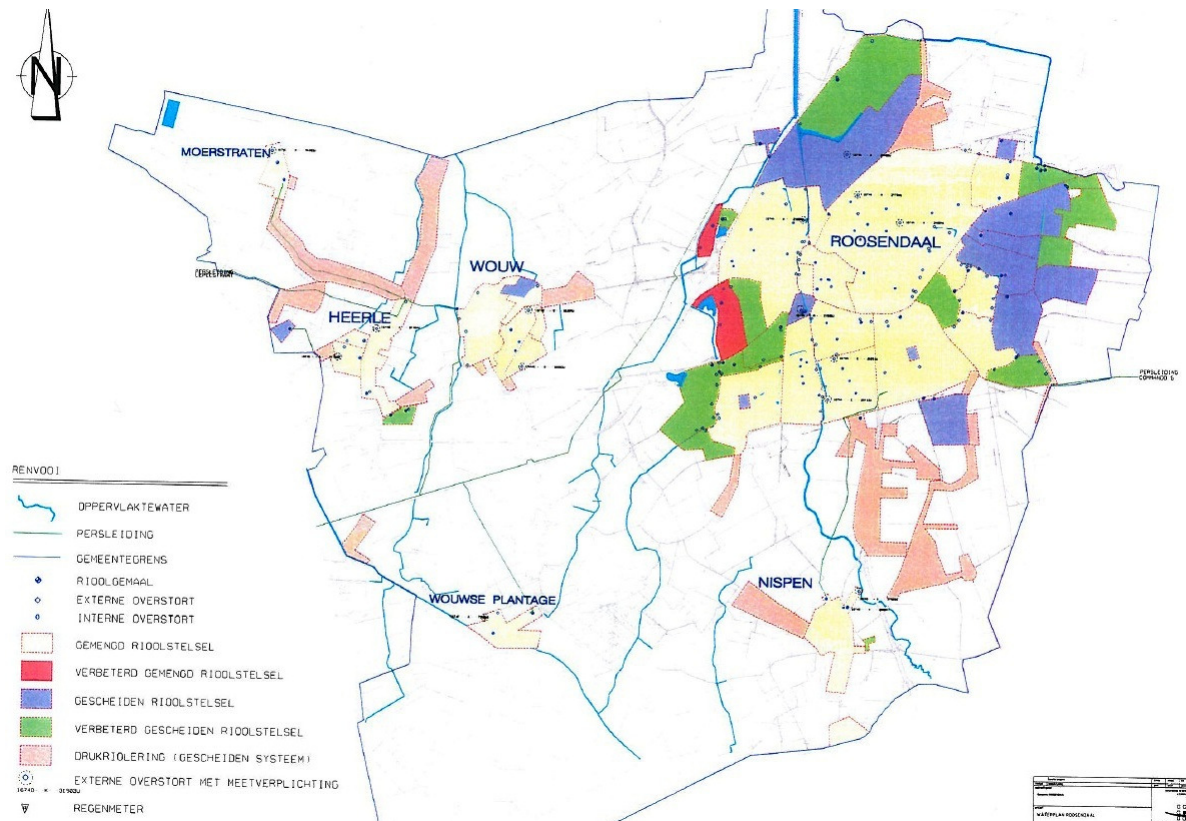
In het VGRP 2010-2013 zijn doelstellingen voor de komende jaren vastgesteld. Daarbij is op basis van de gekozen strategie op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te bereiken en welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn. Hierbij worden ook de gevolgen voor de rioolheffing voor burgers en bedrijven aangegeven. Op welke wijze de noodzakelijke maatregelen, zoals rioleringsvervanging 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 rioleringsstelsel 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 vuilwateraansluitingen op hemelwaterriolen;
- Inzicht krijgen in grondwatersysteem Roosendaal door het opzetten van een meetsysteem en het structureel verzamelen van de meetresultaten.

In het vastgestelde VGRP 2010-2013 staat omschreven welke maatregelen en projecten de gemeente de komende vier jaar gaat uitvoeren. Op dit moment heeft de gemeente Roosendaal 465 km. vrijverval riolering in beheer. Van deze riolering bestaat 241 km. (52 %) uit gemengde riolering, 95 km. (20 %) uit regenwaterriolering en 129 km. (28 %) uit vuilwaterriolering. Daarnaast beheert de gemeente circa 125 km. drukriolering, 655 gemalen en 8 randvoorzieningen (bergbezinkbassins).



Afbeelding 15: Waterplan Roosendaal: Bemalingsgebieden

2.5.10 Welstandsnota

Algemeen

Modernisering en vermaatschappelijking van het welstandstoezicht is een belangrijke doelstelling van de per 1 januari 2003 in werking getreden herziening 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 toestingskaders opgesteld met een gebiedsbeschrijving, een waardebeoordeling, het vigerend ruimtelijke beleid en de welstandscriteria.

Borchwerf I

Het plangebied Borchwerf I valt in het gebied 'Bedrijven en industrie' (net als Majoppeveld). De industrieterreinen 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.

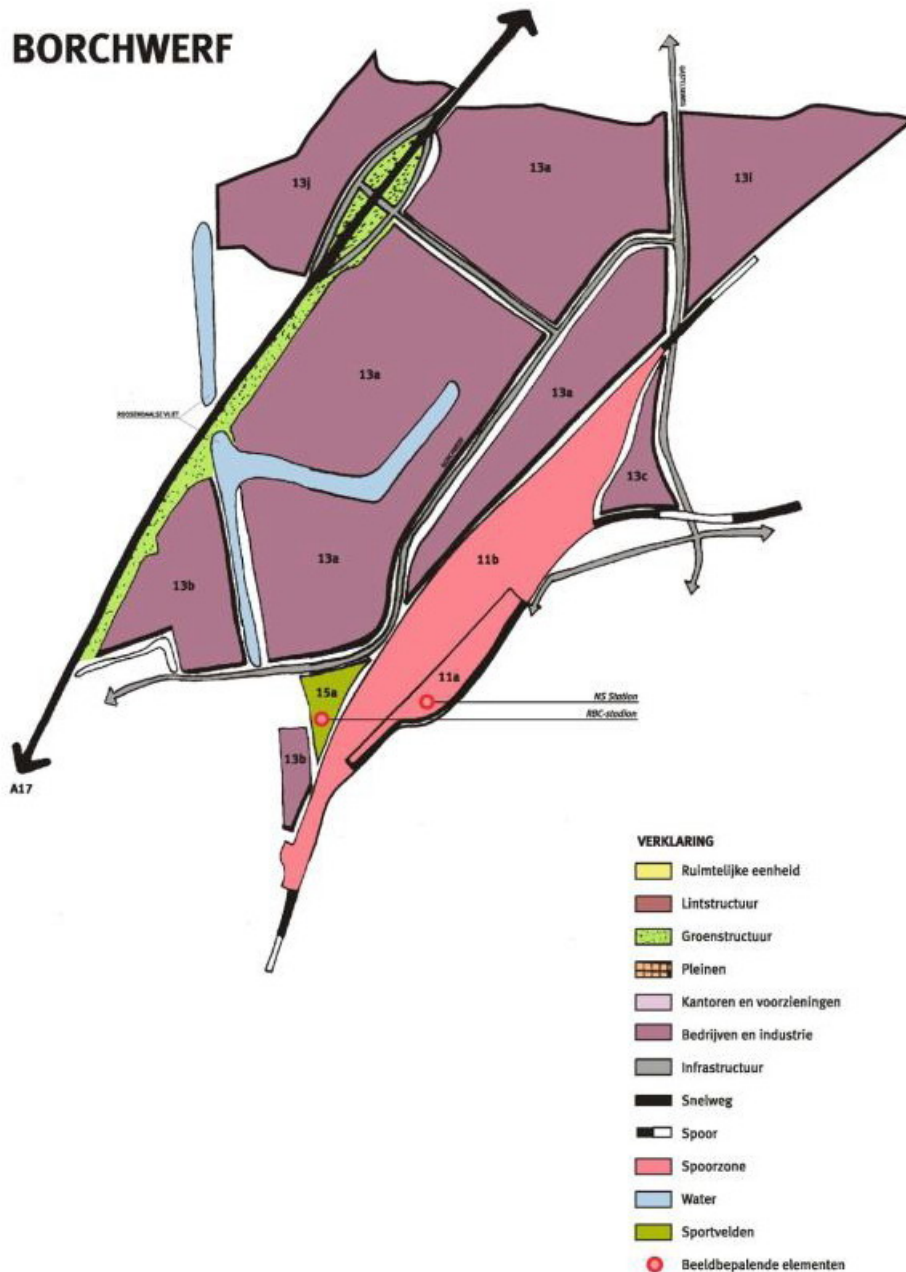
Roosendaal kent een aantal (grootschalige) bedrijventerreinen: Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg. De bedrijventerreinen zijn aangelegd in de directe nabijheid van de netwerken van wegen spoor, en/ of water en zijn sterk afhankelijk van de ontsluitingskwaliteit en betekenis van deze netwerken. 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 Noord (gebied 13a op afbeelding 18) wordt ontsloten door de Stepvelden en de Oostelijke Havendijk en is gelegen tussen de A17 en het stationsgebied. Ten zuiden van het bedrijventerrein is het Stadion RBC Roosendaal gelegen met haar bijbehorende functies. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door vrijstaande, grootschalige gebouwen in een vaak rationeel verkavelingspatroon met een op de functie gerichte zonering. Grootschalige parkeervoorzieningen en de opslag van goederen bepalen in grote mate het ruimtelijk beeld. Qua bebouwing komen vrijwel uitsluitend blokvormige bouwmassa's voor van twee tot drie lagen met een plat dak. De samenhang van het terrein wordt hoofdzakelijk bepaald door de eenduidige functie en de openbare ruimte.

Het gebied *Borchwerf West* (13b op afbeelding 18) wordt gekenmerkt door de Roosendaalse Vliet en ontsloten door de Westelijke Havendijk en kenmerkt zich door kleinschalige bedrijvigheid. De bebouwing is dicht op elkaar gebouwd in een overwegend verspringende rooilijn en het profiel laat geen ruimte voor brede groenstroken. Op enkele percelen zijn (dienst)woningen gerealiseerd. De meeste hiervan zijn ingepast in het bedrijfsgebouw. De woningen hebben twee verdiepingen met een kap en zijn in diverse bouwstijlen gebouwd. Naar de Rijksweg A17 is sprake van een rommelige presentatie.

Ten noorden van de binnenstad ligt het bedrijventerrein Borchwerf Oost (gebied 13 c). Het gebied aan de andere zijden is ingesloten tussen de spoorlijnen Roosendaal-Breda en Roosendaal-Dordrecht en het buitengebied. De gebouwen staan redelijk dicht op elkaar. In dit gebied is sprake van kleinschalige bedrijvigheid gelegen aan de Gastelseweg. De panden verschillen onderling sterk en zijn overwegend twee verdiepingen hoog met veelal een plat dak.

BORCHWERF



Afbeelding 16: Welstandsnota

Op de gebieden 'Bedrijven en industrie' is regulier welstandsbeleid van toepassing. Dat houdt in dat het welstandsbeleid is gericht op handhaving van het oorspronkelijke tijdsbeeld met als uitgangspunt het handhaven van de basiskwaliteit. Het gebied kan afwijkingen van de bestaande ruimtelijke structuur en ingrepen in de architectuur van gebouwen zonder al te veel problemen verdragen. Het bestaand beleid en de oorspronkelijke architectonische en stedenbouwkundige principes bieden voldoende aanknopingspunten voor het welstandsbeleid. De welstandscriteria beschrijven daarom de basiskwaliteiten en de belangrijkste beeldaspecten van het gebied.

De belangrijkste aandachtspunten voor welstandstoezicht zijn:

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

2.5.11 Nota Integraal Veiligheidsbeleid

In de nota "Integrale veiligheid" (maart 1999) wordt getracht samenhang te brengen in alle aspecten die een rol spelen bij veiligheid. De nota vormt als zodanig een katalysator om veiligheid gemeentebreed die 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.

Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 Historische analyse

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.



Afbeelding 17: Plattegrond Borchwerf I

De omgeving van de Gastelseweg, van oudsher een verbindingsweg tussen Roosendaal en Oud Gastel, is een gebied met een gemêleerde bebouwingsstructuur. Van oudsher waren hier woningen en kleinschalige bedrijven gesitueerd. Die bedrijvigheid varieert van detailhandel tot (kleinschalige) industriële en ambachtelijke bedrijfjes. Door de uitbreiding van Borchwerf is aan deze kleinschalige opzet gedeeltelijk een einde gekomen. Wel is de oorspronkelijke bebouwing overwegend gehandhaafd. Dit heeft geleid tot een uit stedenbouwkundig oogpunt rommelige structuur waarbij achter en soms naast de oorspronkelijke bebouwing grootschaliger bedrijfsontwikkelingen hebben plaatsgevonden.

Ook aan de Spoorstraat is de bebouwingsstructuur zeer gemêleerd. Aan de ene zijde is de Spoorstraat overwegend een woonstraat met enige bedrijfsmatige functies. Deze zijde maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Groot Kalsdonk. Aan de zijde van het spoor en het emplacement zijn overwegend bedrijven gesitueerd. Het bedrijf LEAF Holland B.V. springt daarbij het meest in het oog. Dit bedrijf is reeds in de jaren dertig van de vorige eeuw opgericht.

In algemene zin wordt het overgrote deel van Borchwerf, dat vanaf de jaren zestig en 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 rondom de bedrijfsgebouwen. Er is overwegend maar weinig groen aanwezig. De bouwmassa en -hoogte vertonen een grote variatie; bouwhoogten 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. De toegepaste materialen zijn vooral beton, (metalen) beplatingen en baksteen. Bij de representatieve onderdelen van de bedrijfsvoering zoals de kantoorgedeelten, is over het algemeen meer aandacht geschonken aan de vormgeving.



Foto 1: Ontwikkeling van Borchwerf in de jaren '60 Rust Oleum

3.2 Ruimtelijke analyse van het gebied

3.2.1 Stedenbouwkundige analyse

Het oppervlak van Borchwerf bedraagt circa 335 hectare bruto en 235 hectare netto. Op het bedrijventerrein zijn circa 290 grote, middelgrote en kleine bedrijven gevestigd.

Het bedrijventerrein Borchwerf zoals dat is vervat in het onderhavige plangebied bestaat uit een aantal van elkaar te onderscheiden deelgebieden.

Borchwerf West

Borchwerf West is het gebied ten noorden van de as Jan Vermeerlaan/Borchwerf, gelegen aan de westzijde van de Roosendaalse Vliet en verder omsloten door Rijksweg A17 en het meest noordelijke stukje van de woonwijk Westrand.



Afbeelding 18: Deelgebieden in Borchwerf I

Dit gedeelte van het bedrijventerrein, dat is ontwikkeld onder de naam 'Koldreef', is in de jaren zestig van de vorige eeuw tot stand gekomen. Er is voornamelijk kleinschalige bedrijfsbebouwing gerealiseerd. De bebouwing is dicht op elkaar gebouwd in een overwegend verspringende rooilijn en het profiel laat geen ruimte voor brede groenstroken. Ook zijn in dit gedeelte van het bedrijventerrein nog diverse bedrijfswoningen aanwezig. Het was immers in de totstandkomingsperiode van Koldreef nog gebruikelijk dat er bij bedrijven een of meerdere bedrijfswoningen konden worden opgericht. Diverse dienstwoningen zijn ingepast in het bedrijfsgebouw. De meeste woningen hebben twee verdiepingen met een kap en zijn in diverse bouwstijlen gebouwd. Naar de Rijksweg A17 toe is sprake van een rommelige presentatie.

Borchwerf Centraal

Borchwerf Centraal ligt ten oosten van Borchwerf West en bestaat uit de weg Borchwerf (zuidzijde) en het gebied tussen de Roosendaalse Vliet (westzijde), de A17 (Noordzijde) en Stepvelden (oostzijde). Dit terrein heeft deels het karakter van een 'nat' bedrijventerrein. Het gebied is vanaf de jaren zestig tot in de jaren negentig van de vorige eeuw ontwikkeld. Het terrein is bestemd voor zware en omvang grootschalige bedrijvigheid. Bij voorkeur zijn rondom de havenarm die in 1982 is aangelegd, bedrijven gesitueerd die profiteren van de ligging aan het water.



Foto 2: Kooldreef, eind jaren '60

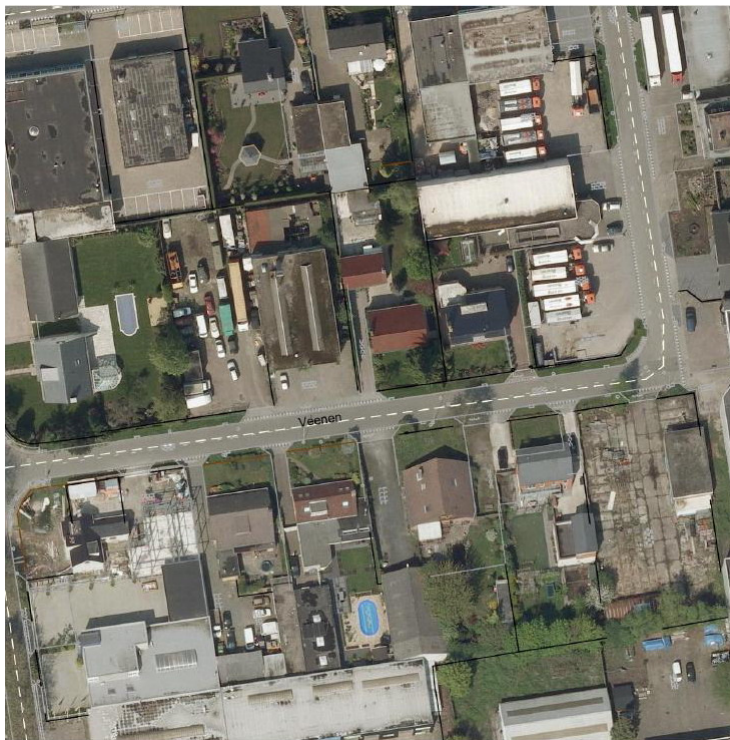


Foto 3: Borchwerf West (omgeving Veenen): kleinschalige bedrijvigheid met wonen



Foto's 4 en 5: Borchwerf Centraal (omgeving havenarm), 'nat' bedrijventerrein

Het bedrijventerrein kenmerkt zich door vrijstaande, grootschalige gebouwen in een vaak rationeel verkavelingspatroon met een op de functie gerichte zonerings. Grootschalige parkeervoorzieningen en de opslag van goederen bepalen in grote mate het ruimtelijk beeld. Qua bebouwing komen vrijwel uitsluitend blokvormige bouwmassa's voor van twee tot drie lagen met een plat dak. De samenhang van de bebouwing op het terrein wordt hoofdzakelijk bepaald door de eenduidige functie en de openbare ruimte.

Borchwerf Oost

Dit gedeelte ligt ten oosten en ten zuiden van de weg Borchwerf en ten westen van het emplacement. De Gastelseweg vormt de oostelijke grens van het gebied. Dit gedeelte van het bedrijventerrein is vooral in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw tot stand gekomen. Het gebied wordt gekenmerkt door grootschalige bedrijfsbebouwing: veel opslagloodsen en enkele productiebedrijven. Ook zijn aan de Borchwerf enige perifere detailhandelsbedrijven gesitueerd, waaronder een bouwmarkt en een detailhandel in (grootschalige) bouwmaterialen.



Foto 6: Borchwerf Oost: grootschalige bedrijfsbebouwing



Foto 7: Borchwerf Noord: autoboulevard

Borchwerf Noord

Borchwerf Noord 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). Dit deel van het bedrijventerrein is het meest recent tot ontwikkeling gekomen. Dit is het gebied waar de autoboulevard is ontwikkeld. Aan de vormgeving van de

gebouwen is hier over het algemeen extra aandacht geschonken (veel transparant materiaal en gebouwen die een expressieve uitstraling hebben).

3.2.2 Verkeer en infrastructuur

Infrastructuur

Borchwerf I is een multimodaal bedrijventerrein, dat via diverse vormen van infrastructuur wordt ontsloten:

- 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;
- door de hoofdverbindingssas tussen Rotterdam en Antwerpen, de A17/A58.

Weg

Borchwerf is gelegen aan de A17 en heeft daartoe via een eigen toe- en afrit (afrit 20) een goede verbinding met zowel Rotterdam (via de A16) en Antwerpen, als met de andere steden in Noord-Brabant (via de A58).

In de externe ontsluiting was tot voor kort de verkeersafwikkeling op de afritten van de A17 een knelpunt, omdat er te weinig capaciteit beschikbaar was als gevolg waardoor regelmatig files op de rijksweg en het bedrijventerrein voorkwamen. Inmiddels is de capaciteit vergroot.

Vanuit het centrum van Roosendaal is Borchwerf minder goed bereikbaar. Er zijn twee spoorwegovergangen. De overgang "De Schuiven" (tussen de Markt en de Kade) is een kritische overgang die slechts vanuit een beperkt aantal rijrichtingen bereikbaar is. De capaciteit is erg beperkt en afhankelijk van de frequentie waarmee de overwegbomen gesloten zijn. Bovendien betreft het een 4-sporige overgang en dat is vanuit veiligheidsoptiek minder gewenst.

De spoorwegovergang op de Gastelseweg ten zuiden van de Smoorstraat heeft de capacitaire grens ruimschoots bereikt. Regelmatig ontstaan er lange files op de Gastelseweg, met name in de spits. Dit wordt mede veroorzaakt door de andere spoorwegovergang op de Gastelseweg ter hoogte van de Bosstraat.

Spoor

Roosendaal is een belangrijk knooppunt in het nationale en internationale spoorwegennet voor zowel goederen- als personenvervoer. Zowel Rotterdam als België en de rest van Noord-Brabant zijn snel bereikbaar. Sommige bedrijven op Borchwerf hebben door middel van een stamlijn langs de Borchwerf directe toegang tot het spoor, waaronder Stokvis Plastics.

Water

De in 1982 gereedgemaakte havenarm op Borchwerf is aangesloten op de Roosendaalse Vliet, de Dintel en het Mark-Vlietkanaal. Op deze wijze staat Borchwerf in verbinding met de grote Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren en Rotterdam. De Vliet en Dintel zijn bevaarbaar voor schepen tot 1.350 ton. Van de mogelijkheid tot watergebonden vervoer wordt door een aantal bedrijven gebruik gemaakt. De kade van de havenarm voorziet in een openbare laad- en losvoorziening. De gemeente heeft er bij de uitgifte van de percelen aan de havenarm, naar gestreefd om hier watergebonden bedrijven te huisvesten.

Interne ontsluiting

Borchwerf is via diverse wegen toegankelijk. De verschillende entrees van Borchwerf worden als duidelijk en herkenbaar beoordeeld. De hoofdontsluitingswegen op Borchwerf zijn Stepvelden via de A17, de Borchwerf vanaf de Gastelseweg en de Jan Vermeerlaan (alleen voor autoverkeer, niet voor vrachtwagens). De overige wegen sluiten op deze drie straten aan. Op de hoofdwegen zijn de verkeersstromen van elkaar gescheiden.

De kwaliteit van de interne ontsluiting is zeer wisselend. Op Borchwerf West is met behulp van TIPP-middelen (Tender Investeringsprogramma Provincies van het ministerie van Economische Zaken t.b.v. het herstructureren van verouderde bedrijventerreinen) een inhaalslag gepleegd: het aanpassen van het rioelstelsel en de verhardingen van met name de Westelijke Havendijk en de Kuisel, het verbeteren van de bereikbaarheid van de brug. Fase I, die voorzag in de reconstructie van Kooldreef, De Veenen, Rechtzaad, Kuisel, Kromzaad, Scherpdeel en Strijmaden, is in 2007 afgerond. In fase II is de Westelijke Havendijk aangepakt. De Westelijke Havendijk was in de oorspronkelijke situatie namelijk te smal. Omdat het gemotoriseerd en langzaam verkeer niet van elkaar gescheiden

waren, ontstonden regelmatig gevaarlijke en onveilige situaties. Verder waren er onvoldoende parkeermogelijkheden en droeg het openbaar groen niet bij aan de veiligheid vanwege achterstallig onderhoud en hoogopgaande struikgewas aan de zijde van het bedrijventerrein. Door de investeringen met TIPP-gelden zijn deze problemen inmiddels opgelost. Hiermee voldoet dit deelgebied qua ontsluiting en inrichting weer aan de moderne eisen.



Foto 8: Westelijke Havendijk in de nieuwe situatie

Ten aanzien van Borchwerf Oost geldt dat dit deelgebied niet aan de moderne eisen voldoet. De wegen ten zuiden van de weg Borchwerf voldoen niet aan de eisen die het hedendaagse bedrijfsleven daaraan stelt. Het wegdek is niet berekend op het huidige gebruik. Dit gaat met name op voor het zuidelijke deel van de Bosstraat.



Foto 9: zuidelijk deel Bosstraat: niet berekend op het huidige gebruik

De interne ontsluiting van de andere deelgebieden op Borchwerf functioneert in het algemeen goed, afgezien van de problematische kruising Borchwerf/Stepvelden. De verkeersafwikkeling op de kruising Belder en Stepvelden is aanmerkelijk verbeterd nadat ter plaatse een verkeersregelininstallatie is gerealiseerd en tevens de capaciteit is vergroot.

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Stepvelden/Borchwerf stagneert als gevolg van verkeer dat van Borchwerf linksaf slaat naar Stepvelden en voorrang moet verlenen aan rechtdoor gaand verkeer op Borchwerf. In de huidige situatie is alleen een middengeleider aanwezig, geen linksafstrook.

Openbaar vervoer

Voor werknemers en bezoekers van Borchwerf is het terrein met het openbaar vervoer lastig te bereiken. Weliswaar ligt het treinstation Roosendaal in de nabije omgeving, maar daar vandaan is Borchwerf niet direct toegankelijk. Het busvervoer naar Borchwerf is matig. Enkel in de piekuren doen bussen Borchwerf aan. Dit is geen succes; de afstand tussen de bedrijven en de bushaltes is buiten loopafstand en de piekuren gaan voorbij aan de onregelmatige diensten van ploegen. Door bedrijven is de optie van het opzetten van gezamenlijk personeelsvervoer geopperd, maar dit is (nog) niet van de grond gekomen.

Fiets

Langs de Borchwerf en Stepvelden is een dubbelzijdig fietspad aangelegd. Ook de Gastelseweg is voorzien van fietspaden. De West Havendijk beschikt over fietssuggestiestroken. Voor het overige hebben de straten geen separate fietsvoorzieningen. In sommige gevallen kan dit mede vanwege de aanwezigheid van vrachtverkeer tot verkeersgevaarlijke situaties leiden.

Parkeren

Gebleken is dat bij verschillende bedrijven te weinig parkeermogelijkheden aanwezig zijn. Met name op de oudere delen van Borchwerf is dit het geval. Het uitgangspunt van de gemeente is (en dat is ook vastgelegd in het bestemmingsplan Stationswerf) altijd geweest dat parkeren dient plaats te vinden op eigen terrein. In het verleden is hier onvoldoende rekening mee gehouden. Daar komt bij dat het gebruik van auto's in de loop der jaren is toegenomen en nog altijd toeneemt. Dit leidt er toe dat er steeds meer parkeerproblemen ontstaan.

Het wordt als een gemis ervaren dat er in Roosendaal geen professionele en bewaakte overnachtingsmogelijkheden zijn voor vrachtwagens en hun chauffeurs. Roosendaal wordt immers aangedaan door veel (internationaal) vrachtverkeer. Door de gemeente wordt met de Stichting Vrachtwagen Parking Roosendaal gezocht naar een oplossing. De te realiseren bewaakte vrachtwagenparkeerplaats moet toegankelijk zijn voor zowel internationale als lokale vrachtwagens.

Verkeersveiligheid

Behalve op de hoofdinfrastructuur van Borchwerf zijn gemotoriseerd en langzaam verkeer niet gescheiden van elkaar. Daardoor kunnen verkeersgevaarlijke situaties ontstaan, temeer omdat op Borchwerf gelet op de aard van het gebied veel manoevrerend vrachtverkeer aanwezig is.

Bewegwijzering

De bewegwijzering op Borchwerf is aan verbetering toe: de huidige borden zijn klein en het zijn er veel. Dit maakt het moeilijk om de bewegwijzering goed te lezen en te kunnen volgen.

3.2.3 Groen, water en ecologie

De kwaliteit van het openbaar groen is zeer wisselend. Op Borchwerf West is het groen met de herstructurering op orde gebracht. Elders op Borchwerf varieert de kwaliteit sterk. Met name in het zuidelijk deel van de Bosstaat is het openbaar groen in slechte staat. Op het bedrijventerrein zijn behalve enige groene gebiedjes geen grootschalige groenpartijen aangebracht. Aan de zijde van de A17 is een groenstrook gecreëerd tussen het bedrijventerrein en de rijksweg.

Een bijzonder element in het plangebied wordt gevormd door de aanwezigheid van de kapel en de toegangsroute naar deze kapel. Als gevolg van de bedrijfsontwikkeling in de directe omgeving is de kapel enigszins in de verdrukking geraakt, maar zijn er indertijd randvoorwaarden gesteld om te garanderen dat de kapel toch een zelfstandig element is gebleven. Op het bedrijventerrein is een oude bommenrij aanwezig die van hoge landschappelijke waarde is.



Foto 10: Een overblijfsel uit vroeger tijden: een bomenrij

3.2.4 Sociale veiligheid

In Roosendaal is sinds 1995 de Stichting Collectieve Beveiliging Bedrijventerreinen Roosendaal actief. Er wordt 's nachts en in het weekeinde gepatrouilleerd op Borchwerf door de Nederlandse Veiligheidsdienst. Ongeveer 30 % van de bedrijven gevestigd op Borchwerf neemt deel aan de collectieve beveiliging. De collectieve beveiliging is voor verbetering vatbaar; dit kan onder andere door de deelnemersgraad te verhogen en door gebruik te maken van technologische middelen. Het aantal inbraken en diefstallen is de laatste jaren toegenomen. Qua veiligheidsgevoel scoort Borchwerf om die reden slechter dan gemiddeld.

3.3 Functionele analyse van het gebied

3.3.1 Wonen

Ondanks het feit dat het plangebied nagenoeg geheel een bedrijventerrein is, zijn toch op diverse locaties woningen gesitueerd. Dit is ook niet zo verwonderlijk gelet op de totstandkomingsgeschiedenis van het gebied. Aan de Gastelseweg zijn vooral burgerwoningen aanwezig, die van oorsprong als bebouwing aan deze toegangsweg stonden. In de loop der jaren zijn veel woningen vernieuwd, herbouwd of gemoderniseerd. Enkele woningen kunnen beschouwd worden als bedrijfswoning. Ook aan de Spoorstraat is een dergelijke situatie ontstaan. In de Smoorstraat is sprake van een zekere concentratie van woningen: daar is zelfs sprake van een woonbuurtje met woningen die op geen enkele wijze gelieerd zijn aan een bedrijf.

Ook in het plandeel Borchwerf West zijn tamelijk veel woningen aanwezig. Deze zijn in de loop der jaren opgericht toen de ruimtelijke ordeningsregels minder stringent waren danwel de aanwezigheid van bedrijfswoningen niet als problematisch werd ervaren. Op basis van de voorloper van dit bestemmingsplan (het bestemmingsplan Stationswerf) was de bouw van nieuwe bedrijfswoningen al uitgesloten.



Foto 11: Wonen in de Smoorstraat

3.3.2 Detailhandel

Op bedrijventerreinen is detailhandel in principe niet toegestaan. In de jaren zeventig van de vorige eeuw zijn daartoe bestemmingsplannen ontwikkeld waarin gebruiksvoorschriften waren opgenomen om detailhandel uit te sluiten, met uitzondering van perifere detailhandelsactiviteiten die door middel van een vrijstelling (nu: ontheffing) konden worden toegestaan. Het ging daarbij om vormen van detailhandel die qua volumineusheid niet thuishoorden in de winkelgebieden (binnenstad en/of wijkwinkelcentra). Het betrof vooral bouwmarkten, detailhandel in auto's, boten, caravans, keukens en keukenmaterialen. Later werd ook meubeldetailhandel als volumineuze detailhandel aangemerkt. Dit beleid werd doorvertaald in het bestemmingsplan Stationswerf. Bij de uitwerking werd daarbij aangestuurd op het tot ontwikkeling brengen van een autoboulevard in het noordoostelijk deel van Borchwerf. Dit heeft ook feitelijk z'n beslag gekregen in de jaren negentig van de vorige eeuw. Meubeldetailhandel werd daarentegen geweerd op het bedrijventerrein Borchwerf, omdat er op Oostpoort (Majoppeveld) een woonboulevard tot ontwikkeling was gebracht.

Aan de Gastelseweg zijn nog enkele, verspreide detailhandelsvestigingen die niet vallen onder de noemer perifere detailhandel. Het betreft van oudsher aan deze historische verbindingsweg aanwezige functies.

3.3.3 Dienstverlening en kantoren

Hoewel op het bedrijventerrein zelfstandige kantoorfuncties niet zijntoegestaan, is er één zelfstandig kantoor gesitueerd. Het betreft een milieuadviesbureau. Commerciële dienstverlening vindt voor het overige niet op grootschalig niveau plaats. Wel zijn diverse ruimten boven bedrijven ingevuld met kantoorachtige functies.

3.3.4 Horeca

Er zijn geen horecavoorzieningen op Borchwerf. Op basis van het bestemmingsplan Stationswerf werd ter hoogte van het aansluitpunt A17/Stepvelden de mogelijkheid geboden voor de vestiging van een wegrestaurant, maar van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Deze locatie maakt nu onderdeel uit van de autoboulevard.

Daarnaast werd de mogelijkheid geboden op het bedrijventerrein naast eerder genoemde voorziening één kleinschalige horecavoorziening te realiseren in de vorm van een broodjes- of snackzaak. Jarenlang zat op het bedrijventerrein een broodjeszaak in een gedeelte dat nu onderdeel uitmaakt van het gebied SpoorHaven (Stadsoevers), maar deze zaak is al enige tijd geleden gesloten.

3.3.5 Bedrijven

Borchwerf I is te kenschetsen als een gemengd bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein zijn circa 290 grote, middelgrote en kleine bedrijven uit onder andere de sectoren industrie, bouwnijverheid, (perifere) detailhandel, logistiek en zakelijke dienstverlening gevestigd.

In het noordelijk deel is in hoofdzaak sprake van (detail)handel en reparatie van auto's. .
In het zuidelijk deel van Borchwerf vormen het grote bedrijf Sensus en daarnaast diverse industriële en ambachtelijke bedrijven de hoofdmoot.

Ook qua aanwezige milieucategorieën kan gesteld worden dat het hele palet aanwezig is: van licht tot relatief zwaar en er zijn ook enige zware bedrijven.

Op basis van het bestemmingsplan Stationswerf is milieuzonering toegepast. Daarbij zijn de gebieden, die dicht bij en tegen de woonbebouwing zijn gesitueerd, bestemd voor lichtere vormen van bedrijvigheid (milieucategorieën tot en met 3). Borchwerf West bestaat uit relatief kleine percelen met bedrijven in de lagere milieucategorieën.

Naarmate de afstand ten opzichte van binnenstad en woonwijken groter wordt, zijn steeds zwaardere vormen van bedrijvigheid mogelijk. Een gedeelte van Borchwerf, dat is gesitueerd bij de havenarm en rijksweg A17 is bedoeld voor zware bedrijvigheid (tot en met milieucategorie 5). Een en ander vloeide ook voort uit de taakstelling die op basis van het (provinciale) Structuurschema Bedrijventerreinen voor de regio Westelijk Noord-Brabant (1993) werd opgelegd.

De presentatie van de bedrijfspanden is doorgaans goed. Vooral op de nieuwere delen van Borchwerf is het onderhoud van de panden en de buitenruimten goed. Dit gaat niet op voor Borchwerf Oost waar sprake is van achterstallig van een aantal panden.

Er is weinig sprake van (structurele) leegstand. De voormalige vloervelden van de Suikerunie zijn niet meer in gebruik. Ze liggen braak en zijn verworpen tot een soort natuurgebied. In deelgebied Borchwerf Oost liggen nog enige kavels braak. Het gaat daarbij vooral om strategische reserves van bedrijven.





Foto's 12 t/m 17: Borchwerf, een gemengd bedrijventerrein

Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN

4.1 Bedrijven- en milieuzonering

4.1.1 Toetsingskader

Milieuzonering is in de ruimtelijke ordening het rekening houden met milieuhinder van bedrijven ten opzichte van milieugevoelige functies. Om de gemeenten een handreiking te bieden voor een verantwoord inpassen van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, is door de VNG de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (geheel herziene uitgave april 2009) opgesteld. In die publicatie is een richtafstandenlijst opgenomen. In deze lijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. De categorie 1 staat voor de laagste potentiële milieubelastingen en de categorie 6 staat voor de hoogste potentiële milieubelasting. De richtafstandenlijst inclusief categorie-indeling is voor dit bestemmingsplan gehanteerd.

4.1.2 Bedrijven in de omgeving van het plangebied

Op het bedrijventerrein Borchwerf I is sprake van een grote diversiteit in bedrijven. Een overzicht van de op dit moment aanwezige bedrijven is opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende bijlage 'Milieuaspecten' (bijlage 4 daarvan). Het betreft in milieuhygiënische zin het gehele palet van bedrijvigheid, van licht tot relatief zwaar.

Ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning voor het aspect milieu of de behandeling van de melding voor de bestaande bedrijven is er getoetst aan de fysieke bestaande situatie waarbij per milieuaspect een afweging is gemaakt met het oog op de omgeving. Bij vergunningplichtige bedrijven is de milieubelasting op basis daarvan door middel van voorschriften begrensd. Bij meldingsplichtige bedrijven zijn eventueel, naast de algemeen geldende voorschriften, nadere eisen gesteld.

4.1.3 Ontwikkelingen

Vestiging van nieuwe bedrijven in het plangebied zal slechts mogelijk zijn indien de beoogde bedrijfsactiviteiten daar milieuhygiënisch acceptabel zijn. Daartoe is in het bestemmingsplan voor alle deelgebieden binnen het plangebied vastgelegd welke milieucategorie toelaatbaar is. Vervolgens zullen de betreffende bedrijven nog moeten voldoen aan de voorschriften die gesteld worden ingevolge de Wet milieubeheer.

In het plangebied SpoorHaven (Stadsoevers), dat grenst aan de zuidzijde van Borchwerf I, wordt wonen mogelijk gemaakt. Bij het vastleggen van de toelaatbare milieucategorieën in het plangebied Borchwerf I, langs de zuidelijke plangrens, is rekening gehouden met de ontwikkeling van SpoorHaven.

4.1.4 Milieuzonering

In het onderhavige bestemmingsplan wordt op basis van de hedendaagse inzichten milieuzonering toegepast. Dit betekent dat de milieuzonering op een aantal onderdelen is verfijnd ten opzichte van de al eerder in het bestemmingsplan Stationswerf toegepaste milieuzonering.

Leidraad voor de zonering is de editie 2009 van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Het bedrijventerrein is inwaarts gezoneerd. Dit betekent dat bij toenemende afstanden tot gevoelige functies hogere milieucategorieën zijn toegestaan.

De richtafstanden worden bepaald voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de uiteindelijke toedeling van de milieucategorie.

De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Wanneer bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of uitgeoefend, dan kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

De richtafstanden zijn doorvertaald in milieuzones en de verschillende bedrijventerreinbestemmingen. Daarin wordt aangegeven waar bepaalde bedrijven gevestigd mogen zijn of juist niet toegelaten zijn.

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt -vanwege de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen- kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden gehanteerd. In die situaties wordt dan uitgegaan van het type 'gemengd gebied'.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, zijn eveneens te beschouwen als gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten in de meeste gevallen bepalend.

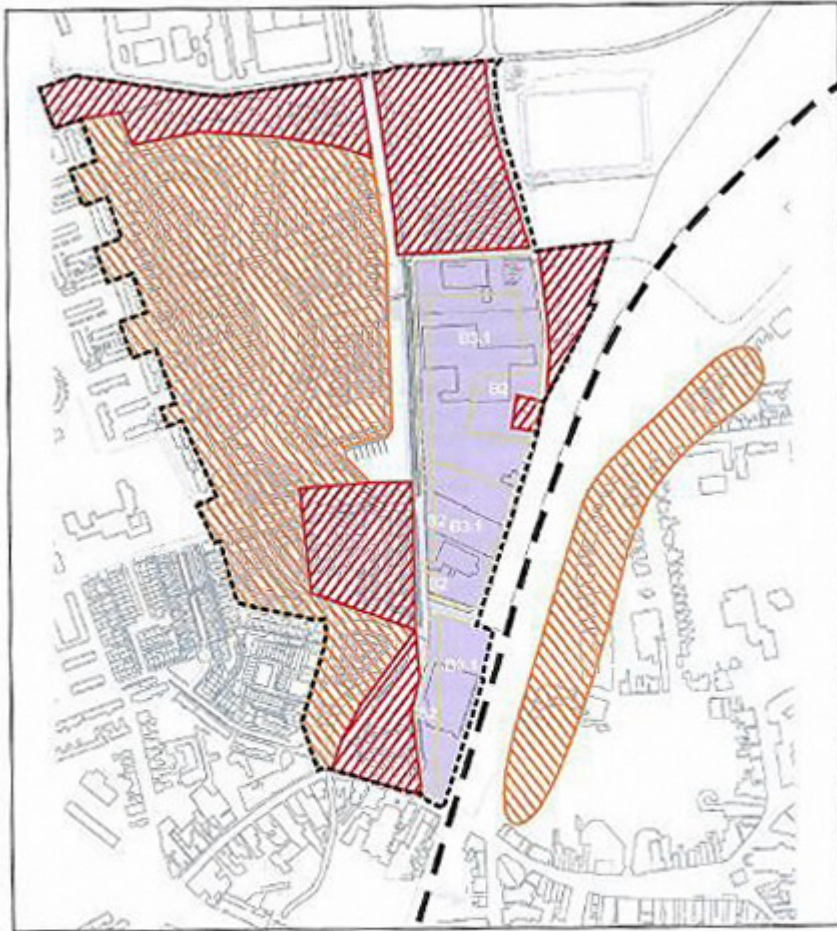
De richtafstanden worden naar omgevingstype gedifferentieerd zoals dat in onderstaande tabel inzichtelijk is gemaakt.

Milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk/rustig buitengebied	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m.	0 m.
2	30 m.	10 m.
3.1	50 m.	30 m.
3.2	100 m.	50 m.
4.1	200 m.	100m.
4.2	300 m.	200 m.
5.1	500 m.	300 m.
5.2	700 m.	500 m.
5.3	1.000 m.	700 m.
6	1.500 m.	1.000 m.

Wanneer het bedrijventerrein Borchwerf I wordt gezien in relatie tot de omgeving, dan kan gesteld worden dat waar het terrein grenst aan de Gastelseweg, sprake is van een gemengd gebied. De Gastelseweg, van oudsher een route tussen Roosendaal en Oud Gastel, is een weg die een forse verkeersintensiteit kent en waar sprake is van een sterke mate van functiemenging. Bovendien is het bedrijventerrein aan één zijde tot aan de Gastelseweg ingevuld. Er zijn enige -qua ruimtebeslag vrij grote bedrijven- gevestigd.

Aan de zijde van de Spoorstraat is geen sprake van gemengd gebied omdat het gebied aan de oostzijde van de Spoorstraat overwegend een woongebied is en het gebied erachter volledig een woongebied. Weliswaar is de vestiging van LEAF Holland B.V. qua milieucategorie niet optimaal inpasbaar in relatie tot de woonomgeving, maar in de praktijk levert het bedrijf (nagenoeg) geen overlast op voor de omgeving vanwege de eisen waaraan het bedrijf op grond van milieuregelgeving moet voldoen. Wel wordt door middel van een aparte aanduiding op de verbeelding bepaald dat geen andere milieucategorie 3.2 bedrijven op deze locatie gevestigd kunnen worden behalve een suikerwerkenfabriek.

Aan de westelijke zijde wordt Borchwerf begrensd door de woonwijk Westrand en het in ontwikkeling zijnde gebied SpoorHaven 1e fase ofwel Stadsoevers. Omdat in SpoorHaven/Stadsoevers naast een aanzienlijke component woningbouw ook maatschappelijke functies (stadskantoor en scholen) zullen worden opgericht, wordt dit gebied gedeeltelijk aangemerkt als gemengd gebied (zie afbeelding 21). Hiermee is bij het bestemmen van het bedrijventerrein aan deze zijde rekening gehouden, zodat een inwaartse zoning ontstaat. Voor het plandeel Borchwerf West/Kooldreef passen de aanwezige functies grosso modo in de voorziene bestemming. Ook een gedeelte van de terreinen van Sensus/SuikerUnie vallen in een gebied waar met het oog op SpoorHaven/Stadsoevers inwaartse zoning noodzakelijk is.



Afbeelding 19: Omgevingstypologie Stadsoevers ontleend aan brochure *Bedrijven en milieuzonering*

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Toetsingskader

Voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn de grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen van belang.

In dit geval gaat het om een conserverend bestemmingsplan, dat wil zeggen dat er naast de autonome groei geen rekening gehouden hoeft te worden gehouden met eventuele ingrijpende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het is aannemelijk dat de concentratie van stoffen in de buitenlucht als gevolg van dit bestemmingsplan per saldo gelijk blijft.

Gelet op artikel 5.16, eerste lid, sub b1 van de Wet milieubeheer kan een conserverend bestemmingsplan vastgesteld worden, zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

4.2.2 Huidige luchtkwaliteit

Om een indruk te krijgen van de luchtkwaliteit in het plangebied, zijn de achtergrondconcentraties van de twee belangrijkste stoffen bepaald met behulp van een computerprogramma. Met behulp van dit programma kunnen de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen als gevolg van het wegverkeer worden berekend. In het rekenprogramma zijn gegevens over de achtergrondconcentraties beschikbaar, voor afgelopen jaren en voor toekomstige jaren (geprognosticeerd).

De achtergrondconcentraties in het plangebied Borchwerf I voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn relatief laag, zodat luchtkwaliteitsknelpunten niet direct te verwachten zijn.

Indien in het plangebied toch ruimtelijke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, zal – overeenkomstig de daarvoor geldende landelijke regels - een onderzoek naar de luchtkwaliteit moeten worden uitgevoerd.

4.3 Geur

Voor het conserverende bestemmingsplan is toetsing aan de geurnormen niet noodzakelijk.

Bij het toelaten van bedrijvigheid op het bedrijventerrein Borchwerf I moet de geuremissie worden meegewogen. Geurhinder vanwege een nieuw te vestigen bedrijf dient acceptabel zijn voor naburige bedrijven of woningen in de omgeving. De Wet milieubeheer is hierbij het toetsingskader.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Bedrijven

Inleiding

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de kans dat mensen in de omgeving van een inrichting overlijden ten gevolge van een ongeval in die inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het product van kans en effect (overlijden) wordt aangeduid met het begrip risico. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

De risiconormen geven alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; letale effecten op lange termijn, de kans op verwonding of materiële schade alsmede milieueffecten in enge zin vallen daar niet onder.

De grens tussen directe gevolgen en indirecte gevolgen is niet scherp te trekken. Bij het maken van een kwantitatieve risicoberekening wordt doorgaans voor wat betreft het overlijdensrisico een termijn van twee tot drie weken aangehouden.

Plaatsgebonden risico

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke in die inrichting.

Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een inrichting en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken en scholen.

Veiligheidsafstanden op basis van artikel 8.40 van de Wet milieubeheer

Naast het plaatsgebonden risico dient ook rekening gehouden te worden met de afstanden krachtens artikel 8.40 van de Wm. Hiermee worden veiligheidsafstanden bedoeld die in de Algemene Maatregelen van Bestuur zijn opgenomen. Dit is onder meer het geval in het Activiteiten besluit (Barim), waarin minimale afstanden vanaf gasdruk-regelstations en propaantanks met een maximale inhoud van 13 m³ worden genoemd.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep personen van minimaal een bepaalde omvang, komt te overlijden als direct gevolg van één ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer

personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

Beide begrippen vullen elkaar aan: ze maken het mogelijk om vanuit verschillende invalshoeken situaties op risico te beoordelen. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies, zoals woonbebouwing, in de omgeving. Met het GR wordt geëvalueerd of gegeven deze afstand tussen de activiteit en kwetsbare functies er als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat er een grote groep personen blootgesteld wordt.

Bestaande situatie

Om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen, is het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (BEVI) opgesteld en in 2004 in werking getreden. Gelijktijdig is de Regeling externe veiligheid (REVI) in werking getreden. Daarnaast heeft het BEVI tot doel dat bestaande situaties, waarbij op grond van de huidige inzichten bepaalde risiconormen worden overschreden, gesaneerd worden. In de REVI zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico en saneringsafstanden opgenomen.

Het BEVI is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2 van het BEVI is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Om te bepalen of er in het plangebied of in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het BEVI van toepassing is, zijn het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS), het bedrijvenbestand van de gemeente en het vigerende bestemmingsplan geraadpleegd. In het RRGS zijn ook niet-BEVI bedrijven met bepaalde gevaareigenschappen opgenomen. In of in de (directe) omgeving van het plangebied bevinden zich de onderstaande risicovolle bedrijven. In de kolom BEVI is aangegeven of het BEVI van toepassing is.

Naam inrichting	Adres	Binnen plangebied	Bevi	Categorie
Van den Anker	Stepvelden	ja	BEVI	BRZO
Van den Anker	Tussenriemer 7	ja	BEVI	BRZO
Conrail BV	Bosstraat 20	nee	--	gasflessen.
Polynorm plastics BV	Borchwerf 22	ja	--	propaan
Shell tankstation	Gastelseweg 201	ja	BEVI	LPG tankstation
Prorail emplacement	Stationsplein 1	nee	BEVI	emplacement
Sita ReEnergie Roosendaal BV	Potendreef 2	nee	--	ammonia
Wubben Oliebewerking BV (huidige locatie)	Oostelijke Havendijk 13a	nee	--	aardolieproducten
Sensus Operations	Oostelijke havendijk 15	ja	BEVI	PGS15
Rust Oleum Netherlands BV	Braak 1	ja	BEVI	PGS15
Wenneker Distilleries	--	nee	--	--
Philips Lighting B.V.	--	nee	--	--
Wubben Oliebewerking BV (nieuwe locatie)	Tussenriemer 17-23	ja	BEVI	aardolieproducten

Plaatsgebonden risico

In de huidige situatie bevindt zich op het bedrijventerrein Borchwerf vijf bedrijven waarvan de PR 10^{-6} contour buiten de grens van de inrichting is gelegen. Het betreft de volgende situatie:

1. Polynorm (vaste afstand Barim) waarvan de veiligheidsafstand is gelegen over het buurterrein van Borchwerf 39;
2. Van Rust Oleum is de PR 10^{-6} per jaar gedeeltelijk buiten de grens van de inrichting gelegen. Binnen de PR 10^{-6} per jaar zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten bestemd. Bedoelde contouren liggen wel (gedeeltelijk) over de wegen Borchwerf en Braak;
3. Van het Shell tankstation is de PR 10^{-6} per jaar van zowel de tank als van het vul-punt gedeeltelijk buiten de grens van de inrichting gelegen. Binnen de PR 10^{-6} per jaar zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten bestemd. Bedoelde contouren liggen wel (gedeeltelijk) over de weg Borchwerf;
4. De contour PR 10^{-6} per jaar van Sensus ligt ten westen enkele tientallen meters buiten de grens van de inrichting. Binnen de PR 10^{-6} per jaar zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten bestemd.
5. Wubben oliebewerking aan de Tussenriemer (nieuwe locatie) heeft reeds een aanvraag om omgevingsvergunning voor bouwen en een aanvraag om omgevingsvergunning voor het aspect milieu ingediend zodat dit bedrijf in het kader van het RO-besluit beschouwd wordt als een bestaand bedrijf op deze locatie. De PR 10^{-6} contour van Wubben ligt ten oosten enkele tientallen meters buiten de grens van de inrichting over een bedrijfsgebouw (beperkt kwetsbaar) en ten zuiden over water. Binnen de PR 10^{-6} contour zijn geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten bestemd.

Potentiële saneringssituatie

Voor bestaande situaties dient het bevoegd gezag ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de afstanden tot kwetsbare objecten voor inrichtingen waarvoor in de Revi afstanden zijn vastgesteld. In het bestemmingsplan komen geen saneringssituaties voor.

Tevens is geregeld dat er geen kantoorgebouwen groter dan 1500 m^2 bvo opgericht kunnen worden binnen een PR 10^{-6} contour. Ook is geregeld dat in beginsel geen bedrijven met een PR 10^{-6} contour buiten de grens van de inrichting zijn toegestaan behoudens ontheffing waarbij als voorwaarde geldt dat het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar ten opzichte van kwetsbare objecten in acht wordt genomen.

Op deze wijze worden toekomstige (potentiële) saneringssituaties voorkomen.

Bij de beoordeling van Rust Oleum is ervan uitgegaan dat het een categoriale inrichting betreft. Uit een recent nader onderzoek is echter gebleken dat, vanwege het verladen van zeer giftige stoffen in de buitenlucht, bij nader inzien Rust Oleum niet als categoriaal beschouwd kan worden. Het betreft het 4 maal per jaar verladen van een pallet met 4 drums 200 liter ADR 6.1 verpakkingsgroep 1. Op grond van het Bevi art. 4 lid 5, is de categoriale benadering niet van toepassing. Dat wil zeggen dat het plaatsgebonden risico bepaald dient te worden met behulp van een QRA. Indien op basis van de resultaten sprake zou zijn van een saneringssituatie dan geldt een saneringstermijn van 1 juli 2013. Vanwege de afwezigheid van kwetsbare objecten in de omgeving van Rust Oleum kan overigens worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een saneringssituatie. Geconcludeerd kan worden dat er binnen het plangebied geen sprake is van (potentiële) saneringssituaties.

Groepsrisico

Naast de toetsing van de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico is in artikel 13 van het Bevi de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico opgenomen.

Voor zover mogelijk is invulling gegeven aan de verantwoordingsplicht groepsrisico. Op basis van het advies van de Regionale Brandweer en op basis van de uitgevoerde onderzoeken externe veiligheid is de verantwoordingsplicht met betrekking tot het groepsrisico verder uitgewerkt. Hierbij is gebruik gemaakt van de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (versie november 2007).

4.4.2 Transport

Regelgeving

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" van 1 januari 2010, waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en

richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen.

Binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar (PR 10^{-6} /jaar) mogen geen kwetsbare objecten gerealiseerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoorgebouwen met minder dan 1500 m² bvo) is dit een richtwaarde. In de circulaire is voor het vervoer over de weg en het water een veiligheidsafstand opgenomen (deze komt overeen met een maximaal PR 10^{-6} /jaar).

Daarnaast is er een verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Ruimtelijke ontwikkelingen binnen een zone van 200 meter vanaf een transportas hebben invloed op de hoogte van het groepsrisico. Hoewel een ontwikkeling buiten deze zone geen significante invloed op het groepsrisico heeft zal in beide gevallen een verantwoording van het groepsrisico plaats moeten vinden indien de ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een transportas plaatsvindt. De grootte van dit invloedsgebied is afhankelijk van de aard van de stoffen die over deze transportas vervoerd worden. Hiervoor geldt evenals bij bedrijven dat de gemeente, de regionale brandweer in de gelegenheid moeten stellen om advies uit te brengen met betrekking tot zelfredzaamheid, hulpverlening en rampenbestrijding. De brandweer kijkt hierbij niet alleen naar het aantal dodelijke slachtoffers (zoals bij het groepsrisico wel het geval is) maar ook naar aantallen gewonden binnen het effectgebied. Het effectgebied is een stuk groter dan het invloedsgebied.

Wegen

Het plangebied is gelegen langs de A17 en grenst aan de Gastelseweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Veiligheidsafstand

Conform de circulaire is er sprake van een veiligheidsafstand van 19 meter voor het wegvak B99 (A17 Knooppunt De Stok – Roosendaal Noord). Deze veiligheidsafstand komt overeen met een (maximaal) plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. De grens van het plangebied is gelegen binnen deze veiligheidsafstand maar laat binnen de veiligheidsafstand geen bebouwing toe. Daarmee wordt voldaan aan de veiligheidsafstand.

Plasbrand Aandachts Gebied (PAG)

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

Groepsrisico

Voor het Bestemmingsplan Borchwerf II, waar in 2010 onderzoek naar is verricht, zijn berekeningen voor de A17 uitgevoerd conform de circulaire. Hieruit is ook het groepsrisico ter plaats van Borchwerf I bepaald. De berekeningen voor het groepsrisico zijn, zoals in de circulaire is voorgeschreven, uitgevoerd met RBM2+ (versie 1.3.0) op basis van het GF3-plafond voor dit wegvak (3122 GF3-transporten).

Omdat het bestemmingsplan een conserverend karakter heeft zal als gevolg daarvan het groepsrisico niet toenemen

Het groepsrisico bedraagt minder dan 1% van de oriënterende waarde. Omdat het plangebied wel is gelegen binnen het invloedsgebied van de A17 is de regionale brandweer in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

Het plangebied grenst tevens aan de Gastelseweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt als aan- en afvoerroute van Borchwerf. Uit de 'Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen' rapportage van 14 maart 2008, blijkt dat vervoer van gevaarlijke stoffen over de Gastelseweg zeer beperkt is waarbij geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar en er geen noemenswaardig groepsrisico aanwezig is.

Omdat er geen sprake is van overschrijding van het groepsrisico of een significante toename van het groepsrisico als gevolg van het wegverkeer, kan de verantwoording van het groepsrisico beperkt blijven.

Spoorwegen

Het plangebied is gelegen binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijnen Roosendaal–Lage Zwaluwe en Roosendaal-Breda.

De ontwikkeling van het Basisnet spoor is zover gevorderd dat voor de bepaling van de toekomstig risico's geanticipeerd is op het Rijksontwerp van 11 mei 2010. Het basisnet Spoor zal naar verwachting, zoals dat in 2010 ook voor de Basisnetten Weg en Water is gebeurd, begin 2011 in de circulaire worden opgenomen.

Voor Roosendaal betekent dit dat er ter plaatse van het centrum en de spoorlijn Roosendaal – Lage Zwaluwe, een maximale PR 10^{-6} /jaar contour wordt berekend van 11 tot 16 meter (toekomstig vervoer 2020). Het plangebied is weliswaar binnen deze contour gelegen maar laat binnen deze contour geen nieuwe kwetsbare objecten toe. Uit de overleggen tussen de gemeente Roosendaal en het Rijk is gebleken dat er binnen het plangebied geen kwetsbare objecten aanwezig zijn die gesaneerd moeten worden.

Uit het Rijksontwerp volgt dat het groeprisico in het centrum van Roosendaal, bij ongewijzigd beleid, zal stijgen tot een factor 20 maal de oriënterende waarde (OW). Met de maatregelen die in het kader van het Basisnet worden genomen zal dit echter beperkt blijven tot 1,9 maal de oriënterende waarde. Uiteraard zal dit groeprisico pas optreden bij de vervoersaantallen die in 2020 worden verwacht. De hoogte van het groeprisico zal ter plaatse van het plangebied een stuk lager liggen dan in het centrum. Aangezien de berekeningen nog niet gereproduceerd kunnen worden door andere partijen dan het Rijk, is het niet mogelijk om het (toekomstige) groeprisico ter plaatse van het plangebied te berekenen.

Vooralsnog moet uitgegaan worden van een kwalitatieve benadering waarbij enkel gesteld kan worden dat het groeprisico als gevolg van dit conserverende bestemmingsplan niet zal toenemen en dat de hoogte van het groeprisico, in de toekomst, onder een factor 1,9 maal de OW zal blijven.

Het nieuwe bestemmingsplan betreft een conserverend plan zodat het groeprisico als gevolg van dit bestemmingsplan niet stijgt. Omdat het groeprisico echter boven de oriënterende waarde voor het groeprisico is gelegen, is bij de vaststelling van het RO-besluit, een verantwoording van het groeprisico noodzakelijk. Daarom is met betrekking tot dit aspect advies gevraagd aan de regionale brandweer.

Vaarwegen

Binnen het plangebied mondt de Vliet uit in de haven Schipbeek/Halsegat en loopt gedeeltelijk langs het plangebied tot aan de kade in Roosendaal. De Vliet is een kanaal dat niet in de circulaire is opgenomen omdat het geen hoofdvaarweg betreft en het vervoer van gevaarlijke stoffen zeer beperkt is. Derhalve is er geen sprake van een plaatsgebonden risicocontour en een relevant groeprisico.

Buisleidingen

Op 24 juli 2010 heeft het kabinet het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) toegezonden aan de Tweede Kamer. Dit besluit is op 17 september 2010 gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt. 2010, nr. 686). Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe-veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip (waarschijnlijk 1 januari 2011).

Het ministerie van VROM adviseert om te anticiperen op deze toekomstige regelgeving waarbij gebruik gemaakt kan worden van het RRGs en de diverse publicaties van VROM en het RIVM.

Hogedruk aardgasleiding

Binnen het plangebied zijn twee hogedruk-aardgasleidingen gelegen. Het traject van deze leidingen loopt vanaf de Gastelseweg langs de Bossstraat en vervolgens over de Borchwerf waarbij er een aftakking is naar Sensus. Het betreft aardgasleidingen met een diameter variërend van 8 tot 10 inch met een ontwerpdruk van 40 bar.

Buiten het plangebied is in de periode 2009-2010 een nieuwe hogedruk-aardgasleiding in de Buisleidingenstraat aangelegd. Dit betreft een aardgasleiding van 48 inch met een ontwerpdruk van 80 Bar. Het invloedsgebied van deze leiding is over het plangebied gelegen.

Voor de berekening van het plaatsgebonden risico en het groeprisico is geanticipeerd op het Bevb. De berekeningen zijn uitgevoerd met Carola (versie 1.0.0.50). Uit deze berekeningen volgt dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} /jaar aanwezig is.

Voor de berekeningen van het groeprisico is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling Spoorhaven (Stadsoevers) is gerealiseerd. Het groeprisico veroorzaakt door de 48 inch leiding bedraagt minder dan 0,1 % van de oriënterende waarde (OW).

Het groeprisico veroorzaakt door de beide andere aardgasleidingen bedraagt minder dan 4 % van de OW.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het groeprisico als gevolg van de aanwezige aardgasleidingen binnen het plangebied Borchwerf I, ruim onder de oriënterende waarde voor het groeprisico is gelegen en derhalve geen belemmeringen oplevert. Tevens wordt opgemerkt dat het plan een conserverend karakter heeft.

Omdat de invloedsgebieden van de drie aardgasleidingen over het plangebied zijn gelegen dient de regionale brandweer in de gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen.

In het bestemmingsplan zijn voor de aardgasleidingen de voorgeschreven belemmeringsstroken en is een aanlegvergunningstelsel (omgevingsvergunning) opgenomen.

Zuurstofleiding

Binnen het plangebied is een zuurstofleiding van Air Liquide gelegen die loopt vanaf het terrein van Philips via de noordkant van het bedrijventerrein Borchwerf en vervolgens aansluit op de buisleidingenstraat die parallel aan de A17 loopt. Zuurstofleidingen zijn niet relevant voor externe veiligheid.

Hoogspanningsleidingen en windturbines

De hoogspanningsleiding ten noorden van het plangebied ligt op een afstand van 100 meter waarmee het plangebied buiten de indicatieve zone van 2 x 80 m. is gelegen. Binnen of nabij het plangebied zijn geen windturbines aanwezig.

4.5 Geluid

4.5.1 Toetsingskader

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd, de geluidbelasting wordt onderzocht binnen de zones behorende bij verkeerswegen, spoorwegen en bedrijventerreinen.

Voor inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer gelden de geluidvoorschriften, verbonden aan de omgevingsvergunning voor het aspect milieu of de algemene maatregel van bestuur ingevolge artikel 8.40 Wet milieubeheer. In deze voorschriften worden maxima gesteld aan de geluidniveaus die een inrichting mag veroorzaken, gemeten ter plaatse van de gevel van woningen van derden, dan wel ter plaatse van vastgestelde referentiepunten. Zo wordt geluidhinder voorkomen.

4.5.2 Zonering industrielaawaai

Borchwerf I is een gezoneerd bedrijventerrein. Een gezoneerd bedrijventerrein is een bedrijventerrein of een gedeelte daarvan, waarop zich bedrijven bevinden of worden toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Het gaat om de bedrijven die zijn omschreven in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Rondom een gezoneerd bedrijventerrein wordt een gebied aangewezen waarbuiten het geluidniveau ten gevolge van de activiteiten van alle bedrijven op het bedrijventerrein de 50 dB(A) niet mag overschrijden. De 50 dB(A)-contour vormt de grens van dit gebied.

De 55 dB(A)-contour geeft de grens aan tot waar in principe gevoelige objecten kunnen worden gerealiseerd. Indien de gevelbelasting als gevolg van activiteiten op het gezoneerd bedrijventerrein meer bedraagt dan 50 dB(A), maar maximaal 55 dB(A), dan is voor realisatie van een geluidgevoelige bestemming een ontheffing nodig. Deze ontheffing wordt door burgemeester en wethouders verleend.

Een deel van het bestemmingsplan Borchwerf I valt samen met een deel van het gezoneerde bedrijventerrein Borchwerf I/Stationsgebied. Een groot deel van het plangebied Borchwerf I is dus gelegen binnen de 50 dB(A)-contour van een ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerd industertrein



Afbeelding 20: Gezoneerd bedrijventerrein Borchwerf I

Binnen het plangebied Borchwerf I is voor enkele woningen een zogenoemde Maximaal Toegestane Geluidbelasting (MTG) vastgesteld. Een MTG is de hoogst toegestane geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van een gezoneerd bedrijventerrein. MTG's worden vastgesteld voor woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is (op het moment van zonevaststelling) van een totale geluidbelasting vanwege alle op het gezoneerde bedrijventerrein gelegen bedrijven, die hoger is dan 55 dB(A).

Omdat het bestemmingsplan Borchwerf I conserverend van karakter is, de invloed van het gezoneerde bedrijventerrein Borchwerf I/Stationsgebied voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. In dit bestemmingsplan wordt alleen de huidige situatie vastgelegd. Nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies in het plangebied worden niet toegestaan. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd. In de regels is voor het gedeelte van Borchwerf I dat valt binnen de 50 dB(A)-contour een dubbelstemming 'geluidzone-industrie' opgenomen.

4.5.3 Wegverkeerslawaai

De A17 is aan de west- en noordzijde van het plangebied aanwezig. Met een zonebreedte van 400 meter ligt een groot deel van het plangebied binnen de invloedssfeer van deze autosnelweg. Daarnaast is binnen en rond het plangebied een groot aantal wegen gelegen met een zonebreedte van 200 m.

In het kader van dit bestemmingsplan is de invloed van het wegverkeer voor de al aanwezige geluidgevoelige functies echter niet van belang. Voor deze functies is de situatie namelijk niet gewijzigd. In dit bestemmingsplan wordt immers alleen de huidige situatie vastgelegd. Nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies in het plangebied worden niet toegestaan. Een akoestisch onderzoek ten gevolge van het wegverkeer hoeft daarom niet uitgevoerd te worden.

4.5.4 Railverkeerslawaai

Het plangebied is voor een deel gelegen binnen de zones van de spoorlijnen met trajectnummers 640 en 646 (ieder met een zonebreedte van 500 meter) en binnen de zones van de spoorlijnen met trajectnummers 630 en 645 (zonebreedte bedraagt 700 meter). Om dezelfde reden als bij industrie- en wegverkeerslawaai het geval is, hoeft ook ten gevolge van railverkeerslawaai geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

4.6 Bodem

4.6.1 Regionale bodemopbouw en grondwaterbeschermingsgebied

De regionale bodemopbouw op het bedrijventerrein kan als volgt worden omschreven:

De bodem op het bedrijventerrein is tot een diepte van circa 65 meter beneden maaiveld voornamelijk opgebouwd uit fijn zand. Daaronder wordt tot een diepte van ongeveer 82 meter beneden maaiveld

grof zand aangetroffen. Op een diepte van circa 82 meter beneden maaiveld bevindt zich een circa 22 meter dikke scheidende, bestaande uit klei. De onderzoekslocatie is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

4.6.2 Bodemkwaliteitsgegevens

Uitgevoerde bodemonderzoeken

Op het bedrijventerrein zijn in verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd voor het vastleggen van de nulsituatie, bestemmingswijzigingen en bouwvergunningen. Uit deze onderzoeken blijkt dat de grond en het grondwater niet of nauwelijks zijn verontreinigd.

Ophogingen

Het bedrijventerrein Borchwerf Noord is in het verleden opgehoogd. Ook is in dit gedeelte van het bedrijventerrein een sloot gedempt.

Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Roosendaal heeft een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Hierin wordt de grond (0 tot 2 meter beneden maaiveld) op het bedrijventerrein als schoon betiteld.

Uitgevoerde saneringen

Vanwege bepaalde bedrijfsactiviteiten is de bodem op een aantal locaties verontreinigd en zijn tot op heden 23 saneringen uitgevoerd. Het gaat onder meer om locaties aan de Gastelseweg, de Spoorstraat, Borchwerf, Bosstraat en diverse locaties op het plandeel Borchwerf West.

4.6.3 Historische informatie en tankenbestand

Uit het tankenbestand van de gemeente Roosendaal blijkt dat in verschillende straten in het plangebied één of meerdere tanks liggen of hebben gelegen. Bij herontwikkeling van deze straten zijn deze verdacht voor eventuele bodemverontreiniging. De straatnamen zijn te vinden in het Historisch bodembestand gemeente Roosendaal en het tankenbestand.

4.6.4 Conclusie

Op basis van de beschikbare bodeminformatie mag geconcludeerd worden dat de bodem op het bedrijventerrein Borchwerf I in het algemeen niet is verontreinigd en daarmee geschikt is als bedrijventerrein.

Bij een aanvraag voor herontwikkeling of een omgevingsvergunning voor het aspect bouwen dient per verdachte locatie te worden gekeken of de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor het afgeven voor een eventuele omgevingsvergunning voor het aspect bouwen.

4.7 Water

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat in alle ruimtelijke plannen een watertoets dient te worden doorlopen. Het doel van de watertoets is de waterhuishoudkundige doelstelling zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Er wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen.

Het plangebied Borchwerf I ligt in het beheersgebied van het waterschap Brabantse Delta. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen binnen de plangrenzen gepland.

4.7.1 Proces

Sinds het voorjaar van 2003 worden in de gemeente Roosendaal alle nieuwe gemeentelijke ruimtelijke plannen besproken in het "Waterpanel Roosendaal". De werkwijze van het waterpanel is vastgelegd in het "Handboek bij de watertoets bij de Gemeente Roosendaal". Naast enkele gemeentelijke afdelingen nemen het waterschap en de vaste adviseurs van de Gemeente Roosendaal éénmaal per kwartaal deel aan het overleg. Het waterschap levert in dit overleg alle relevante waterhuishoudkundige informatie over het projectgebied en haar omgeving aan. Aan de hand van opmerkingen en aanvullingen van de waterbeheerder formuleert de gemeente een waterparagraaf bij de RO-procedure. Ook wordt de waterbeheerder (via overleg of e-mail) de mogelijkheid geboden om tijdig zijn zienswijze te geven op concepten. Het definitieve wateradvies wordt door middel van een brief uitgebracht. Dit proces is nader vastgelegd in werkafspraken tussen waterschap, gemeente en ARCADIS.

Indien de gemeente in de definitieve waterparagraaf afwijkt van het advies van het waterschap, wordt deze afwijking in de waterparagraaf expliciet gemotiveerd. Voor het opstellen van een waterparagraaf heeft het waterschap Brabantse Delta een 'checklist Watertoets' (september 2009) opgesteld. Deze is opgenomen in het door het waterschap opgestelde document 'Op weg naar het waterschap'. In het geval van bestemmingsplannen geldt daarnaast de bijlage 'Aandachtspunten voor de toetsing van plankaart en voorschriften'. Alle in de checklist en bijlage genoemde aspecten zijn beoordeeld en afgewogen en indien relevant beschreven in voorliggende waterparagraaf.

4.7.2 Huidige situatie

Bodem en grondwater

Het plangebied ligt op de grens van zeeleigonden en zandgrond. De bodemopbouw bestaat dan ook uit een afwisseling van zand- en leemlagen. In het westelijk deel van het plangebied overheerst klei in de bovengrond, terwijl in het oostelijk deel van het gebied de bodem vooral uit zandlagen bestaat. In het oostelijk deel van het plangebied bevindt de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) zich meer dan 1 meter beneden maaiveld. Naar het westen toe neemt de ontwatering af tot ca 0,6 m beneden maaiveld.

Op basis van de milieuverordening van de provincie Noord-Brabant ligt het plangebied niet in een kwetsbaar gebied.

Oppervlaktewater

Volgens het waterplan Roosendaal behoort Borchwerf I tot het stroomgebied van de Molenbeek. Deze beek heeft een maatgevende afvoer van 4,8 m³/s en mondt uit in de Roosendaalse Vliet. De Roosendaalse Vliet loopt in de zuidwesthoek door het plangebied. Daarnaast is binnen het plangebied havenarm Schipbeek/Helsegat aanwezig. Deze doodlopende arm staat in rechtstreekse verbinding met de Roosendaalse Vliet.

Rioolstelsel

In het plangebied liggen vier verschillende rioleringsgebieden. In het noordwestelijk deel, ten noorden van het Schipbeek/Helsegat is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aanwezig (B1). Het zuidelijk deel heeft een gescheiden rioolstelsel (A2). Ten westen van de Vliet ligt een verbeterd gescheiden stelsel (A7) en ten oosten van de spoorlijn is drukriolering aanwezig (A14).

In het nieuwe VGRP is een onderzoeksmaatregel opgenomen m.b.t. "verkeerde aansluitingen" op het gescheiden stelsel in Borchwerf I. Aan de hand van dit onderzoek zal in overleg met het waterschap bepaald worden of dit deel van Borchwerf I nog aangepast moet worden naar een verbeterd gescheiden stelsel.

Mogelijkheden voor afkoppelen van hemelwater

Met betrekking tot het vaststellen van de infiltratiemogelijkheden van hemelwater in de bodem is voor de kernen van de gemeente Roosendaal in maart 2004 een afkoppelkansenkaart opgesteld. Op deze kaart zijn de indicatieve infiltratiemogelijkheden in beeld gebracht. Op basis van de verkenning van de afkoppelkansenkaart kan worden geconcludeerd dat de bodem en grondwaterstand in het oostelijk deel van het plangebied Borchwerf I mogelijkheden biedt voor infiltratie van hemelwater. In het westelijk deel zijn bodemgesteldheid en/of grondwaterstanden naar verwachting minder geschikt. De aanwezige watergangen bieden eveneens mogelijkheden voor het afkoppelen van hemelwater. Daarnaast is in vrijwel het gehele plangebied een hemelwaterstelsel aanwezig dat ruimte biedt voor het afkoppelen van water van verharde oppervlaktes.

Waterkwaliteit

Bescherming van het oppervlaktewater in het gebied (Roosendaalse en Steenbergse Vliet, Schipbeek, Halsegat) tegen directe en indirecte lozingen van afvalstoffen, verontreinigde of gevaarlijke stoffen is geregeld via Waterwet en de diverse besluiten "besluit lozing inrichtingen" (activiteiten besluit), "besluit lozing afvalwater huishoudens" en vanaf 1-7-2009 "besluit lozen buiten inrichtingen". Het waterschap is voorstander van het gebruik van niet-uitlogende bouwmaterialen.

4.7.3 Toekomstige situatie

Dit bestemmingsplan heeft tot doel de bestaande situatie vast te leggen in een nieuw plan. Dit betekent dat er vooralsnog geen nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden binnen de plangrenzen die van invloed kunnen zijn op de waterhuishouding.

4.8 Cultuurhistorie

4.8.1 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 voor onze jaartelling 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 I 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 Deurlechtse Vaart/Gastelseweg. Deze landbouwgronden hoorden bij de nederzettingen Kalsdonk en (het niet precies te traceren) Deurlecht. De tot ver in de 20ste eeuw nog aanwezige noord-zuid verlopende Akkerstraat en Deurlechtsestraat 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 Deurlechtse vaart ligt op 3 tot 4 meter +NAP.

4.8.2 Cultuurhistorie

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

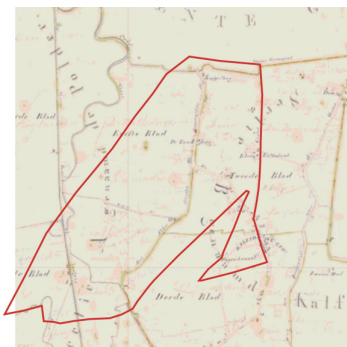
Het grote veengebied ten oosten van Roosendaal werd in de 13de en 14de eeuw ontwaterd en voor turfvetten toegankelijk gemaakt via de Deurlechtse vaart in het noorden en de Rucphense vaart in het zuiden. Deze hadden beide een uitmonding in de Roosendaalse vliet in de vorm van een havenhoofd (turfhoofd). 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 Deurlechtse 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 Deurlechtsestraat 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 Deurlechtsestraat 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. Nu 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 21: De grenzen van het plangebied op de ondergrond van de kadastrale kaart 1811-1832



Afbeelding 22: De topografische ondergrond 1830-1850, waarop de spoorlijn later is toegevoegd

4.8.3 Archeologie

Het hele plangebied heeft volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie geen archeologische waarde. Dit komt omdat het gebied in de bebouwde kom ligt en daarom niet op die kaart werd opgenomen. Het gebied heeft echter wel degelijk historische (en archeologische) relictten. Het gaat om de volgende elementen:

- Het gebied van het vroegere Deurlecht, met de Deurlechtse vaart en de kapel;
- Het turfhoofd op de Roosendaalse Vliet, komend vanuit de Rucphense vaart;
- Resten van het gehucht Kalsdonk zoals dat op de oudste kadastrale kaart voorkomt;
- Resten van bebouwing bij het toponym 'Klein Kalsdonk';
- Resten van bebouwing bij het toponym 'Zandberg';
- De enkeerd- of oude bouwlanden ten oosten van de voormalige Akkerstraat en Deurlechtsestraat.

De vraag is wat er van deze resten bewaard is gebleven in de ondergrond. Omdat tot op heden niet of nauwelijks aandacht werd geschonken aan de cultuurhistorie van het gebied, zijn vrijwel alle relictten zoals wegen, boerderijen, vaarten en sloten verdwenen. Door de dichte bebouwing zal ook de ondergrond in belangrijke mate zijn verstoord. De enige uitzondering vormt de Deurlechtse kapel en een deel van de Deurlechtse vaart (A op Afbeelding 16).

Hoewel de bebouwing van Borchwerf bijna tegen deze elementen aan staat, is toch een redelijke oost-west gerichte strook bewaard gebleven. In dit gebied is een middelhoge kans tot het aantreffen van archeologische sporen, behorend tot het oude turfhoofd van Deurlecht, resten van de veronderstelde nederzetting en de plaats van de kapel (en mogelijk nog resten van een oudere kapel, op een andere plaats dan de huidige).

Het turfhoofd van Roosendaal is geleidelijk aan verdwenen en overbouwd door de suikerfabriek (B op Afbeelding 16). Het is echter allerm minst zeker dat daarbij ook alle archeologische resten zijn verdwenen. Het turfhoofd was een breed en diep kanaal met een groot oppervlak. Onder de huidige bebouwing kunnen zich nog resten van de bedding van het turfhoofd bevinden. De kans is groot dat in

deze natte omgeving organische resten zoals beschoeiingen, palen, kadewerken e.d. bewaard zijn gebleven. De plaats van het turfhoofd heeft dan ook een hoge archeologische trefkans.

Het dorp Kalsdonk bestond al in de 13de eeuw (C op Afbeelding 16). Op oude kaarten is het als een lintbebouwing aangeduid. De omgeving van de Gastelseweg, Lepelstraat en Smoorstraat ligt ingeklemd tussen de spoorlijnen en heeft hier en daar nog een open karakter, hoewel veel ruimte door grote bedrijven is ingenomen. In dit gebied, voor zover nog niet bebouwd, is een middelhoge kans tot het aantreffen van resten van oude bebouwing.

Datzelfde geldt voor de gehuchten, buurtschappen en boerderijen in het gebied, zoals 'Klein Kalsdonk' en 'Zandberg' (D op Afbeelding 16). Deze liggen nu onder de bebouwing van Borchwerf. De plaats van Zandberg ligt echter onder een plantsoen tussen de bedrijfsgebouwen. Voor beide locaties geldt voornamelijk een middelhoge archeologische verwachting.

Moeilijker is het om uitspraken te doen over de oude landbouwgronden ten oosten van de lijn Akkerstraat en Deurlechtsestraat. Deze gronden omvatten alle hiervoor genoemde archeologische plaatsen, behalve het turfhoofd. In principe waren deze gronden als overgang van drassig naar droog geschikt voor bewoning sinds de prehistorie. Het vormde in feite een noord-zuid verbinding tussen het dal van de Vliet in het westen en de grote moerassen in het oosten (Vlaamse moer). Het is echter onzeker hoeveel van de oorspronkelijke bodem nog resteert sinds de ontwikkeling van Borchwerf. Ook ontbreken er oude vondstmeldingen uit het gebied. Dit is zeker ook te wijten aan het gebrek van karterend (amateur)onderzoek in het verleden. Om die reden heeft het gebied voornamelijk een lage archeologische trefkans.

De archeologische gebieden zijn op de volgende afbeelding met groen aangeduid.



Afbeelding 23: Overzicht van oude wegen (in rood), de Vliet en de Deurlechtse vaart (blauw) en de archeologische gebieden (groen).

- A. Deurlechtse vaart, kapel en omgeving;
- B. Turfhoofd;
- C. Kalsdonk
- D. Klein Kalsdonk en Zandberg

4.8.4 Monumenten

In het plangebied ligt aan de zijde van Rijksweg A17 in het noordelijk gedeelte een kapel. Deze devotiekapel is in 1897 naar een ontwerp van M. Vergouwen door de familie Van Gilse gebouwd op een terp in het lage land, de 'Kapelberg' geheten. Het kapelletje is uitgevoerd in Neo-Romaanse stijl met elementen van Neo-Gotiek. Deze Mariakapel met de Kapelberg is voor Roosendaal en omstreken een cultuurhistorisch religieus element met wortels in het verre verleden. Ook de toegangslaan wordt hieronder gerekend. De kapel is in 2008 gerestaureerd. In 2001 is de kapel op de rijksmonumentenlijst geplaatst.



Foto 18: Kapel

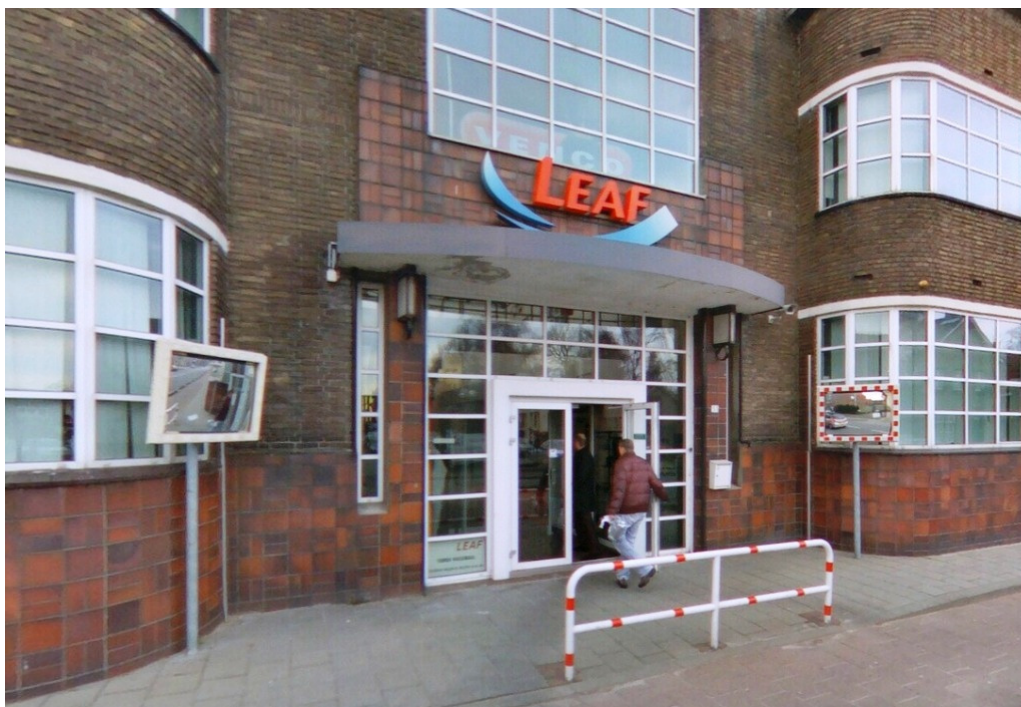


Foto 19: In het plangebied bevindt zich nog een rijksmonument, nl. het middenstuk van de LEAF Holland B.V. vestiging aan de Spoorstraat.

Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor het opstellen van het bestemmingsplan zijn de volgende aspecten van belang:

- Beheer van de bestaande omgeving.
Borchwerf I is een bestaand bedrijventerrein en dat zal in de toekomst zo blijven. Dit betekent dat het bestemmingsplan voorwaardenscheppend is om het goed functioneren van de aanwezige en nog te vestigen bedrijven te waarborgen. Er zijn nog enkele restpercelen die tot op heden niet zijn ingevuld.

Het nieuwe bestemmingsplan biedt de mogelijkheden om deze percelen met inachtneming van de in het plan opgenomen regels in te vullen.

- Kader voor revitalisering en herstructurering.

Het nieuwe bestemmingsplan dient de juridisch-planologische basis te zijn om in bepaalde gebieden van het bedrijventerrein deze processen te kunnen uitvoeren en mag daarvoor geen belemmering vormen.

- Inbedding nieuwe regelgeving en normstelling

Nieuwe ontwikkelingen in milieuwetgeving (zoning) en beleid dat betrekking heeft op de inrichting en functionele invulling van bedrijventerreinen, dienen zoveel mogelijk ook verankerd te worden in het bestemmingsplan.

5.2 Ruimtelijke streefbeelden

5.2.1 Stedenbouwkundige analyse

Er zijn in het plangebied geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen te verwachten. Wel is nog een beperkt aantal bedrijfskavels beschikbaar die voor bebouwing en verdere invulling in aanmerking komen.

Een en ander laat onverlet de mogelijkheid dat bepaalde gedeelten van het bedrijventerrein bedrijfskavels voor herstructurering in aanmerking kunnen komen. Het bestemmingsplan biedt qua bebouwings- en gebruiksregels het kader voor eventuele herstructureringsprojecten.

Diverse herstructureringsprojecten zijn reeds opgestart en deels al gerealiseerd.

Qua stedenbouwkundig streefbeeld worden voor Borchwerf de navolgende uitgangspunten geconsolideerd en waar nodig versterkt.

- Rationele, planmatige verkaveling;
- Vrijstaande industriële complexen:
 - Strikt rooilijnenbeloop met als basisregeling dat de afstand van gebouwen ten opzichte van de straten en wegen 10 m. bedraagt;
 - Een open structuur tussen de bedrijfskavels: de afstand van gebouwen ten opzichte van zijdelingse en achterliggende perceelsgrenzen bedraagt 3 m.;
 - Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 75% (ook minimumpercentages vastgelegd).
- Bedrijfsgebouwen worden uitgevoerd als blokvormige bouwmassa's met overwegend platte daken.
- De bouwhoogten zijn gedifferentieerd en worden per gebied aangegeven. Daarbij is de bouwhoogte van de gedeelten die grenzen aan woongebieden, overwegend op 6 m. gesteld en de maximaal toegestane hoogte loopt naar het hart van het bedrijventerrein geleidelijk op tot 24 m.
- Om verregaande versnippering te voorkomen is de minimale perceelsgrootte 1.000 m²
- De individualiteit van de percelen staat voorop en komt onder meer tot uiting in de herkenbaarheid van de bebouwing en in de directe ontsluiting op de hoofdinfrastructuur.
 - Bij verbouwingen of renovatie moet worden aangesloten op de detaillering, kleur en materiaal van de oorspronkelijke of reeds aanwezige bebouwing.
 - Bij nieuwbouw is afwijkende en/of vernieuwende detaillering, kleur en materiaal mogelijk.
- De hoofdgebouwen zijn zoveel mogelijk georiënteerd op het openbare gebied (extraverte presentatie). Op zichtlocaties is uitstraling van bebouwing gewenst. Dit heeft al gestalte gekregen in de vorm van de autoboulevard die langs de A17 is ontwikkeld en die bestaat uit overwegend representatieve bebouwing in de vorm van showrooms.

5.2.2 Verkeer en infrastructuur

Infrastructuur

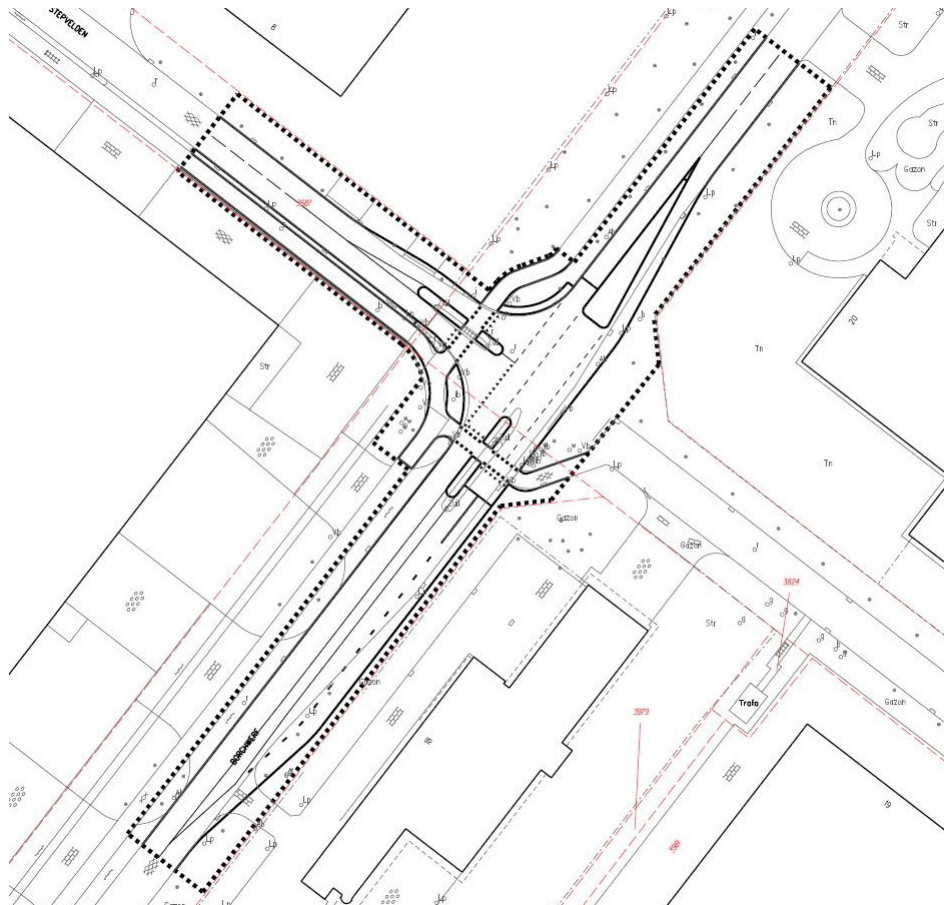
Binnen het plangebied zijn drie belangrijke infrastructuurprojecten van belang.

Omgeving A17/Stepvelden/Belder

Omdat de verkeersafwikkeling op Stepvelden rond de aansluiting op de A17 een knelpunt vormde, heeft in 2009 een ingrijpende reconstructie plaatsgevonden. Dit heeft eveneens geleid tot een aanzienlijke verruiming van de capaciteit van het kruispunt van Stepvelden met Belder en het wegvak tussen Belder en de A17. De kruispunten van Stepvelden met op/afritten en Stepvelden met Belder zijn inmiddels van een verkeersregelininstallatie en extra opstelstroken voorzien. Het viaduct over de A17 is verdubbeld. De reconstructie is voor een belangrijk deel gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken, dat de herstructurering van Borchwerf als Topproject heeft aangewezen. De vormgeving is begin 2008 op basis van kruispuntberekeningen bepaald (Ontwerp aansluiting A17 Borchwerf op Stepvelden en Stepvelden/Belder, DTV Consultants 26 februari 2008).

Kruispunt Stepvelden/Borchwerf

Ook het kruispunt Stepvelden/Borchwerf wordt gereconstrueerd. Uit een onderzoek van Goudappel Coffeng is gebleken dat de afwikkeling van het verkeer op dit kruispunt in 2020 kan worden gewaarborgd door de reconstructie van het kruispunt en de plaatsing van een verkeersregelininstallatie.



Afbeelding 24: reconstructie Stepvelden-Borchwerf

Verbindingsweg Majoppeveld, Borchwerf I en Borchwerf II

Sinds de planontwikkeling van Borchwerf II wordt al gesproken over een verbindingsweg tussen Majoppeveld, Borchwerf I en Borchwerf II. Deze verbindingsweg moet ertoe bijdragen dat het verkeer tussen de bedrijventerreinen niet meer door de woonwijk Kalsdonk gaat en de verkeersdruk op de Gastelseweg afneemt. Ook kan de verbindingsweg ertoe bijdragen dat de beide bedrijventerreinen Borchwerf vanuit het oosten sneller toegankelijker zijn.

Het tracé van de nieuwe verbindingsweg valt geheel buiten het plangebied van Borchwerf I, maar heeft wel consequenties voor de verkeersfunctie van de Gastelseweg, die gedeeltelijk in het dit plangebied is gesitueerd. Over de precieze toekomstige verkeersfunctie van de Gastelseweg wordt momenteel in relatie tot de aan te leggen verbindingsweg nog volop gestudeerd, maar duidelijk is wel dat de intensiteiten (voor met name vrachtverkeer) aanmerkelijk zal worden teruggedrongen. Daarbij komt nog dat binnen afzienbare tijd een stamlijn zal moeten worden aangelegd tussen het huidige spoorwegemplacement en Borchwerf II. Op basis van de huidige inzichten, die overigens nog uitgewerkt dienen te worden, zal de stamlijn de Gastelseweg kruisen en vervolgens aantakken op de bestaande spoorlijn. Omdat deze plannen nog niet volledig uitgekristalliseerd zijn, is een klein deelgebied van Borchwerf I buiten dit bestemmingsplan gehouden. Het gaat om het gedeelte dat begrensd wordt door de Bosstraat in het westen, de Borchwerf in het noorden, de Gastelseweg in het oosten en het emplacement in het zuiden.



Afbeelding 25: Gebied dat buiten plangebied Borchwerf I gehouden wordt

Openbaar vervoer

Ondanks het feit dat het openbaar vervoer niet optimaal is, zijn op dat gebied (helaas) geen ontwikkelingen te verwachten.

Fiets

Zoals in hoofdstuk 3 al gemeld, beschikken alleen de hoofdwegen in het plangebied (Borchwerf, Stepvelden en Gastelseweg) over fietspaden, al dan niet gescheiden van de wegvakken voor autoverkeer, terwijl langs de West Havendijk fietssuggestiestroken zijn aangebracht. Er valt de komende jaren in dat opzicht geen uitbreiding van dergelijke voorzieningen in andere straten te verwachten.

Parkeren

Uitgangspunt is en blijft dat het parkeren op de eigen terreinen van de bedrijven dient plaats te vinden. Ook in het nieuwe bestemmingsplan zijn om die reden parkeernormen opgenomen, gebaseerd op de meest recente normen. Dat neemt niet weg dat in bepaalde gebieden de parkeerdruk hoog is en blijft. Daar valt vooralsnog geen oplossing voor te verwachten. Mogelijkerwijs zijn in de toekomst incidenteel nog mogelijkheden voorhanden om (beperkt) in het openbare gebied extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Verkeersveiligheid

Omdat al is aangegeven dat verdere scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers op korte termijn niet te verwachten is, zal daardoor de verkeersveiligheid niet in positieve zin worden beïnvloed.

Bewegwijzering

In opdracht van de gemeente wordt door de ANWB gewerkt aan een bewegwijzeringssysteem, waarbij wordt gekozen voor een (uniform) systeem voor alle bedrijventerreinen in Roosendaal, bestaande uit een terreinnaam plus bedrijfsnummers. Het betreft interne bewegwijzering en bewegwijzering vanaf de A17. Uitvoering is trouwens afhankelijk van het verkrijgen van de benodigde subsidiegelden.

5.2.3 Groen en Water/Ecologie

De aanwezige groenstructuur wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt danwel in kwalitatieve zin verbeterd. Speciale aandacht verdient de omgeving van de kapel en de daarbij behorende toegangsroute met bomenrij, alsmede de historische bomenrij langs de Deurlechtsestraat, die als 'groene vinger' in het bedrijventerrein prikt en ook bij de uitgifte van de bedrijfskavels in stand is gebleven.

5.2.4 Sociale veiligheid

Er is thans geen sprake van procedures ten behoeve van de vestiging van nieuwe bedrijven in of in de nabijheid van het plangebied.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel de bestaande situatie van een juridische regelgeving te voorzien. Er zijn geen veranderingen gepland die van negatieve invloed zouden kunnen zijn op de veiligheid in het plangebied of daarbuiten.

Bij nieuwe ontwikkelingen worden de veiligheidsaspecten afzonderlijk bij ieder plan bekeken.

5.3 Functionele streefbeelden

5.3.1 Functionele hoofdstructuur

5.3.2 Wonen

De bouw van nieuwe bedrijfswoningen is uitgesloten. De bestaande bedrijfswoningen worden gehandhaafd.

Diverse van oudsher aanwezige woningen aan de Gastelseweg en de Smoorstraat hebben een woonbestemming gekregen in dit bestemmingsplan. Een groot aantal van deze woningen is in het verleden niet als bedrijfswoning opgericht. Hoewel deze woningen zeker niet in alle opzichten aan de meest ideale milieusituatie voldoen (ligging aan een drukke verkeersweg, aanwezigheid van diverse bedrijvigheid in de directe omgeving), wordt een saneringsprogramma voor deze woningen niet overwogen. Uitbreiding van de hoeveelheid woningen wordt niet toegestaan.

5.3.3 Detailhandel

Aan de Gastelseweg zijn aan de zijde van het plangebied één winkel aanwezig, die niet valt onder de noemer van perifere detailhandel. Het gaat om een bedrijf dat van oudsher in een gemengd gebied een plek heeft gekregen.

Het grootste gedeelte van de in het plangebied aanwezige detailhandel betreft grootschalige detailhandel en detailhandel in volumineuze goederen. In het noordelijk deel van het plangebied is de autoboulevard tot ontwikkeling gebracht: het betreft een gebied waar voornamelijk aan automobilititeit gerelateerde bedrijven gevestigd zijn zonder overigens uitsluiting van andere vormen van bedrijvigheid. Aan de Borchwerf is een bouwmarktconcentratie en verspreid op het bedrijventerrein zijn nog diverse andere perifere detailhandelsvestigingen voornamelijk op het gebied van keukens en aanverwante zaken.

Op basis van de Handleiding bedrijventerreinen van de provincie (zie 2.3.5) heeft de in het vorige bestemmingsplan opgenomen algemene vrijstellingsregeling voor perifere detailhandel nu plaatsgemaakt voor een stringenter regeling. Dit houdt in dat perifere detailhandel meer gethematiseerd en geconcentreerd dient te worden gesitueerd op een bedrijventerrein.

De aan de Gastelseweg gesitueerde detailhandelsvesting heeft een positieve reguliere detailhandelsbestemming gekregen.

Het gebied waar de autoboulevard tot ontwikkeling is gebracht, heeft een bestemming gekregen waarbinnen de verdere uitbreiding en versterking van de autoboulevard kan plaatsvinden. De concentratie van de autobranche binnen een afgeperkt gebied leidt in de optiek van de gemeente tot een versterking van de branche zelf en door de ligging aan de A17 is een stedenbouwkundig aantrekkelijk beeld ontstaan, omdat deze branche nu eenmaal veel aandacht schenkt aan een extraverte architectonische vormgeving.

De bouwmarktconcentratie aan Borchwerf kan worden versterkt zodat op deze locatie deze branche verder kan worden uitgebouwd.

De overige verspreid over het plangebied gesitueerde perifere detailhandelsvestigingen worden door middel van een specifieke aanduiding binnen de bestemming gefixeerd op de huidige locatie.

Er is behoudens een algemene ontheffing voor de beperkte uitoefening van detailhandel in ter plaatse vervaardigde of geproduceerde goederen geen mogelijkheid meer voor de vestiging van nieuwe perifere detailhandel omdat dit niet strookt met provinciaal beleid.

5.3.4 Dienstverlening en kantoren

Het is niet de bedoeling dat er op het bedrijventerrein zelfstandige kantoren zullen worden gerealiseerd.

5.3.5 Horeca

In de praktijk blijkt uit diverse verzoeken dat er behoefte bestaat aan een horecavoorziening die vooral bedoeld is voor werknemers, leveranciers en passanten. Daarom wordt in dit bestemmingsplan de mogelijkheid geboden door middel van ontheffing één kleinschalige horecavoorziening, vooral ten behoeve van werknemers, leveranciers en passanten, te realiseren. Daarbij maakt in principe niet uit waar een dergelijke vestiging precies wordt opgericht. Wel geldt de bepaling dat de horecavoorziening kleinschalig dient te zijn en nooit meer dan 200 m² vloeroppervlak mag hebben. Bovendien is slechts een lichte horecavoorziening toelaatbaar zoals broodjeszaken, lunchrooms en snackbars.

5.3.6 Bedrijven

Het plangebied Borchwerf is vooral bedoeld voor de zwaardere vormen van bedrijvigheid. Dit betekent dat een groot deel van het bedrijventerrein een bestemmingsregeling krijgt waarbij de vestiging van middelzware en zware bedrijvigheid uitgangspunt is.

Aan de randen van het bedrijventerrein grenst het gebied deels aan woongebieden en deels ook aan gemengde gebieden. Dit noodzaakt tot het creëren van een goede milieuzonering. Er wordt daarbij gekozen voor inwaartse zonering: gebieden binnen het bedrijventerrein waar bij toenemende afstanden tot gevoelige functies hogere milieucategorieën worden toegelaten.

Daarbij is het voor de bepaling van de toegestane milieucategorieën van belang de typologie te benoemen van de gebieden waaraan het bedrijventerrein grenst.

- Daar waar Borchwerf I grenst aan de woonwijk Westrand, de binnenstad en de Spoorstraat/Kalsdonk is sprake van de omgevingstypologie 'rustige woonwijk'. Dit betekent dat de richtafstanden op dit omgevingstype dienen te worden afgestemd.
- Daar waar Borchwerf I grenst aan de Omgeving Gastelseweg, inclusief de Smoorstraat en het noordelijk deel van SpoorHaven (Stadsoevers) (zie ook 4.1.4) is sprake van de omgevingstypologie 'gemengd gebied'. Het betreft gebieden die gezien de aanwezige functiemenging en/of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kennen.

Het aspect externe veiligheid dient een ruimtelijke vertaling te krijgen in het bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan Borchwerf I zijn de uitgangspunten:

- De vestiging van nieuwe kwetsbare objecten is niet mogelijk. Het gaat daarbij om woningen, kantoren met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn. Op Borchwerf I zijn echter op dit moment al dergelijke kwetsbare objecten aanwezig. Voor bestaande situaties is ontheffing verleend. Het gaat daarbij om Borchwerf 23, waar DHL Express een kantoor heeft met een vloeroppervlak van ca. 1.600 m². Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om met een omgevingsvergunning kantoren met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m² te realiseren op voorwaarde dat deze niet komen te liggen binnen de plaatsgebonden risicocontour.
- Bestaande kwetsbare objecten buiten PR 10⁻⁶-contour worden gehandhaafd.
- Nieuwe BEVI-bedrijven met plaatsgebonden risicocontouren van 10⁻⁶/jaar buiten de inrichtingsgrens worden in principe niet toegestaan. Er kan echter een omgevingsvergunning verleend worden om hiervan onder voorwaarden af te wijken. Een van de voorwaarden daarbij is, dat er binnen die contour geen kwetsbare objecten gesitueerd mogen zijn. Bedrijfsgebouwen zijn in beginsel beperkt kwetsbaar. Er zijn echter bedrijfsgebouwen die wel kwetsbaar zijn, nl bedrijfsgebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn zoals kantoorgebouwen met een bruto-vloeroppervlak van meer dan 1.500 m². Bij dit soort bedrijven is immers sprake van een hoge 'werknemersdichtheid'. Ook is het mogelijk dat bedrijven veel personeel in dienst hebben waardoor ze als kwetsbaar object aangemerkt moeten worden. Op Borchwerf I gaat het echter vaak om bedrijven met grote bedrijfshallen waarbij de werknemersdichtheid aanmerkelijk geringer is of om bedrijven waarbij het personeel naar elders gaat bv. bij transport- en aannemingsbedrijven. Het valt niet te verwachten dat zich op Borchwerf I bedrijven zullen vestigen die aan de criteria van een kwetsbaar object voldoen. Het is om die reden alleszins redelijk binnen de verschillende bedrijfsbestemmingen een afwijkingsbevoegdheid op te nemen op grond waarvan een plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶/jaar buiten de perceelgrens of –grenzen van het bedrijf mogelijk wordt gemaakt, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.
- Vestiging van LPG-tankstations is niet mogelijk. In het plangebied zijn deze ook niet aanwezig.
- Bestaande BEVI-bedrijven met PR 10⁻⁶ contour binnen of buiten de inrichting kunnen gehandhaafd blijven. Voor beperkt kwetsbare objecten (bedrijfsgebouwen, bedrijfswoningen, kleine kantoren enz.) is de PR 10⁻⁶ een richtwaarde. Dit betekent dat er in principe binnen de PR 10⁻⁶ contouren geen beperkt kwetsbare objecten mogen zijn gelegen of worden geprojecteerd (bestemd). Hiervan kan om gewichtige redenen van worden afgeweken. In de handleiding EVI (Infomil 2004) is een toelichting op het begrip "gewichtige redenen" opgenomen. Extensief gebruikte terreinen kunnen een gewichtige reden zijn evenals een bestaande situatie. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten bestaat (ook) geen saneringsverplichting.

Gezien de huidige situatie waarbij enkele (BEVI-) bedrijven een plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ buiten de inrichtingsgrens hebben en daarmee een deel van het plangebied in de huidige situatie aan een hoger risico dan 10⁻⁶ per jaar blootstellen, wordt hieraan de voorwaarde verbonden dat de PR 10⁻⁶ contour niet over beperkt kwetsbare objecten mogen zijn gelegen tenzij het een bestaande situatie betreft. In een dergelijk geval mag de PR 10⁻⁶ contour niet verder over het bestaande beperkt

kwetsbare object komen te liggen. Op deze manier wordt voorkomen dat nieuwe saneringsituaties ontstaan en wordt aan beperkt kwetsbare objecten een zeker beschermingsniveau geboden.

AMVB-inrichtingen waarvoor krachtens art. 8.40 van de Wet milieubeheer afstanden gelden, worden met het oog op externe veiligheid niet toegestaan, tenzij de veiligheidsafstanden vanwege de inrichtingen op het bedrijventerrein binnen de eigen perceelsgrens of grenzen liggen en met uitzondering van gasreducer-, compressor-, meet en regelinstallaties categorie A. Daartoe is een afwijkingsregeling opgenomen.

Een ander sturingselement is de Wet milieubeheer. Bij vestiging van nieuwe bedrijven of uitbreiding van bestaande, moet een Wm-procedure gevolgd worden. Een PR 10^{-6} dient ook dan getoetst te worden aan de grens- en richtwaarden. Dit geeft in ieder geval zekerheid dat bestaande bedrijven die, zonder een omgevingsvergunning voor bouwen nodig te hebben, aanpassingen doorvoeren waardoor het risico wordt verhoogd, toch worden getoetst aan de (beperkt) kwetsbare objecten.

Voor de beperkt kwetsbare objecten gelden ook dezelfde gewichtige redenen. Voor de bestaande kwetsbare objecten geldt dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar.

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 grond 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 specifiek 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.

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

- 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 bouwaanvragen 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 van de regels

De opbouw van de regels is gelijk aan 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 bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:

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

De specifieke nadere eisenregelingen, bevoegdheden om af te wijken van de 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 afwijkingmogelijkheden 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 met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels. Dit flexibiliteitsinstrumentarium kent zekere begrenzings. Het is niet mogelijk een omgevingsvergunning 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 ook niet als nadere eis kan. In een dergelijke situatie is een planherziening de aangewezen weg.

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

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

6.4 Regeling bestemmingen

In deze paragraaf worden diverse bestemmingsregelingen die in Borchwerf I voorkomen, beschreven.

6.4.1 Bestemming Bedrijventerrein 1 t/m 6

Het bedrijventerrein is opgedeeld in een zestal bedrijventerrein-bestemmingen. De verschillende bestemmingen zijn gekoppeld aan de milieucategorieën zoals deze geklassificeerd in de Staat van bedrijven en inrichtingen. Dit betekent dat op basis van de verschillende bestemmingen bedrijfsactiviteiten worden toegelaten in bepaalde milieucategorieën.

Deze systematiek vloeit voort uit het gegeven dat Borchwerf I een gezoneerd bedrijventerrein is. Het basisprincipe luidt dat de zwaarste milieucategorieën zover mogelijk verwijderd zijn van gevoelige functies: woningen in een rustige woonwijk. Wel zijn bepaalde gebieden aangewezen als 'gemengd gebied' op grond waarvan kortere afstanden kunnen worden gehanteerd: het gaat daarbij om de omgeving van de Gastelseweg en een gedeelte van het ontwikkelingsgebied Stadsoevers.

De volgende bedrijventerrein-bestemmingen maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

- Bedrijventerrein -1: milieucategorieën 2 en 3.1
- Bedrijventerrein -2: milieucategorieën 3.1 en 3.2
- Bedrijventerrein -3: milieucategorieën 3.1, 3.2 en 4.1
- Bedrijventerrein -4: milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2
- Bedrijventerrein -5: milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 en 5.1
- Bedrijventerrein -6: milieucategorieën 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1 en 5.2

Binnen bepaalde gebieden komen soms bedrijven voor die in een hogere milieucategorie vallen dan op basis van omgevingsfactoren wenselijk is. Het betreft in de meeste gevallen situaties die reeds lang geleden zijn gerealiseerd in een tijd dat de milieuregelgeving minder stringent was. Verplaatsing van dergelijke bedrijven is niet aan de orde en qua feitelijke milieubelasting ook niet nodig. Om die reden zijn die bedrijven specifiek bestemd. Dat betekent dat bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten weer een bedrijf met dezelfde sbi-code kan worden gevestigd dan wel dat een bedrijf in een voor dat gebied gewenste en op de omgeving aangepaste milieucategorie kan worden opgericht.

Bestaande bedrijfswoningen zijn positief bestemd binnen de verschillende bedrijventerreinbestemmingen. Het is niet de bedoeling dat nog nieuwe bedrijfswoningen (anders dan

ter vervanging van bestaande) worden opgericht. Er is een bepaling opgenomen waarbij de aanduiding 'bedrijfswoning' kan komen te vervallen.

Binnen de verschillende bedrijventerreinbestemmingen zijn door middel van specifieke aanduidingen de volgende functies nog mogelijk gemaakt op bepaalde locaties:

- verschillende vormen van detailhandel, gespecificeerd naar detailhandel in auto's, perifere detailhandelsactiviteiten, bouwmarkt, detailhandel in gebruikte goederen en detailhandel in keukens.
- openbare dienstverlening in de zorgsector. Het betreft hier een tweetal vestigingen die zich bezighouden met 'thuiszorg', een showroom en uitgifte van medische hulpmiddelen. Een van de bedrijven is gevestigd aan Scherpdeel, het andere op de hoek Borchwerf/Gastelseweg.
- een aan Stepvelden gevestigd verkooppunt van motorbrandstoffen. Verkoop van LPG is uitgesloten.
- een eveneens aan Stepvelden gesitueerd milieuadviesbureau, dat de aanduiding 'kantoor' heeft gekregen.

6.4.2 Bestemming Detailhandel

Het bestaande winkelpand aan de Gastelseweg 145, dat niet valt onder de noemer perifere of grootschalige detailhandel, heeft de bestemming Detailhandel gekregen.

6.4.3 Bestemming Groen

Groengebieden die ruimtelijk relevant zijn, zijn bestemd als Groen (G). 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 speel-, spel- en daarmee vergelijkbare sportvoorzieningen en algemeen nut orden gerealiseerd en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De bomenrij in het verlengde van de Deurlechtsestraat heeft de aanduiding 'cultuurhistorische waarde' gekregen vanwege de hoge landschappelijke waarde. De aanduiding beoogt instandhouding van dit bijzondere element.

6.4.4 Maatschappelijk

Deze bestemming is gelegd op de kapel en de laan richting de kapel vanuit de Deurlechtsestraat. De bouwregels zijn toegesneden op de huidige situatie. Het betreft een rijksmonument, waarvan behoud in de huidige vorm uitgangspunt is.

6.4.5 Bestemming Tuin

Deze bestemming dient gelezen te worden in combinatie met de (bepakt) aanwezige bestemmingen Wonen-3 en Wonen -5, Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor voortuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen woningen.

6.4.6 Bestemming Verkeer

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor wegen met ten hoogste 2 keer 1 doorgaande rijstroken, opstelstroken en busstroken daar niet onder begrepen, vervolgens: voet- en fietspaden, speel-, spel- en daarmee vergelijkbare sportvoorzieningen, niet zijnde sportvoorzieningen in clubverband, 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.

6.4.7 Bestemmingsplan Water

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor de Vliet, de twee havenarmen, de watergangen en andere waterpartijen. Verder zijn bermen en beplantingen, die onderdeel uitmaken van de waterpartij of waterloop, in de bestemming opgenomen. Ook zijn op de gronden voorzieningen ten behoeve van algemeen nut, zoals bergbezinkbassins en transformatorhuisjes, en afvalinzameling toegelaten alsmede kunstwerken en kunstobjecten. De hoofdwaterloop (de Vliet) wordt door het

waterschap als beschermd gebied aangemerkt. Voor dergelijke gebieden wordt een strikte waterhuishoudkundige bescherming voorgestaan waarbij nieuwe waterhuishoudkundige ingrepen niet zijn toegestaan, tenzij deze zijn gericht op het verbeteren van de condities van de natuur. Het gaat hierbij niet om de 2 havenarmen die aftakken richting oosten.

6.4.8 Bestemming Wonen

In de Roosendaalse standaard zijn verschillende woonbestemmingen opgenomen. In dit plangebied komen twee woonbestemmingen voor, nl. Wonen-3 en Wonen-5.

- Wonen-3: binnen deze bestemming vallen uitsluitend vrijstaande woningen;
- Wonen-5: binnen deze bestemming kunnen de volgende woningtypen worden opgericht: aaneengebouwd, twee-aaneen, geschakeld en vrijstaand.

De basis voor de voorgestelde regeling van de gronden rondom de woning vormt een methodiek met twee bestemmingen: Wonen en Tuin.

In de bestemming Wonen zijn de hoofdgebouwen en de bijbehorende bouwwerken op het erf toegestaan.

Op gronden met de bestemming Tuin mag in principe niet worden gebouwd. Het betreft hier voortuinen en zijtuinen die in het stedenbouwkundig beeld vergelijkbaar zijn met voortuinen (straathoeken).

Onder een woning/wooneenheid wordt verstaan: een (gedeelte van een) gebouw, dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouding, niet zijnde een bijzondere woonvorm, en/of voor de huisvesting van maximaal drie personen naast de huishouding, of voor de huisvesting van maximaal vier personen wanneer er daarnaast geen huishouding in het gebouw is ondergebracht. Het gaat uitdrukkelijk om drie mogelijke situaties: in een woning is òf een huishouding gevestigd en/of een huishouding met daarnaast nog drie personen òf vier (afzonderlijke) personen zonder huishouding.

Ook is het begrip 'wonen' is gedefinieerd: het gehuisvest zijn in een woning/wooneenheid, zoals omschreven in onderhavige begripsbepalingen'. Aldus worden de begrippen 'woning/wooneenheid' zoals opgenomen in de begripsbepalingen gekoppeld aan de verschillende woon-bestemmingen.

De nieuwe definitie van het begrip 'woning/wooneenheid' vloeit voort uit het recentelijk door de gemeente opgestelde paraplubestemmingsplan "Herijking begripsomschrijving woning (/wooneenheid) en huisvesting tijdelijke werknemers agrarische bedrijven". Met deze nieuwe begripsomschrijving wordt de huisvesting van personen buiten het verband van een huishouden in woningen eenduidig en uniform geregeld.

Door deze eenduidige planologische regeling worden enerzijds mogelijkheden gecreëerd voor individuele personen, die samen geen huishouden vormen, om gehuisvest te worden in een woning. Anderzijds wordt er voorkomen, dat grote aantallen personen in woningen mogen verblijven waar dit niet passend is uit oogpunt van de ruimtelijke ordening.

Aan-huis-gebonden beroep en kleinschalige beroeps- en bedrijfsactiviteiten

De toenemende belangstelling voor zelfstandig ondernemerschap, telewerken en het hebben van een werkplek aan huis hebben, naast de dalende gemiddelde woningbezetting en andere gewijzigde woonwensen, geleid tot de behoefte aan vestigingsmogelijkheden van beroepen aan huis en kleinschalige beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in woonwijken. Beroepen aan huis kunnen tot op zekere hoogte stedenbouwkundig worden ingepast.

Ook in woningen, die op of aan de rand van een bedrijventerrein zijn gesitueerd, wordt op basis van het beginsel van de rechtsgelijkheid de mogelijkheid geboden om onder voorwaarden een beroep aan huis te kunnen uitoefenen. De bestemmingsregeling sluit aan op de regelingen die in de gemeente Roosendaal bijvoorbeeld in de woonwijken gebruikelijk zijn. Hieruit volgt dat aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan.

Hieruit volgt dat aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan.

- De woning inclusief bijbehorende bouwwerken, die voor de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten nodig is, behoudt in overwegende mate de woonfunctie, met dien verstande dat maximaal 40% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw en maximaal 50

m² van de bijbehorende bouwwerken mag worden aangewend voor de uitoefening van de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten;

- Het gebruik ten behoeve van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten levert geen hinder voor het woonmilieu op en doet geen afbreuk aan het woonkarakter van de buurt, waarbij in ieder geval geen gebruik mag plaatsvinden dat nadelige gevolgen voor het milieu kan veroorzaken en als zodanig is opgenomen in Bijlage 1, behorende bij het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, zoals dit van kracht is op het tijdstip van het in ontwerp terinzage leggen van dit bestemmingsplan;
- De aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten hebben geen publieksgericht karakter;
- Het gebruik heeft geen nadelige invloed op de afwikkeling van het verkeer en/of leidt niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk;
- Detailhandel is niet toegestaan met uitzondering van detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit bij de uitoefening van aan-huis-gebonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten;

Bijzondere woonvormen

Voor bijzondere woonvormen, zoals een gezinsvervangend tehuis of een hospice is een specifieke verbodsbepaling opgenomen. In de woonwijken is voor een dergelijke woonvorm naast een verbodsbepaling tegelijkertijd ook een ontheffingsmogelijkheid vervat. Gelet op het specifieke karakter van de bijzondere woonvorm wordt het niet wenselijk geacht een dergelijke functie ook toe te staan in woningen die aan de rand of op een bedrijventerrein zijn gesitueerd.

Mantelzorg

De regeling zoals die is neergelegd in het paraplubestemmingsplan Mantelzorg is in de onderhavige regels doorvertaald.

Herbouw 5 m. achter voorgevel

Een aantal woningen aan de Gastelseweg staat heel dicht tegen de weg aan. Naast het feit dat dit qua stedenbouwkundige kwaliteit niet fraai is, levert een en ander tot op zekere hoogte ook verkeersgevaarlijke situaties op. Om die reden is de bepaling opgenomen dat bij nieuwbouw (ter vervanging van de bestaande woningen) herbouw dient plaats te vinden op een afstand van 5 m. achter de huidige voorgevel.

6.4.9 Leiding

De bestemming Leiding is een dubbelbestemming ter bescherming van de in het plangebied aanwezige gasleiding en zuurstofleiding. Het opgenomen aanlegvergunningstelsel voorziet in het voorkomen van onveilige situaties. Daarnaast heeft het aangeven van de leidingen op de verbeelding ook een signalerende werking.

6.4.10 Waarde-Archeologie

De gronden in een viertal gebieden in het plangebied zijn mede bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.

Het gaat daarbij om de in 4.8.3 genoemde gebieden:

- Deurlechtse vaart, kapel en omgeving;
- Turfhoofd;
- Kalsdonk
- Klein Kalsdonk en Zandberg

Hoewel de percelen waar het hier om gaat deels bebouwd zijn, is op de nog onbebouwde gedeelten een archeologische trefkans.

6.4.11 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.

6.4.12 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

Het bestemmingsplan Borchwerf I is een plan dat voortvloeit uit de actualiseringsopgave. Het gaat om een bestemmingsregeling voor een bestaand bedrijventerrein dat nagenoeg geheel is ingevuld overeenkomstig het bestemmingsplan Stationswerf. In het gebied worden geen nieuwe ontwikkelingen die rechtstreeks voortvloeien uit het bestemmingsplan, voorzien. Wel is van een aantal onbenutte bouw mogelijkheden die al werden geboden in het bestemmingsplan Stationswerf. Het gaat daarbij om de invulling van een beperkt aantal restpercelen, verspreid in het plangebied. De in het bestemmingsplan geboden bouw mogelijkheden wijken niet noemenswaardig af van wat al in Stationswerf werd geboden. Wel is op onderdelen de milieucategorisering verfijnd en op orde gebracht naar aanleiding van hedendaagse inzichten.

Voortvloeiend uit het Masterplan Borchwerf Roosendaal zullen op Borchwerf de komende jaren in het kader van de revitalisering nog diverse projecten plaatsvinden. Het betreft projecten met een eigen financieringsbron.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties, waaronder rijks- en gemeentelijke instanties.

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 is een inspraak/overlegrapportage opgesteld die onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Zowel inspraak als overleg hebben geleid tot diverse aanpassingen in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn ook diverse ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. Het gaat daarbij vooral om wijzigingen die te maken hebben met nieuwe regelgeving (Wabo) en wijzigingen in milieuregelgeving