

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	8
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	9
2.1 Rijksbeleid	9
2.2 Gemeentelijk beleid	10
Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED	11
3.1 Ruimtelijke analyse van het gebied (vvb infrastructuur en weg)	11
3.2 Functionele analyse van het gebied	11
Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN	12
4.1 Luchtkwaliteit	12
4.2 Geluid	14
4.3 Flora en fauna	16
4.4 Archeologie	17
Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED	18
5.1 Motivatie tracékeuze verbindingsweg Borchwerf-Majoppeveld	18
5.2 Motivatie tracékeuze goederenlijn Borchwerf II	23
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	26
6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)	26
6.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	26
6.3 Opzet bestemmingsplanregeling	27
6.4 Regeling bestemmingen	28
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK	31
8.1 Overleg	31
8.2 Inspraak	31

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeenten Roosendaal en Halderberge hebben enkele jaren geleden besloten om gezamenlijk het bedrijventerrein Borchwerf II (hierna te noemen Bedrijvenpark Borchwerf) te gaan ontwikkelen. Op 29 april 2004 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II vastgesteld om bedrijventerreinontwikkeling mogelijk te maken. Het bedrijventerrein is opgeknipt in een aantal deelgebieden, veld A tot en met F.

Om het bedrijventerrein Borchwerf II, Veld B goed bereikbaar te maken en Kalsdonk en de Gastelseweg te ontlasten van vrachtverkeer dat van Majoppeveld naar Borchwerf rijdt, is de gemeente voornemens een verbindingsweg aan te leggen. Ook wordt een goederenlijn aangelegd waardoor de multimodaliteit van veld B wordt vormgegeven. Tevens wordt daarmee voorzien in de spoorontsluiting van twee grote bedrijven die zich op veld A (Halderbergs grondgebied) hebben gevestigd juist vanwege het voornemen tot de aanleg van de goederenlijn.

De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 7 november 2012 het raadsbesluit van 10 november 2010 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Borchwerf II veld B en verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf' deels vernietigd. Het betreft de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijventerrein -stamlijn' en 'specifieke vorm van verkeer - stamlijn', welke aanduidingen zijn toegekend aan de plandelen met de bestemmingen 'Bedrijventerrein - 1' respectievelijk 'Verkeer', voor zover het betreft het gedeelte van het tracé van de stamlijn (hierna te noemen goederenlijn) dat niet parallel loopt met de bestaande spoorlijn. Daarnaast is ook het plandeel met de bestemming 'Verkeer', voor zover het betreft de gronden ten zuiden van de spoorlijn tussen Rotterdam en Roosendaal (i.c. de verbindingsweg), vernietigd.

Dit bestemmingsplan heeft dan ook alleen betrekking op die delen, welke zijn vernietigd. De eerder genoemde noodzaak tot aanleg van zowel de goederenlijn, als de verbindingsweg, blijft overeind. Met inachtneming van de uitspraak is gekomen tot dit bestemmingsplan.

1.2 Doel

Het bestemmingsplan bevat een tweetal verschillende deelprojecten, namelijk het aanleggen van een goederenlijn en het realiseren van een verbindingsweg tussen de bedrijventerreinen Majoppeveld en Borchwerf II.

Door het ontlasten van de wijk Kalsdonk, wordt de leefbaarheid van de wijk vergroot. Er is nu dagelijks nog veel vrachtverkeer dat gebruik maakt van de Christian Huygensstraat en de Gastelseweg. Dit zorgt voor overlast en verkeersonveilige situaties op de betreffende straten/wegen. De nieuwe verbindingsweg moet hieraan een einde maken.

Door multimodale vervoersmogelijkheden op veld B en deels op veld A aan te bieden, wordt het intensief vrachtverkeer op het bedrijventerrein beperkt en wordt het milieu gediend.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft die gedeeltes van bestemmingsplan 'Borchwerf II, veld B en verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf' die door de Raad van State vernietigd zijn. Het betreft een gedeelte van het tracé van de goederenlijn en het tracé van de verbindingsweg.

Het tracé van de goederenlijn loopt vanaf het spoor, door de Bosstraat, over de Gastelseweg naar Veld B. Slechts een gedeelte hiervan is onderdeel van dit bestemmingsplan.

De verbindingsweg loopt van het bestaande bedrijventerrein Majoppeveld naar de bedrijventerreinen Borchwerf I en II. De verbindingsweg wordt aangelegd vanaf de Leemstraat, Korte Zegstraat en Vaartkant.

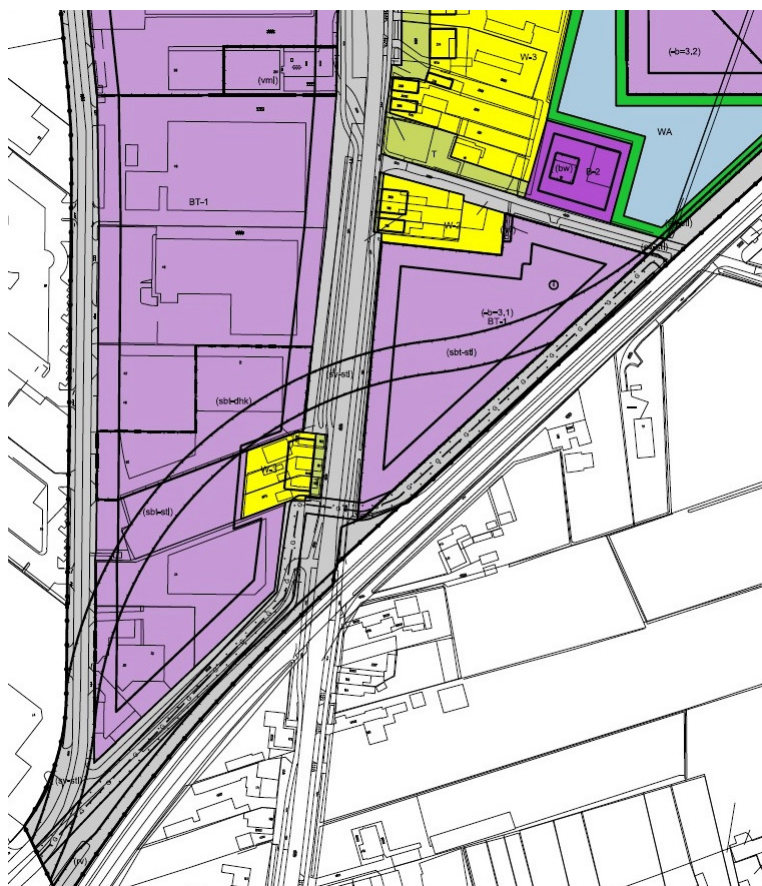


Afbeelding: Plangebied

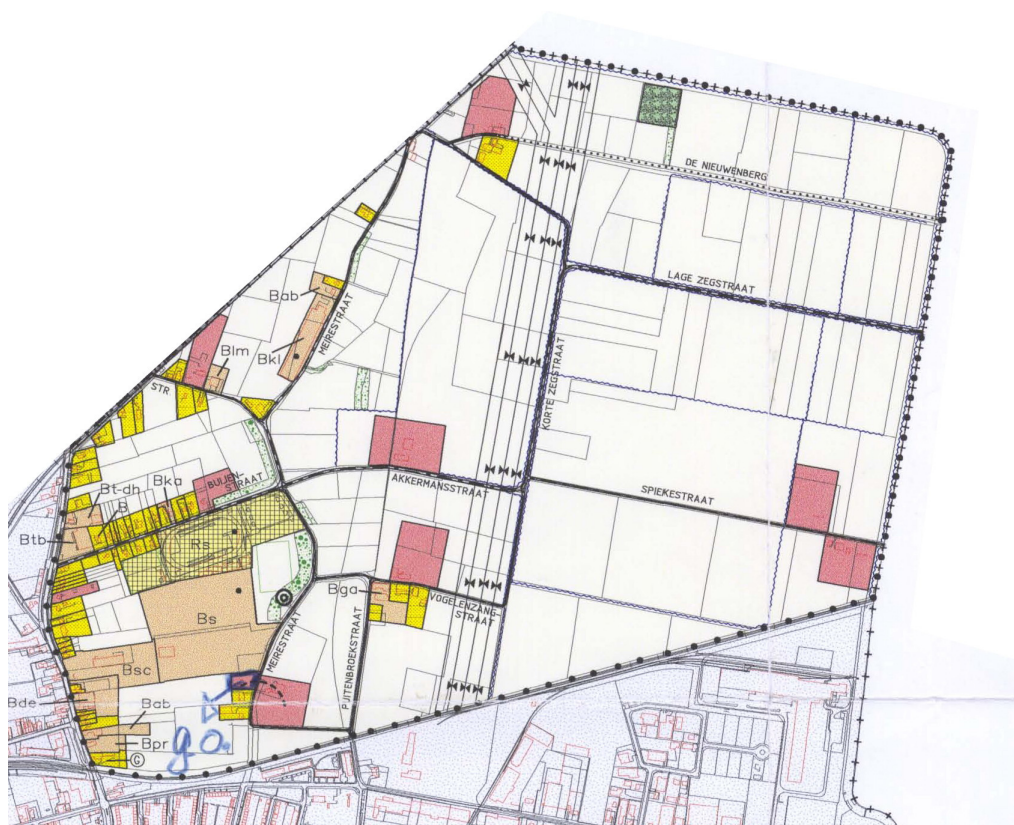
1.4 Geldende bestemmingsregeling

In het bestemmingsplan wordt zoals gezegd een aantal ontwikkelingen meegenomen. Deze ontwikkelingen zijn gelegen in drie bestemmingsplannen.

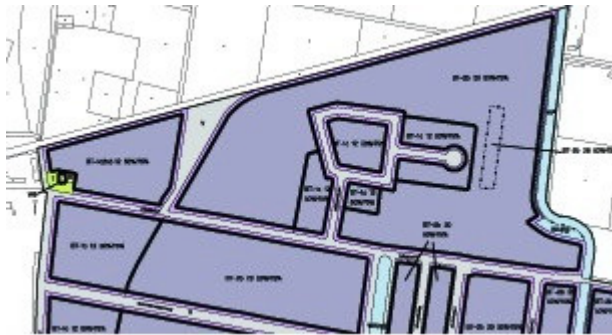
1. De goederenlijn en bijbehorende gronden is gelegen in het plangebied van bestemmingsplan 'Borchwerf II veld B en verbindingsweg' dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 10 november 2010;
2. De Verbindingsweg Majoppeveld - Borchwerf II is gelegen in het bestemmingsplan "Buitengebied Roosendaal en Nispen", vastgesteld door de gemeenteraad op 21 december 2000 en het bestemmingsplan "Majoppeveld", dat op 20 december 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad van Roosendaal.



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Borchwerf II veld B en verbindingsweg'



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied Roosendaal en Nispen'



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Majoppeveld'

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. Hier wordt alleen ingegaan op de beleidskaders die betrekking hebben de aanleg van de verbindingsweg en de goederenlijn. Met name het planologisch beleid op rijks en gemeentelijk niveau komt aan bod. In hoofdstuk 3 wordt kort de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de relevante onderzoeksaspecten bijvoorbeeld op het gebied van water, geluid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie, etc. In hoofdstuk 5 wordt met name een nadere onderbouwing gegeven van de tracé van de verbindingsweg en de goederenlijn. Hoofdstuk 6 bevat de planbeschrijving, waarin de juridische aspecten van het bestemmingsplan worden beschreven. In hoofdstuk 7 wordt kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 8 tenslotte bevat een korte toelichting op het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden alleen die beleidskaders besproken die betrekking hebben op de aanleg van de goederenlijn en de verbindingsweg. De beleidsmatige onderbouwing van het bedrijventerrein Borchwerf II als zodanig heeft in andere bestemmingsplannen plaatsgevonden.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Mobiliteit

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

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

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

In Borchwerf II zijn al de nodige voorzieningen getroffen, zoals doorlopende, vrijliggende fietspaden, een parkeerverbod op de openbare weg, toetsing vooraf of voorzien is in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein -ook voor fietsen- een systeem van collectieve beveiliging, (toezicht) via camera's van wegen en ander openbaar gebied. De realisatie van bewaakt vrachtwagenparkeren met faciliteiten op veld C, ten behoeve van zowel Borchwerf I als II draagt bij aan een netwerk van veilige parkeervoorzieningen. De aanleg van de goederenlijn draagt bij aan de spreiding van het vrachtverkeer, evenals de aanleg van de verbindingsweg die tevens bijdraagt aan veiliger woonwijken.

2.1.2 Circulaire spoorse doorsnijdingen 2e tranche

Op basis van de Circulaire spoorse doorsnijdingen 2e tranche (voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat) is de 'Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen' in het leven geroepen. Het doel van deze regeling is het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. Deze projecten hebben als doel het opheffen of verminderen van de barrièrewerking van het spoor, ook wel spoorse doorsnijdingen genoemd.

Ook de gemeente Roosendaal heeft in het kader hiervan een subsidieaanvraag gedaan in relatie tot de aanleg van Verbindingsweg (inclusief een viaduct bij Borchwerf II en een viaduct bij de aansluiting met Majoppeveld). De realisatie van de verbindingsweg vormt een structurele oplossing voor de hinder van het doorgaande (vracht)verkeer door de wijk Kalsonk en de Gastelseweg. De aanleg van de weg zorgt tevens voor een substantiële verbetering van de bereikbaarheid van twee belangrijke regionale bedrijventerreinen: Borchwerf II en Majoppeveld. Tenslotte wordt de barrièrewerking van de spoorlijnen Roosendaal-Breda en Roosendaal-Rotterdam opgeheven en wordt de realisatie van een goederenlijn richting Borchwerf II mogelijk gemaakt.

De aanvraag is door het ministerie gehonoreerd. Hiermee bevestigt het rijk onder meer dat door de aanleg van de verbindingsweg de relatie tussen functioneel samenhangende gebieden wordt

verbetert, dat de capaciteit en doorstroming van het onderliggende wegennet wordt verbeterd en dat stedelijke voorzieningen/woonwijken hierdoor beter worden ontsloten.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 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.

De provincie onderscheidt stedelijke en landelijke regio's. Roosendaal is samen met de gemeente Bergen op Zoom zo'n stedelijke regio waar taakstellend ruimte wordt geboden voor economische ontwikkelingen en woningbouw. In de afgelopen decennia is de stad er ondanks, of dankzij, de groei in geslaagd een aantrekkelijke vestigingsplaats voor werken, wonen, winkelen en overige activiteiten te blijven. Deze activiteiten (economisch en recreatief) leiden tot mobiliteit. Om dit proces in de komende decennia in goede banen te leiden, zullen forse inspanningen moeten worden verricht, onder andere vanuit het verkeersoogpunt.

Het GVVP 2004-2015 is op 25 maart 2004 vastgesteld door de gemeenteraad. Bij de vaststelling van het plan is bepaald dat het GVVP 2004-2015 tussentijds wordt geëvalueerd en zonodig wordt bijgesteld voor de periode 2007-2010. Als gevolg van maatschappelijke, bestuurlijke en demografische ontwikkelingen is het GVVP op enkele onderdelen beperkt houdbaar en dient de ingezette koers tussentijds te worden geëvalueerd en bijgesteld.

In 2007 is het GVVP, zoals bij de vaststelling van het plan is bepaald, tussentijds geëvalueerd. 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 geformuleerde beleid is echter niet actueel genoeg inzake een aantal grote ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast heeft het GVVP 2004-2015 tekortkomingen om als kader te dienen voor recente ontwikkelingen op andere beleidsterreinen, zowel ingegeven vanuit het beleid van hogere overheden alsmede vanuit lokale trends en ontwikkelingen. Op basis van de conclusies uit de tussentijdse evaluatie heeft het college van burgemeester en wethouders besloten tot een partiële actualisering van het GVVP, waarbij het beleidskader is geactualiseerd en meer integraal is (meer aandacht voor ruimtelijke ontwikkeling, milieu en Wmo). 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.

Het GVVP 2008-2015 is het geactualiseerde 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 thema's mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Monitoring van het verkeers- en vervoersbeleid moet leiden tot inzicht in het verloop van de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer én in de mate waarin aan de doel- en taakstellingen wordt voldaan. Om de drie jaar wordt het verkeers- en vervoersbeleid geëvalueerd. Het eerstvolgende tussentijdse evaluatiemoment was vastgesteld in 2010 voor de periode 2011-2015.

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

Hoofdstuk 3 BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 Ruimtelijke analyse van het gebied (vwb infrastructuur en weg)

Infrastructuur

Borchwerf II is c.q. wordt een multimodaal bedrijventerrein:

- met de beoogde goederenlijn verbonden met het nationale en internationale spoorwegennet;
- via de Roosendaalse Vliet is Borchwerf I verbonden met de Dintel en daarmee met de grote Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren en met Rotterdam. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 1.350 ton. De Vliet grenst ook aan veld C van Borchwerf II;
- strategisch gelegen aan de hoofdverbindingssas tussen Rotterdam en Antwerpen.

Weg

Borchwerf II is gelegen aan de A17 en heeft daartoe twee eigen toe- en afritten (afrit 20 en 21) een goede verbinding met zowel Rotterdam (via de A16) en Antwerpen, als met de andere steden in Noord-Brabant (via de A58). Laatstgenoemde wordt verbeterd met de realisering van de verbindingsweg. Het oorspronkelijke knelpunt op de A17 bij afrit 20 (filevorming op de snelweg en het bedrijventerrein) is inmiddels weggenomen door de verbreding van het viaduct ter hoogte van de Stepvelden. Afrit 20 verbindt nu ook Borchwerf I en Borchwerf II (veld C).

3.2 Functionele analyse van het gebied

Het gebied rondom de nieuwe verbindingsweg kenmerkt zich door een overwegend agrarisch gebruik. De Gastelseweg is een overwegend gemengd gebied. Er zijn diverse functies in de vorm van bedrijvigheid en woningbouw aan de Gastelseweg gevestigd.

Hoofdstuk 4 ONDERZOEKEN

In dit hoofdstuk worden alleen die milieuaspecten besproken die betrekking hebben op de aanleg van de goederenlijn en de verbindingsweg of een aanvulling zijn op het eerdere bestemmingsplan. De milieukundige onderbouwing van het bedrijventerrein Borchwerf II als zodanig heeft in andere bestemmingsplannen plaatsgevonden. De resultaten van de eerder uitgevoerde onderzoeken zijn in dit hoofdstuk niet meer opgenomen indien geen wijzigingen hebben plaatsgevonden.

4.1 Luchtkwaliteit

In verband met dit nieuwe bestemmingsplan is het gewenst en passend in de zorg voor een goede ruimtelijke ordening, de consequenties van de voorziene nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit in dit gebied vast te stellen. Dit is met name van belang in de nabijheid van gevoelige bestemmingen, zoals woningen.

Het meest recente onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit (januari 2013) is uitgevoerd voor het peiljaar 2020, wat aansluit bij de planhorizon van het bestemmingsplan. Hierbij is zowel de verwachte uitstoot van de componenten fijnstof (PM_{10}) als stikstofdioxide (NO_2) van wegverkeer meegenomen als de verwachte uitstoot van de te vestigen bedrijven en het raccordement. Om het effect op de luchtkwaliteit van de nieuwe ontwikkelingen te kunnen bepalen, is tevens de situatie 2009 onderzocht, om zo een vergelijking mogelijk te kunnen maken.

Dit onderzoek is een vervolg op het luchtkwaliteitsonderzoek waarvan verslag is gedaan in het rapport 'Luchtkwaliteitsonderzoek Bestemmingsplan Borchwerf II veld B Gemeente Roosendaal' van 25 juni 2010 (RMD). Dat onderzoek is geactualiseerd door de uitstoot van luchtverontreinigende componenten van het raccordement daarin op te nemen/toe te voegen. Het meest recente rapport is, waar nodig, in het verlengde daarvan aangepast.

Nadat begin april 2013 nieuwe inzichten bekend zijn geworden met betrekking tot de wijze van modelleren van het raccordement, is het luchtkwaliteitsonderzoek opnieuw geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in het opnieuw doorrekenen van het jaar 2020 en het berekenen van twee aanvullende jaren, 2014 en 2024; respectievelijk (zoals nu voorzien) het jaar van realisatie van het raccordement en industriële bronnen en 10 jaar later - een gangbare werkwijze bij luchtkwaliteitsonderzoeken.

4.1.1 Toetsingskader

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen (in de buitenlucht) opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Bk 2005) vervallen, met alle daarbij behorende besluiten en ministeriële regelingen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in nieuwe besluiten (amvb's) en ministeriële regelingen die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking zijn getreden.

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen Wm) opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof of PM_{10}), lood, koolmonoxide en benzeen. Maatgevend voor de luchtkwaliteit zijn onder normale omstandigheden de luchtcomponenten zwevende deeltjes en NO_2 ; deze worden daarom ook wel de 'probleemstoffen' genoemd. Van de overige genoemde luchtcomponenten kan worden gesteld dat deze in de buitenlucht van nature zo laag zijn dat voor deze stoffen geen overschrijdingen van de grenswaarden wordt verwacht. Voor deze stoffen kan daarom zonder nader onderzoek worden gesteld dat er onder normale omstandigheden kan worden voldaan aan de grenswaarden van de Wm. Volgens artikel 70 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moeten zowel de concentraties van NO_2 als van PM_{10} worden berekend op maximaal 10 meter van de wegand.

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM_{10}), lood, koolmonoxide en

benzeen. Voor de toegestane hoeveelheid PM₁₀ en NO₂ in de lucht zijn in de Wm de volgende grenswaarden gesteld die in acht genomen moeten worden:

- voor PM₁₀ geldt (vanaf 2005) een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie en 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat de 24-uurgemiddelde concentratie maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden;
- voor NO₂ geldt een grenswaarde van 200 µg/m³ als uurgemiddelde grenswaarde, waarbij geldt dat deze maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden. Met ingang van 1 januari 2010 geldt voor NO₂ een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie.

In de Wet milieubeheer is bepaald dat bij het vaststellen van het luchtkwaliteitsniveau (voor de in bijlage 2 van de wet vermelde componenten) stoffen in beschouwing worden genomen, die direct of indirect door de mens in de lucht worden gebracht en die schadelijke gevolgen kunnen hebben voor de gezondheid van de mens of het milieu. Omdat zeezout niet schadelijk zou zijn, maar wel meegenomen wordt in de bepaling van de concentratie zwevende deeltjes, is in de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' een procedure opgenomen om bij de meet- en rekenresultaten van deze luchtcomponent daarvoor te corrigeren. Deze correctie is van toepassing zowel op de jaargemiddelde concentratie als voor de 24-uurgemiddelde concentratie van PM₁₀.

4.1.2 Conclusie

Op basis van de modelberekeningen, worden onderstaande conclusies getrokken ten aanzien van de luchtkwaliteit voor de jaren 2009, 2014, 2020 en 2024 in het plangebied Verbindingsweg Majoppeveld - Borchwerf II.

In het algemeen kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit in het onderzochte gebied voor het overgrote deel wordt bepaald door de heersende achtergrondconcentraties van NO₂ en PM₁₀. De verschillen in de berekende concentraties in het plangebied zijn voor NO₂ wel groter dan voor PM₁₀; dit geldt mutatis mutandis ook voor de bronbijdrage.

Fijnstof

De hoogste concentraties voor PM₁₀ en het hoogste aantal overschrijdingsdagen wordt in de situatie 2009 aangetroffen langs de Gastelseweg-Roosendaalsebaan. In 2014 en volgende jaren verschuift dat richting Vaartkant. Naast het toegenomen (vracht)verkeer is de vestiging van de bedrijven hier verantwoordelijk voor.

Met betrekking tot PM₁₀ worden in het gehele plangebied zowel in situatie 2009 als in 2014, 2020 en 2024 geen overschrijdingen van de normen berekend. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is maximaal 21,4 µg/m³ in 2009 en 19,1 µg/m³ in 2024. Het aantal overschrijdingsdagen vertoont eveneens een dalende tendens met maximaal elf in 2009 naar zeven in 2024.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de (gemiddelde) achtergrondconcentratie van 2009 naar 2024 iets langzamer afneemt dan de berekende (gemiddeld totale) concentratie PM₁₀. Hieruit blijkt dat de nieuwe ontwikkelingen, met vestiging van bedrijven, een raccordement en een hogere verkeersintensiteit (waarvan een groot aandeel vrachtauto's) in de loop der tijd in de achtergrondconcentratie 'verdwijnt' door het schoner worden van de motorvoertuigen.

Stikstofdioxide

De resultaten voor stikstofdioxide volgen die voor fijnstof: de hoogste concentraties voor NO₂ worden in de situatie 2009 aangetroffen langs de Gastelseweg-Roosendaalsebaan en in 2014 en volgende jaren bij Vaartkant. Ook hier is de verklaring dat, naast het toegenomen (vracht)verkeer, de vestiging van de bedrijven hier verantwoordelijk voor.

Met betrekking tot NO₂ worden in het gehele plangebied zowel in de situatie 2009 als in 2014, 2020 en 2024 geen overschrijdingen van de normen berekend. De jaargemiddelde concentratie NO₂ is maximaal 30,3 µg/m³ in 2009 en 18,7 µg/m³ in 2024; deze afname over de jaren is scherper dan bij PM₁₀. Er zijn geen overschrijdingsuren in geen van de berekende situaties/jaren berekend.

Uit de rekenresultaten blijkt dat, net als bij fijnstof, de afname van de achtergrondconcentratie van 2009 naar 2024 *iets* langzamer afneemt dan de berekende concentratie NO₂.

Hieruit blijkt dat de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied een (bescheiden) invloed hebben op de luchtkwaliteit en er dus sprake is van een relatieve verslechtering van de luchtkwaliteit: de luchtkwaliteit wordt in de toekomst beter, maar minder snel dan bij autonome ontwikkeling.

Contourenplots

De gridberekeningen onderschrijven bovenstaande conclusies. Door toevoeging van het raccordement en industrie in het onderzochte gebied, maar vooral door het rekenen met een andere achtergrondconcentratie voor 2014, 2020 en 2024* en een nieuwere versie van GeoStacks/Geomilieu (verdiscontering nieuwe inzichten) zien de contourenplots er iets anders uit dan verwacht zou kunnen worden op basis van de berekeningen uitgevoerd in 2010.

Opgemerkt moet worden dat de gekozen kleuren in de contourenplots niets zeggen over de absolute situatie (rood is geen normoverschrijding!). De gehanteerde kleuren en stapgrootte is enkel gekozen op basis van de overweging het willen visualiseren van de verschillen in luchtkwaliteit in het onderzoeksgebied in relatie tot de hoogte van de emissies. Het raadplegen van de legenda is dus essentieel bij het beoordelen van de contourenplots.

** Ieder jaar opnieuw vrijgegeven en bijgesteld en ingebakken in het programma*

Afsluitende conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering om het bestemmingsplan tot uitvoering te brengen; de van toepassing zijnde luchtkwaliteitsnormen worden in het gehele onderzoeksgebied voor alle onderzoeksjaren (ruimschoots) onderschreden. Daarnaast vertonen de berekende concentraties een dalende tendens.

Opmerking

Omdat aan de luchtkwaliteitsnormen voor fijnstof en stikdioxide respectievelijk per midden 2011 en 1 januari 2015 moe(s)t worden voldaan, zou het in principe wenselijk zijn geweest (ook) voor deze jaren een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren. Echter, op basis van bovenstaande rekenresultaten, met onder andere een duidelijke en gestage afname van de achtergrondconcentraties over de jaren en de beperkte bronbijdragen van de nieuwe ontwikkelingen, mag worden aangenomen dat voor deze jaren zeker ook geen sprake zal zijn van overschrijding van de normen voor NO₂ en PM₁₀.

4.2 Geluid

4.2.1 Toetsingskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat voor locaties in het bestemmingsplan waar woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd dan wel waar nieuwe wegen, spoorwegen, en industrieterreinen gerealiseerd kunnen worden, de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen onderzocht dient te worden, die binnen de zones van deze verkeerswegen, spoorwegen en industrieterreinen gelegen zijn.

Het onderhavige plangebied voorziet in de reconstructie van een weg en de aanleg van een goederenlijn.

Onderzoek naar de geluidbelasting op het plangebied ten gevolge van spoorwegen, wegen (anders dan de te reconstrueren weg) en gezoneerde industrieterreinen is derhalve niet in het kader van de Wet geluidhinder maar voor het aspect goede ruimtelijke ordening uitgevoerd. Er is onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege de te reconstrueren weg, alsmede naar de geluidbelasting vanwege de goederenlijn.

4.2.2 Wegverkeerslawaaï

Het plan voorziet in de reconstructie van een weg (Korte Zegstraat/Vaartkant). Ingevolge de Wet geluidhinder dient onderzocht te worden wat de consequenties zijn van de te reconstrueren weg. Er is onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidbelasting in het peiljaar vanwege de te reconstrueren weg.

Bij de bepaling van de geluidsgebieden en de berekeningen van de geluidsbelastingen is er van uitgegaan dat op de relevante doorgaande wegen in en om het plangebied de wettelijke toegestane maximum rijsnelheid 50 km/uur bedraagt.

De resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn beschreven in de akoestische rapportage met titel 'Akoestisch onderzoek naar wegverkeers- en industrielawaai in het plangebied Borchwerf II, veld B te Roosendaal' (OMWB, januari 2013) dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Uit onderzoek is gebleken, dat bij de Korte Zegstraat/Vaartkant sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Dit betreft de woningen aan de Nieuwenberg 15 en 15A. Daar waar bij de bestaande woningen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wgh, dient de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidgevoelige ruimten van die woningen minimaal het verschil tussen de berekende gecumuleerde gevelbelasting vanwege het wegverkeerslawaai en 33 dB te bedragen.

In de onderstaande tabel zijn de geluidbelastingen ter plaatse van de maatgevende woningen vanwege de te reconstrueren weg voor de jaren 2009 en 2023 gepresenteerd:

Woning	Geluidbelasting 2009	Geluidbelasting 2023	Maatgevende weg
Nieuwenberg 15A	48 dB	55 dB	Korte Zegstraat/Vaartkant
Nieuwenberg 15	47 dB	54 dB	Korte Zegstraat/Vaartkant

Aangezien in 2009 de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai niet overschreden werd en in het jaar 2023 met 2 dB of meer toeneemt (in onderhavige situatie bedraagt de toename maximaal 7 dB) is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat de maximaal te verlenen hogere waarde van 53 dB overschreden wordt, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer te reduceren.

Uit onderzoek is gebleken dat indien de Korte Zegstraat/Vaartkant, tussen de aansluitingen met de Meirestraat en de Lage Zegstraat, voorzien wordt van een dunne deklaag, type B, de geluidbelasting vanwege deze weg maximaal 53 dB bedraagt. Voor deze geluidbelasting kan een hogere waarde verleend worden.

4.2.3 Goederenlijn

Het plangebied wordt voorzien van een goederenlijn. De geluidbelasting vanwege de goederenlijn is door middel van een onderzoek bepaald. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn beschreven in de eerder genoemde rapportage van het akoestisch onderzoek. Uit onderzoek is gebleken dat indien de goederenlijn in de dag- en avondperiode gebruikt wordt en in elk van deze twee etmaalperiodes een locomotief met twintig bakken heen en weer rijdt, ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 de voorkeursgrenswaarde van 55 dB met maximaal 5 dB overschreden wordt. Ter plaatse van alle andere woningen treedt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op.

Uit het onderzoek is tevens gebleken, dat indien:

1. alleen overdag, zeven dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde (55 dB) ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 met 1 dB overschreden wordt op 1,5 m hoogte;
2. alleen overdag, zes dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 met 1 dB overschreden wordt op 1,5 m hoogte;
3. alleen overdag, vijf dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 niet overschreden wordt op 1,5 m hoogte;
4. overdag en in de avond, zeven dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 met 5 dB overschreden wordt op 4,5 m hoogte;
5. overdag en in de avond, zes dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 met 4 dB overschreden wordt op 4,5 m hoogte;
6. overdag en in de avond, vijf dagen per week gereden wordt, de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 met 3 dB overschreden wordt op 4,5 m hoogte.

Uit het vorenstaande blijkt dat alleen geen scherm nodig is indien maximaal vijf dagen per week in de dagperiode gereden wordt. In alle andere gevallen is een scherm wel noodzakelijk.

Om de geluidbelasting vanwege de goederenlijn te reduceren kan een afscherpende maatregel tussen de goederenlijn en de woning Gastelseweg 183 worden opgericht, waardoor de geluidbelasting vanwege de goederenlijn afneemt. Indien een scherm met een hoogte van 3 m en een lengte van ca. 41 m opgericht wordt, dan zal de geluidbelasting vanwege de goederenlijn maximaal 53 dB bedragen. Deze geluidbelasting treedt op ter plaatse van de woning Gastelseweg 183 indien de goederenlijn in de dag- en avondperiode gebruikt wordt en in elk van deze twee etmaalperioden een locomotief met twintig bakken heen en weer rijdt.

4.2.4 Cumulatie

Bij de woningen Nieuwenberg 15 en 15A is, zonder het treffen van maatregelen ter reductie van de geluidbelasting van de 'nieuwe' Korte Zegstraat/Vaartkant, sprake van een relatief hoge gecumuleerde geluidbelasting. Na het treffen van de maatregelen ter reductie van de geluidbelasting van de 'nieuwe' Korte Zegstraat/Vaartkant treden de gecumuleerde geluidniveaus op, die in de navolgende tabel vermeld zijn.

Omschrijving	Hoogte	spoorlijn	goederen- lijn	bedrijven	wegver- keer	gecumuleerd
Nieuwenberg 15 voorgevel	1,5	59	37	43	56	59
Nieuwenberg 15 voorgevel	4,5	59	38	43	57	59
Nieuwenberg 15 zijgevel	1,5	64	41	45	56	61
Nieuwenberg 15 zijgevel	4,5	64	42	45	57	62
Nieuwenberg 15A voorgevel	1,5	56	34	40	56	58
Nieuwenberg 15A voorgevel	4,5	56	36	40	58	59
Nieuwenberg 15A zijgevel	1,5	43	12	28	52	52
Nieuwenberg 15A zijgevel	4,5	44	14	30	54	54
Nieuwenberg 15A achtergevel	1,5	55	33	37	43	52
Nieuwenberg 15A achtergevel	4,5	56	35	38	45	53
Nieuwenberg 15 achtergevel	1,5	63	40	43	48	59
Nieuwenberg 15 achtergevel	4,5	63	41	44	49	59

Tabel: gecumuleerde geluidbelasting conform hoofdstuk 2 uit bijlage I uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

In onderstaande tabel zijn de gecumuleerde geluidbelastingen omgerekend per bronsoort weergegeven.

Naam	Omschrijving	Hoogte	L _{RL, cum}	L _{VL, cum}	L _{IL, cum}
15 V_A	Nieuwenberg 15 voorgevel	1,5	63	59	58
15 V_B	Nieuwenberg 15 voorgevel	4,5	64	59	58
15 Z_A	Nieuwenberg 15 zijgevel	1,5	65	61	60
15 Z_B	Nieuwenberg 15 zijgevel	4,5	65	61	60
15A V_A	Nieuwenberg 15A voorgevel	1,5	63	58	57
15A V_B	Nieuwenberg 15A voorgevel	4,5	63	58	57
15A Z_A	Nieuwenberg 15A zijgevel	1,5	58	54	53
15A Z_B	Nieuwenberg 15A zijgevel	4,5	59	55	54
15AAchter_A	Nieuwenberg 15A achtergevel	1,5	56	52	51
15AAchter_B	Nieuwenberg 15A achtergevel	4,5	57	53	52
15Achter_A	Nieuwenberg 15 achtergevel	1,5	64	59	58
15Achter_B	Nieuwenberg 15 achtergevel	4,5	64	59	58

Tabel: gecumuleerde geluidbelastingen omgerekend per bronsoort

Uit het samenspel van de bovenstaande tabellen kan geconcludeerd worden, dat de spoorlijn Roosendaal – Dordrecht maatgevend is voor de grootte van de gecumuleerde geluidbelasting. Opgemerkt dient te worden dat ter plaatse van de voor- en zijgevel van de woning Nieuwenberg 15A het wegverkeer bepalend is voor de grootte van de gecumuleerde geluidbelasting. Na het treffen van de voorzieningen ter reductie van de geluidbelasting vanwege de ‘nieuwe’ Korte Zegstraat/Vaartkant treden ter plaatse van de betreffende woningen acceptabele geluidniveaus op, immers daar waar sprake is van wegverkeerslawaaï zullen de gecumuleerde geluidbelastingen de maximale ontheffingswaarden niet overschrijden. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de geluidbron wegverkeer bedraagt immers maximaal 61 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting wordt veroorzaakt door het spoorweglawaaï op de lijn Roosendaal - Dordrecht.

4.3 Externe veiligheid

[Type hier uw tekst]

4.3.1 Inleiding

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

Dit geldt zowel voor (beperkt) kwetsbare objecten die binnen het plangebied zijn geprojecteerd alsmede voor de risicobronnen die binnen het plangebied zijn geprojecteerd.

In dit geval betreft het plangebied de gedeelten van het plangebied Borchwerf II Veld B die op 7 november 2012 door de Raad van State zijn vernietigd, zijnde de verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf en de stamlijn (goederenlijn).

Voor de beschouwing van de externe veiligheid wordt deels teruggevallen op de notitie “Advies externe veiligheid Ontwerp-bestemmingsplan Borchwerf II-veld B, RMD, 23 juni 2010” en de bijbehorende onderzoeken, die destijds zijn uitgevoerd voor het Bestemmingsplan Borchwerf II Veld B. Omdat in de afgelopen jaren de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid is gewijzigd en in sommige gevallen ook de feitelijke situatie binnen het plangebied van bedrijven of transportassen, is door de OMWB een oplegnotitie opgesteld waarin de genoemde notitie is geactualiseerd.

De oplegnotie, de notitie van 23 juni 2010 en de genoemde onderzoeken zijn terug te vinden in de bijlagen.

4.3.2 Plangebied Verbindingsweg

Binnen dit plangebied zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegelaten zodat het aspect externe veiligheid hiervoor niet relevant is. Wel kan een transportas, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, risico's voor de omgeving veroorzaken. Dit is uitgebreid onderzocht en berekend in het kader van Bestemmingsplan Borchwerf II veld B. Inmiddels is, vanwege nieuwe wetgeving, een vereenvoudigde methode voorgeschreven: de toepassing van vuistregels. Zowel uit de resultaten van eerdere berekeningen alsmede uit de toepassing van de vuistregels blijkt dat er geen plaatsgebonden risico van 10-6/jaar aanwezig is en dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft.

4.3.3 Plangebied Goederenlijn (stamlijn)

Binnen dit plangebied zijn, naast de goederenlijn, beperkt kwetsbare objecten toegelaten zodat het aspect externe veiligheid relevant is. De geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten (BT-1, bedrijventerrein 1) zijn al eerder bestemd in het bestemmingsplan Borchwerf II veld B. Dit plan is, wat die functies betreft, dan ook conserverend. In het kader van externe veiligheid dient ook bij conserverende plannen aandacht te worden besteed aan dit aspect. Het aspect externe veiligheid is uitgebreid onderzocht en berekend in het kader van Bestemmingsplan Borchwerf II, veld B.

Uit de resultaten van eerdere beschouwingen en berekeningen alsmede de oplegnotitie blijkt dat de conclusies uit 2010 ongewijzigd blijven en dat voldaan wordt aan grens- en richtwaarden. Voor risicobeschouwing en de verantwoording groepsrisico kan worden teruggevallen op de al eerder genoemde notitie van 23 juni 2010 en de bijbehorende onderzoeken.

Over de transportas zelf worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd waardoor het aspect Externe Veiligheid niet relevant is voor de externe veiligheid.

4.4 Flora en fauna

Voor de Verbindingsweg is inmiddels ook onderzoek gedaan naar de in het gebied aanwezige flora en fauna. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen vleermuiskolonies in het plangebied voorkomen. Er zijn enkel langsvliegende en foeragerende exemplaren waargenomen. Omdat de lijnvormige structuren gehandhaafd dan wel terug gebracht worden hoeft er voor vleermuizen geen ontheffing aangevraagd te worden.

Alle vogels in Nederland zijn beschermd, onafhankelijk van het feit of ze algemeen voorkomen of niet. Er moet buiten het broedseizoen (half maart tot en met half juni) gewerkt worden. Nesten en verblijfplaatsen van vogels zijn jaarrond beschermd. Voordat de bomen gekapt gaan worden, moeten deze worden nagelopen op eventuele nesten. Er kunnen maatregelen genomen worden om te voorkomen dat vogels in bomen nesten gaan maken. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het ophangen van linten in de bomen. Tevens moeten de weilanden worden nagelopen op broedende weidevogels.

Tijdens het veldbezoek zijn van de overige plant- en diersoorten alleen algemene soorten aangetroffen of soorten die opgenomen zijn in tabel 1 van de Flora- en Faunawet aangetroffen. Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling.

4.5 Archeologie

Voor de verbindingsweg is inmiddels ook archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek geldt voor het noordwestelijke deel van het plangebied (d.w.z. ten noordwesten van de spoorlijn Roosendaal - Oudenbosch) een lage archeologische verwachting voor alle perioden. Voor de zone direct ten zuidoosten hiervan, ter hoogte van het gehucht Nieuwenberg, geldt een middelhoge verwachting voor archeologische waarden uit de steentijd tot bronstijd en een hoge verwachting voor ontginnings- en nederzettingssporen uit de Late Middeleeuwen-B en Nieuwe Tijd. Voor het resterende deel van het plangebied geldt een middelhoge verwachting voor archeologische waarden uit de steentijd tot bronstijd en nederzettingssporen uit de late Middeleeuwen -B tot Nieuwe Tijd (nederzettingssporen) en een hoge verwachting voor ontginningssporen uit de Late Middeleeuwen-B tot Nieuwe Tijd. De sporen en vuursteenconcentraties worden (in situ) in de top van de onverstoorde bodem (E-, B- of C-horizont) verwacht.

Op basis van het uitgevoerde verkennend booronderzoek kan de archeologische verwachting voor alle perioden naar beneden toe worden bijgesteld. De bodemopbouw is door het reeds aanwezige wegtracé dermate diep verstoord dat geen intacte archeologische resten meer worden verwacht.

Op basis van het uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek door BAAC bv is ter plaatse van het plangebied wegtracé Borchwerf-Majoppeveld geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit advies vormt een selectieadvies. Dit betekent niet dat reeds gestart kan worden met de bodemversturende activiteiten of de daarop voorbereidende activiteiten. Het selectieadvies dient namelijk eerst beoordeeld te worden door de bevoegde overheid. Inmiddels heeft de gemeentelijke archeoloog het rapport beoordeeld en akkoord bevonden.

Hoewel getracht is een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden, kan de aanwezigheid van archeologische sporen of resten nooit volledig worden uitgesloten in de gebieden waarvoor geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen. Er wordt dan ook op gewezen dat men bij een bodemversturende activiteit alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden (zoals vondstmateriaal en grondsporen). Bij het aantreffen van deze waarden dient men hiervan melding te maken bij de Minister (in de praktijk RCE) conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED

In dit hoofdstuk worden met name de tracékeuzes voor de verbindingsweg en de goederlijn nader gemotiveerd.

5.1 Motivatie tracékeuze verbindingsweg Borchwerf-Majoppeveld

5.1.1 Aanleiding

De ruimtelijke ontwikkelingen aan de noord- en oostkant van Roosendaal vragen om een opwaardering van de verkeersstructuur. Bestemmingsverkeer voor de bedrijventerreinen Borchwerf, Borchwerf II en Majoppeveld rijdt deels via de woonwijk Kalsdonk, aangezien de omrijdfactor buitenom via de A17 en de A58 te groot is. De ontsluiting van de genoemde bedrijventerreinen is ontoereikend. De Gastelseweg fungeert momenteel als verbindingsweg tussen de bedrijventerreinen Borchwerf en Borchwerf II aan de noordzijde en Majoppeveld aan de oostzijde van de stad. De Gastelseweg, die van oudsher de noordelijke ontsluitingsweg is, heeft te maken met hoge verkeersintensiteiten en prognoses laten zien dat de toekomstige ontwikkelingen zoveel extra verkeer opleveren dat deze weg de verkeersintensiteiten uiteindelijk niet meer kan verwerken. Een bijkomend probleem is nog dat de Gastelseweg, 2 spoorlijnen gelijkvloers kruist, wat op het moment dat de spoorwegovergangen gesloten zijn, ten gevolge van de lange wachttijden, de doorstroming van het verkeer erg belemmert.

Al bij de eerste planvorming van Borchwerf II zijn plannen ontwikkeld voor een verbindingsweg tussen de bedrijventerreinen Borchwerf en Majoppeveld, die de Gastelseweg moet ontlasten.

5.1.2 Doel van de verbindingsweg

De verbindingsweg Borchwerf-Majoppeveld moet een interne hoofdontsluitingsweg vormen tussen de verschillende bedrijventerreinen en zorgen voor een goede aansluiting van de bedrijventerreinen op de A17 en de A58. Daarnaast moeten de Gastelseweg, de wijk Kalsdonk en de bestaande aansluiting van Roosendaal-Oost op de A58 worden ontlast.

Aan de noord-oostkant van Roosendaal speelt naast de aanleg van de verbindingsweg ook nog de geplande omlegging A 58. De omlegging A58 moet het doorgaande verkeer op de A58 gaan omleiden naar de A17 en vice versa. Hierdoor kan de huidige A58, die dwars door Roosendaal loopt, worden afgeschaald om zo een groot leefbaarheidknelpunt op stedelijk niveau op te lossen. Het tracé van de verbindingsweg dient niet als alternatief voor de Omlegging A58 maar moet in de toekomst wel op een goede manier op de Omlegging A58 kunnen worden aangesloten.

5.1.3 Tracéstudie

Er is een studie verricht waarbij haalbare en realistische alternatieven (trace's) voor de verbindingsweg zijn onderzocht.

Vooraf is bekeken of de Gastelseweg opgewaardeerd zou kunnen worden. Dat is niet mogelijk vanwege het gebrek aan ruimte doordat er dicht langs de weg karakteristieke lintbebouwing dan wel bedrijfsbebouwing staat. Bovendien blijft het probleem van de twee gelijkvloerse spoorwegovergangen voor een beperking in de doorstroming zorgen.

Het opwaarderen van de Gastelseweg is ook niet wenselijk aangezien daardoor de route door de wijk Kalsdonk alleen maar aantrekkelijker zou worden. Het werkverkeer en het lokale verkeer van Majoppeveld naar Borchwerf of vice versa maken niet alleen gebruik van de Gastelseweg maar ook van het wegennet in het woongebied Kalsdonk. Hoge intensiteiten en de routing voor zwaar verkeer in het woongebied zorgen voor verkeeronveilige en overlastsituaties. Het is van belang dat zowel het woongebied Kalsdonk als de Gastelseweg ontlast gaan worden.

Voor het gedeelte van de Gastelseweg tussen Spoorstraat en Borchwerf, zal een verbod voor doorgaand vrachtverkeer worden ingesteld. Fysieke uitvoering van deze maatregel vindt plaats door het plaatsen van bebording (zoals in 2012 in de wijk Kalsdonk is gerealiseerd)

Bestemmingsvrachtverkeer blijft toegestaan zodat de bevoorrading van de aan de Gastelseweg gesitueerde bedrijven geen probleem oplevert.



Afbeelding: Verbodsbord voor doorgaand vrachtverkeer

De geplande verbindingsweg maakt onderdeel uit van het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan) van Roosendaal. Deze is des te meer nodig omdat de gemeente Halderberge het doorgaand verkeer door Bosschenhoofd zoveel mogelijk wil gaan beperken en de gemeente Rucphen hetzelfde van plan is met het doorgaand verkeer door Zegge. Daardoor zal de druk op de Gastelseweg alleen nog maar verder toenemen.

In het GVVP is er vanuit gegaan dat de Gastelseweg als secundaire ontsluiting gehandhaafd wordt. Verder dienen ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijnen de verkeersveiligheid te verhogen.

Voorafgaand aan de tracéstudie zijn voor de verbindingsweg de volgende *uitgangspunten* bepaald:

- De weg verbindt zowel Borchwerf I als Borchwerf II met Majoppeveld en faciliteert verkeer tussen deze bedrijventerreinen en bestemmingsverkeer tussen deze terreinen en de snelwegen.
- Vanuit landschappelijk oogpunt is het wenselijk om optimaal aan te sluiten bij de bestaande noord-zuid gerichte verkaveling en de aantasting te beperken.
- De weg moet logische, directe routes mogelijk maken voor bestemmingsverkeer en moet aantrekkelijker zijn dan de Gastelseweg.
- De resulterende wegenstructuur moet een logisch geheel vormen en goede aansluiting bieden op de snelwegen.
- De gewenste route naar de A58 is de Leemstraat.
- De Gastelseweg behoudt zijn functie voor bestemmingsverkeer- de wijk Kalsdonk en aanliggende woningen en bedrijven- maar wordt zo mogelijk minder aantrekkelijk als route naar het centrum en moet voor het verkeer van en naar Borchwerf en Majoppeveld minder aantrekkelijk zijn dan de nieuwe verbindingsweg.
- In het profiel wordt vooralsnog voldoende ruimte gereserveerd voor een weg met twee gescheiden rijbanen, bermen en fietspaden, globaal zo'n 22 meter, in overeenstemming met het profiel van de (geplande) wegen waarop deze moet aansluiten.
- In het plan Borchwerf II is de aanleg van een goederenlijn voorzien.
- Bestemmingsverkeer voor de woonwijk Kalsdonk blijft voornamelijk gebruik maken van bestaande routes.

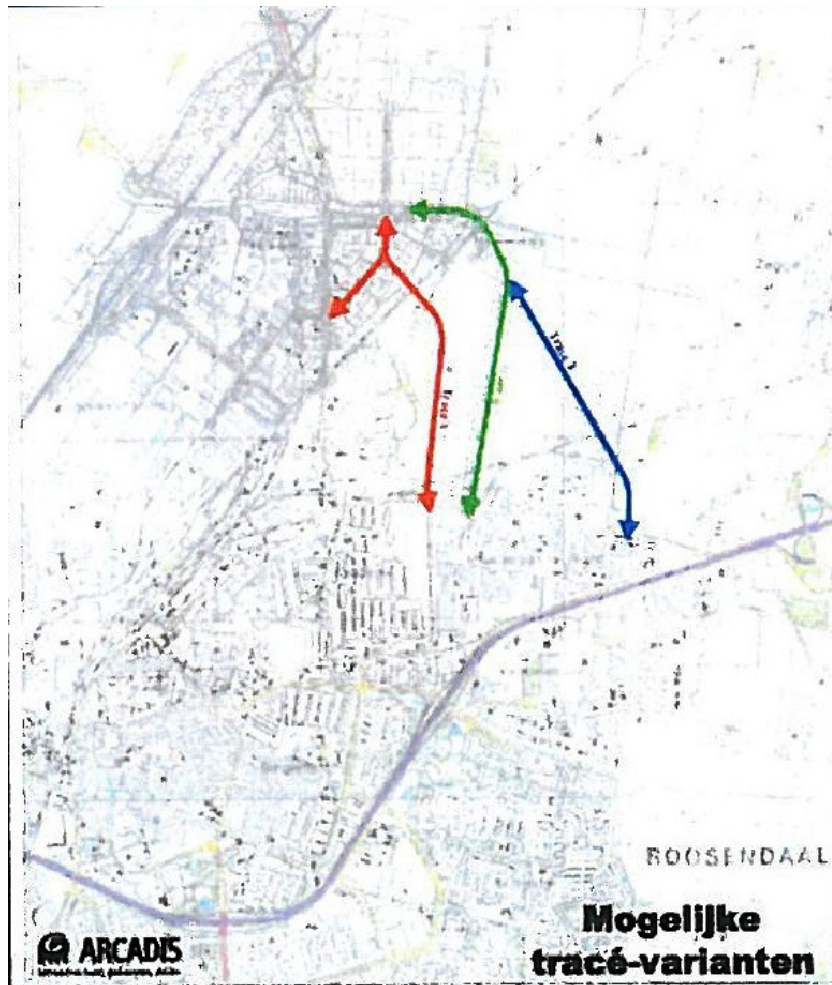
Verder zijn ten aanzien van de verbindingsweg de volgende randvoorwaarden geformuleerd:

- De weg moet –in beginsel- passen binnen het bestemmingsplan.
- De weg mag qua ligging geen obstakel vormen voor de Omlegging A58.
- De weg moet in de toekomst op logische wijze kunnen worden aangesloten op de omlegging A58.
- De weg moet geen doorgaand verkeer tussen de A17 en A58 faciliteren.

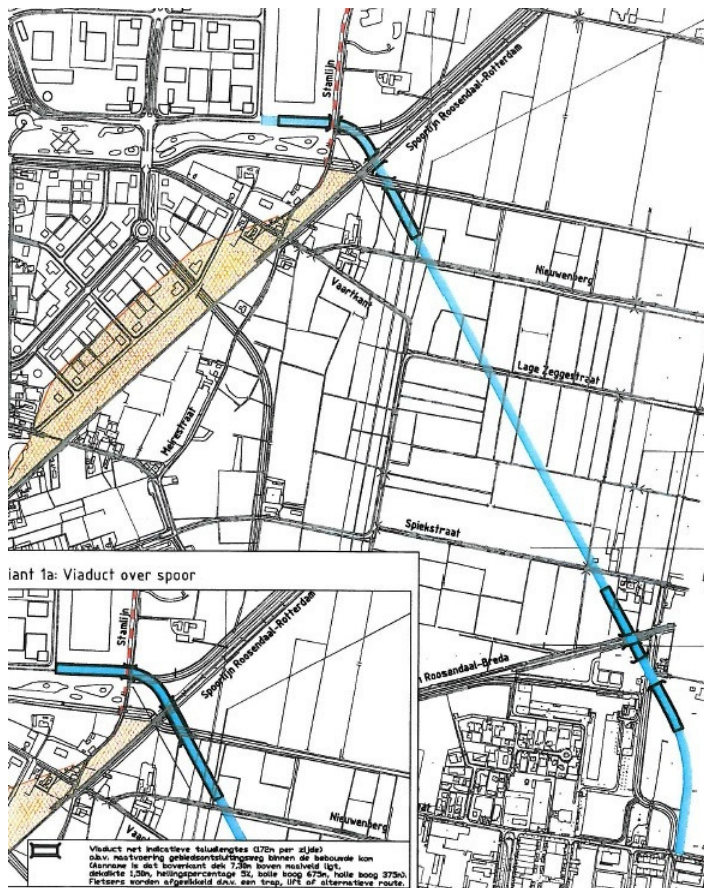
Ontwikkelingen tracévarianten

In eerste instantie zijn 3 basisvarianten benoemd. Na overleg met klankbordgroep en gemeentelijke projectgroep is een aantal alternatieve varianten ontwikkeld waarvoor draagvlak was om ze nader te onderzoeken.

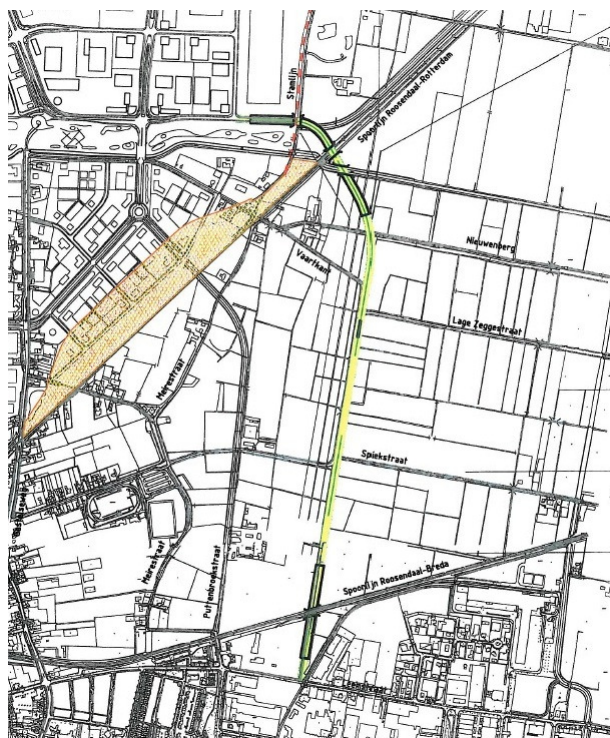
Er zijn uiteindelijk 5 alternatieven uitgewerkt en beoordeeld.



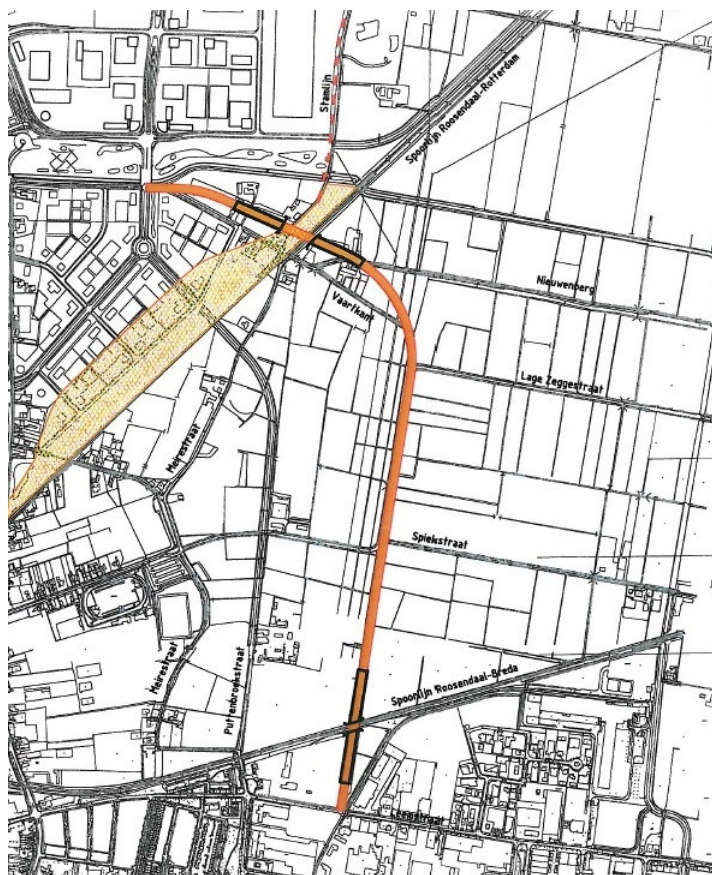
Afbeelding: Mogelijke tracé-varianten verbindingsweg



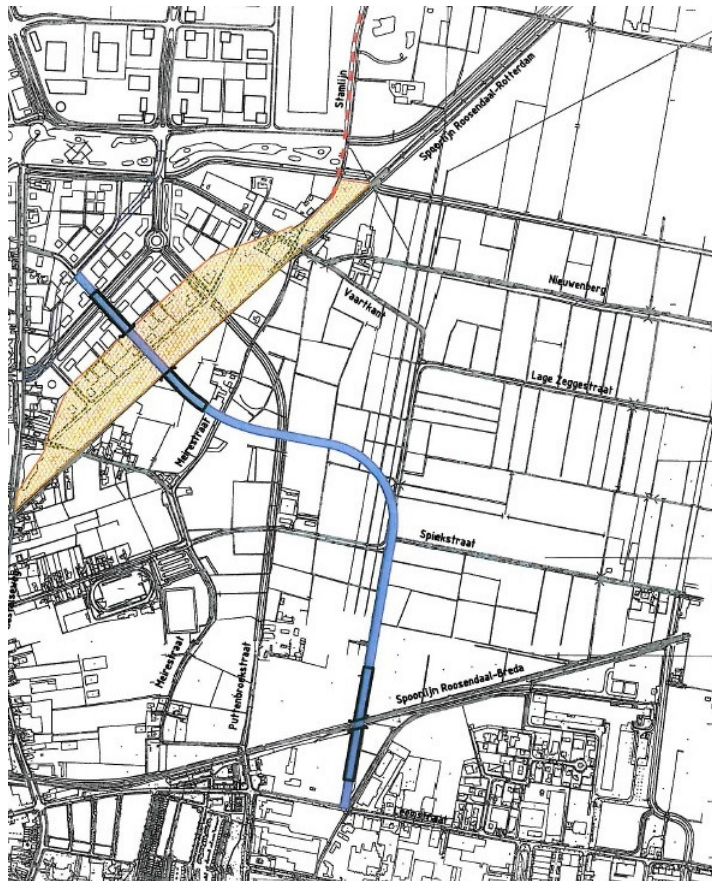
Afbeelding: tracévariant 1 verbindingsweg



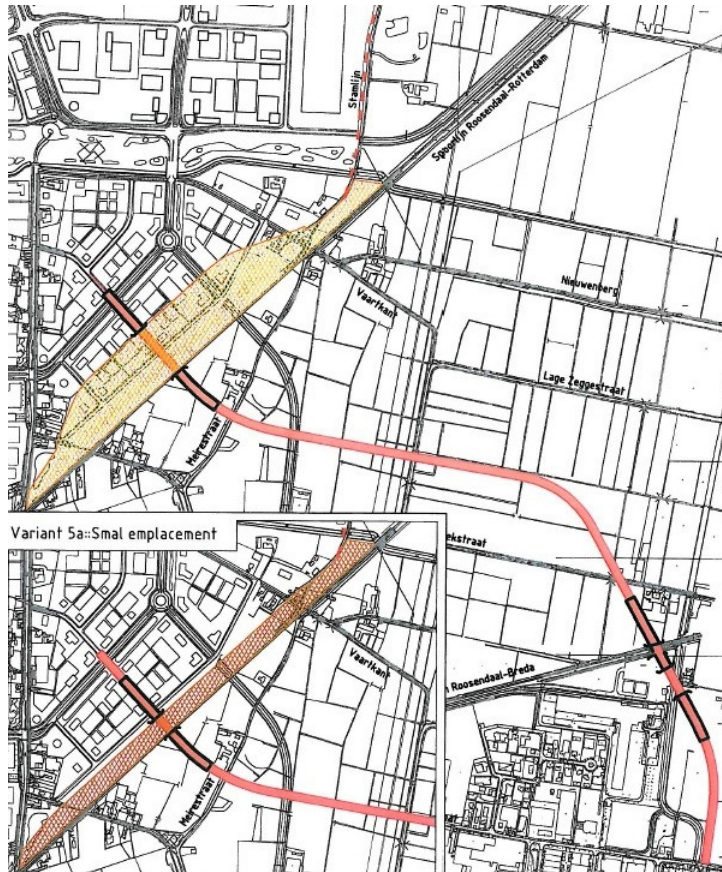
Afbeelding: tracévariant 2 verbindingsweg



Afbeelding: tracévariant 3 verbindingsweg



Afbeelding: Tracévariant 4 verbindingsweg



Afbeelding: Tracévariant 5 verbindingsweg

Beoordeling varianten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
verkeerseffecten					
Gebruik Verbindingsweg	+	+	+/-	+/-	+
Gebruik Gastelseweg	+	+	+	+	+
Doorgaand Verkeer Kalsdonk	+	+/-	+/-	+/-	+
Overige effecten	A17-A58	Zwaanhoefstr.	Zwaanhoefstr.	Zwaanhoefstr.	
kosten					
Aanleg wegen	1,0 mi	0,9 mi	1,0 mi	0,8 mi	1,1 mi
Kunstwerken	24,2 mi	20,1 mi	14,9 mi	16,8 mi	21,0 mi
vastgoedkosten	5,0 mi	5,0 mi	5,0 mi	5,0 mi	5,0 mi
Opslagen/ onvoorzien	18,9 mi	15,7 mi	11,9 mi	13,2 mi	16,6 mi
Totaal	46,1 mi	41,7 mi	32,8 mi	25,8 mi	43,7 mi
milieueffecten					
Ruimtelijk	-	+	+/-	+/-	-
Sociaal	+	+	-	-	+/-
Bodem	-	-	-	+/-	+/-
Water	--	-	-	+/-	+/-
Lucht	-	+/-	-	+	+/-
Geluid	-	+/-	-	+/-	+/-
Natuur	+/-	+/-	+/-	+/-	--
Externe veiligheid	+	+	+/-	--	-
Cultuurhistorie	+/-	-	+/-	+/-	--
Archeologie	-	+/-	-	+/-	-

5.1.4 Voorkeursvariant

De varianten met de afwegingen zijn besproken met bewoners en bedrijven. Op basis van dit overleg vielen in elk geval varianten 1, 4 en 5 af en lukte het vervolgens niet om uit de varianten 2 en 3 een voorkeursvariant te kiezen.

Variant 1 viel met name af omdat de waterpartij Bakkersberg gekruist moest worden, omdat een gedeelte op het grondgebied van de buurgemeente Rucphen aangelegd moest worden en omdat de verbindingsweg wel als goede ontsluiting richting A 58 gezien werd maar veel minder als verbinding tussen Borchwerf en Majoppeveld, wat zou leiden tot een nog steeds te drukke Gastelseweg en Christiaan Huygensstraat.

Variant 4 viel vooral af omdat het te ontwikkelen bedrijventerrein (veld B) volledig doormidden gesneden zou worden.

Variant 5 viel af vanwege de bij variant 1 en 4 genoemde argumenten.

Op het moment van de keuze voor variant 3 was duidelijk geworden dat:

- Er om redenen van zorgvuldig ruimtegebruik en grondwaterproblematiek, maar vooral om kostentechnische redenen voor viaducten over de spoorlijnen gekozen moest worden en niet voor tunnels onder de spoorlijnen door.
- Er wel een dubbele goederenlijn in Borchwerf II aangelegd zou worden maar dat het spooreplacement niet verplaatst zou worden naar Borchwerf II.

Uiteindelijk is door de gemeente Roosendaal en Borchwerf II CV (pps tussen de gemeenten Roosendaal, Halderberge en Heijmans Infrastructuurontwikkeling), gekozen voor de verdere uitwerking van variant 3. Variant 2 zou inhouden dat een erg lang spoorviaduct aangelegd zou moeten worden om naast de spoorlijn, ook nog de goederenlijn en de brede watergang te kunnen kruisen.

5.1.5 Definitieve planvorming

De gekozen voorkeursvariant 3 is de uiteindelijke basis geworden voor de definitieve planuitwerking (met viaducten in plaats van met tunnels).

De plaats van de aansluiting van de verbindingsweg op de Leemstraat is wat opgeschoven. In de eerste planvorming werd ervan uitgegaan dat een braakliggend stuk terrein van TenneT in eigendom verworven zou kunnen worden en daardoor de bestaande bedrijfsbebouwing aan de Leemstraat volledig gehandhaafd zou kunnen worden. Omdat TenneT de locatie niet wilde verkopen in verband met toekomstige uitbreiding van het elektriciteit inkoopstation, moest het tracé wat in oostelijke richting verschoven worden en was gedeeltelijk verwerving van Leemstraat 2 en de daarop staande bebouwing noodzakelijk.

Aan de noordzijde is besloten het gehele tracé wat op te schuiven in zuidelijke richting en het pal tegen de zuidkant van de Vaartkant aan te leggen. Hiervoor geldt een aantal argumenten:

- Bij het kruisen van de spoorlijn moet rekening gehouden worden met de plaats van de portalen waar de bovenleiding van de sporen aan bevestigd is.
- Ter plaatse van de Vaartkant loopt de goederenlijn al evenwijdig met de hoofdspoorlijn en is kruisen daardoor eenvoudiger.
- Door het verschuiven van het tracé kon het bedrijf van Knobel (metaalrecycling) gehandhaafd en ingepast worden in de nieuwe verkaveling.
- Door het verschuiven van het tracé konden ook de 2 panden aan de Nieuwenberg gehandhaafd worden. Geluidberekeningen hebben aangetoond dat de toename van de geluidbelasting op deze woningen ten gevolge van de nieuwe weg beperkt blijft.

Erkent wordt dat de aanleg van de verbindingsweg voor betrokkenen leidt tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat, dat de gemeente in overleg met betrokkenen een passende schadeloosstelling overeen zal komen.

Het uiteindelijk gekozen tracé sluit aan op het tracé zoals dat al is vastgelegd in bestemmingsplan Majoppeveld.

5.2 Motivatie tracékeuze goederenlijn Borchwerf II

Bij de allereerste planontwikkeling van bestemmingsplan Borchwerf II is het uitgangspunt geweest dat dit bedrijventerrein ook zoveel mogelijk multimodaal ontsloten moest worden. In het oorspronkelijke bestemmingsplan Bedrijventerrein Borchwerf II (vaststelling door gemeenteraad op 29 april 2004) is dan ook de mogelijkheid van aanleg van een goederenspoorlijn opgenomen. De lijn was gesitueerd in de velden A en B.

In de periode dat het oorspronkelijke bestemmingsplan Bedrijventerrein Borchwerf II tot stand kwam, waren door de gemeente Roosendaal en Prorail serieuze plannen ontwikkeld om het gehele spoorwegemplacement vanuit de stad richting Borchwerf II te verplaatsen. De geprojecteerde goederenspoorlijn Borchwerf zou vanuit Borchwerf II op het nieuwe emplacement aangesloten kunnen worden. Volgens de opgestelde plannen, zou het emplacement aangesloten worden op de doorgaande lijn Roosendaal – Rotterdam.

In de loop van 2006 hebben de eerste gesprekken plaats gevonden met twee bedrijven (de Rooij Logistics en PKF) die bedrijfsground wilden kopen in veld A, op voorwaarde dat ze aangesloten zouden worden op de goederenspoorlijn Borchwerf. Vanaf dat moment heeft de gemeente Roosendaal het overleg gestart met Prorail om tot aanleg van de goederenspoorlijn over te kunnen gaan.

Voor wat betreft de aanleg van de goederenspoorlijn Borchwerf was, zoals hiervoor vermeld, steeds het uitgangspunt geweest dat deze aangesloten zou kunnen worden op het te verplaatsen emplacement. Over de plaats en de omvang van dit emplacement had in het voortraject langdurig overleg plaats gevonden met alle (voormalige) NS partijen.

Omdat in 2006 nog geen zekerheid bestond over de verplaatsing van het emplacement, bestond met betrekking tot de goederenspoorlijn de intentie om alvast de aansluitingen op de doorgaande lijn te maken en enkele sporen aan te leggen van het toekomstige emplacement.

Bij de uitwerking van de plannen was de eerste tegenvaller dat een rechtstreekse aansluiting op de spoorlijn richting Rotterdam niet haalbaar bleek te zijn omdat in de plannen van spoorpartijen deze lijn alleen maar drukker zou worden en een directe aansluiting zou leiden tot een ernstige capaciteitsvermindering, ingegeven door veiligheidseisen.

Die veiligheidseisen houden o.a. in dat nieuwe kruisingen van spoorlijnen (via wissels van de ene op de ander spoorlijn komen) niet meer toegestaan zijn en zelfs over het gehele land worden verwijderd. Dat betekent dat een directe aantakking op de doorgaande lijn alleen mogelijk zou zijn op de lijn Rotterdam / Roosendaal. Dat zou in de praktijk betekenen dat elke goederentrein voor Borchwerf II vanaf het emplacement in Roosendaal, tegen het spoorverkeer in rijdend, naar het bedrijventerrein gebracht zou moeten worden. Dat kan alleen als gegarandeerd is dat gedurende lange tijd geen doorgaand railverkeer gebruik maakt van de lijn. Hierdoor zouden vaste rijtijden van treinen niet meer mogelijk zijn, wat tot de genoemde capaciteitsbeperking zou leiden.

De oplossing hiervoor werd gevonden door te kiezen voor aanleg van een parallelspoor langs de doorgaande lijn richting Rotterdam, dat aansloot op het bestaande emplacement. Voor dat plan is een voorlopig ontwerp gemaakt door Logitech in overleg met Prorail.

Vanaf dit moment was het duidelijk dat de goederenlijn niet geëlektrificeerd zou worden. Alleen bij doorgaande lijnen en daarbij behorende opstelplaatsen worden elektrisch aangestuurde treinen gebruikt.

Het parallelspoor had de voorkeur omdat enerzijds de spoorfunctie zoveel mogelijk gekoppeld zou worden en anderzijds een groot stuk bedrijfsterrein (tussen Vaartkant en Gastelseweg) beschikbaar kwam, direct gelegen aan de goederenlijn, met de mogelijkheid hier gebruik van te gaan maken.

De gemeente stelde zich op het standpunt dat dit spoor er weliswaar toe zou leiden dat de spoorwegovergang in de Gastelseweg met 1 spoor uitgebreid zou moeten worden, maar dat dit gezien het heel beperkte gebruik geen probleem zou moeten zijn en het ook los van de veiligheidsinstallatie van de doorgaande lijn zou kunnen worden georganiseerd.

Om de voorgestelde oplossing te kunnen laten toetsen bij de bevoegde instanties, is door Movares Nederland BV een risicobeschouwing opgesteld, d.d. 29 september 2008, die als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Het toetsingskader vormde de in voorbereiding zijnde derde Kadernota Railveiligheid.(aanpassingen aan overwegen mogen nooit leiden tot een onveiligere situatie).

De risicobeschouwing leidde tot de volgende conclusie:

- Het overwegenbeleid, zoals verwoord in de in voorbereiding zijnde derde Kadernota Railveiligheid staat geen uitbreiding van het aantal sporen in een gelijkvloerse kruising toe, maar de Minister kan besluiten hiervan af te wijken.
- Het is uitgesloten dat de Minister van het beleid afwijkt als op meer dan één overweg een extra spoor moet worden toegestaan.
- Er zal ook voorzien moeten worden in compenserende maatregelen voor de nadelige veiligheidseffecten bij veranderingen aan de overweg.
- Op grond van een eerste uitwerking zal een derde spoor in de Gastelseweg niet kunnen worden toegestaan, omdat dat leidt tot een veel te ongunstig sluitingsregiem en daardoor tot een te grote toename van het risico op deze overweg.
- Aanleg van de stamlijn met een extra spoor in een bestaande overweg is dan alleen mogelijk bij de overweg Meirestraat, onder de voorwaarde dat aanvullende maatregelen worden getroffen ter compensatie.
- Het voorgelegde ontwerp van de goederenlijn zal moeten worden aangepast.

De gehele nadere onderbouwing van de conclusie is opgenomen in de opgestelde risicobeschouwing.

Er heeft nog overleg plaatsgevonden met de Inspectie Verkeer- en Waterstaat om te bepleiten dat de voorgestelde oplossing als een uitzondering zou worden beschouwd, maar aangegeven is dat geen medewerking gegeven zou worden.

De volgende stap was om te onderzoeken of ondertunneling van de drie sporen haalbaar was, zodat de overweg Gastelseweg zou kunnen komen te vervallen.

Als voordeel werd gezien:

- De overweg Gastelseweg in de spoorlijn Roosendaal – Rotterdam zou verdwijnen.(positief veiligheidsaspect);

Als nadeel werd gezien bij een tunnel voor alle verkeer:

- er moesten minimaal 10 woningen langs de Gastelseweg aangekocht en gesloopt worden;
- de drukte op de Gastelseweg zou blijven, dus de aanleg van de verbindingsweg zou toch noodzakelijk blijven, maar de subsidie zou vervallen vanwege de aanleg van een tunnel;
- de problematiek van verkeersdruk in Kalsdonk (Christiaan Huygensstraat) zou blijven bestaan;

Als nadeel werd gezien bij een tunnel voor alleen langzaam verkeer:

- er zouden minimaal 10 woningen langs de Gastelseweg zeer moeilijk bereikbaar worden
- het gehele gebied tussen de spoorlijnen en het achtergelegen stuk van de stad zou alleen nog maar via één overweg bereikbaar zijn. Hier zitten veel bedrijven die om zouden moeten gaan rijden met als gevolg een nog grotere verkeersdruk op Kalsdonk en allerlei omrijshades. De veiligheid van het gebied tussen de spoorlijnen zou niet meer of in elk geval minder gewaarborgd zijn.
- de verkeersdruk op de Buijenstraat zou fors toenemen

Op basis van deze afwegingen werd een tunnel niet als oplossing gezien.

Vervolgens is ervoor gekozen om een bocht in de goederenlijn aan te leggen en daarbij zijn vier varianten op praktische haalbaarheid onderzocht. Drie varianten zijn op een bijlage aangegeven. De vierde variant die in de aanvangsfase onderzocht is, was het doortrekken van de goederenlijn langs Borchwerf op het bestaande bedrijventerrein Borchwerf. Naast het feit dat het wel of niet handhaven van deze lijn ter discussie staat in het kader van de toekomstplannen van het goederenemplacement (vanwege de onpraktische plaats waar deze aansluit), zouden op basis van de eerder genoemde in voorbereiding zijnde derde kadernota railveiligheid, op alle kruisingen met wegen

spoorwegovergangen moeten worden aangebracht,

De goederenlijn aan de zuidzijde van de spoorlijn realiseren was geen alternatief omdat dan de doorgaande lijn twee keer volledig gekruist zou moeten worden, wat zonder meer niet zou worden toegestaan.

Spoortechnisch waren alle drie de varianten mogelijk. Verkeerstechnisch ging ten aanzien van de Gastelseweg, de voorkeur uit naar de varianten 1 en 2 omdat variant 3 inhield dat de goederenlijn

nagenoeg onderdeel uit ging maken van de kruising Gastelseweg / Borchwerf, wat voor wat betreft de verkeersafwikkeling tot een onduidelijke en onveilige situatie zou kunnen gaan leiden.

Voor wat betreft de Bosstraat hielden alle drie de varianten in dat deze straat minimaal één, maar nagenoeg zeker twee keer gekruist moest worden (spoorwegovergang). Variant 3 betekende dat over grote lengte het profiel van de Bosstraat versmald zou moeten worden en dat diverse toegangen tot bedrijven gekruist zouden worden.

Alleen variant 1 zou aangelegd kunnen worden zonder dat bestaande bedrijfsbebouwing gesloopt zou moeten worden.

Op basis van de hiervoor vermelde afwegingen is uiteindelijk gekozen voor variant 1, die - in verband met eigendomssituaties- nog marginaal wat in noordelijke richting (richting variant 2) is opgeschoven.



Afbeelding: Onderzochte tracés goederenlijn (tracé 1 = roze, tracé 2 = blauw, tracé 3 = geel)

Het definitieve tracé van de goederenlijn is vervolgens gedetailleerd uitgewerkt en de diverse consequenties voor de directe omgeving zijn in beeld gebracht. Onderstaande onderzoeken zijn uitgevoerd om de haalbaarheid van de plannen te toetsen en als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Om een en ander te toetsen aan de derde Kadernota Railveiligheid, is door Movares in augustus 2012 een risicobeschoouwing overwegen opgesteld. Deze is opnieuw tegen het licht gehouden en zeer marginaal aangepast (Movares, 23 april 2013).

Uitgangspunten voor de goederenlijn zijn:

- per dag rijden 2 treinen heen en 2 treinen terug, elke trein bestaat uit maximaal 20 bakken;
- de goederenlijn wordt slechts in de dag- en avondperiode gebruikt, niet gedurende de nachtperiode;
- de maximumsnelheid bedraagt 20 km per uur;
- er is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de goederenlijn is een gemeentelijke spoorlijn
- het parallelspoor wordt gebruikt om kop te maken;
- het uitgangspunt is dat de treinen 5 dagen per week rijden.
- de treinen worden getrokken door diesellocs (één diesellocc per trein)

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De vorige Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna WRO) en het daarbij behorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro 1985) bevatten bijna geen bepalingen over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. Hierdoor ontbrak het aan duidelijkheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. En dit terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan erg belangrijk zijn. Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang willen bekijken. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, de monitoring van beleid en de handhaving.

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, grotendeels 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 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 deze 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, kan een gemeente er voor kiezen om de bebouwingsregeling zo veel mogelijk af te stemmen op de Bor.

6.3 Opzet bestemmingsplanregeling

6.3.1 Uitgangspunten

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan zijn de bestemmingen. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de in het plan begrepen gronden bestemmingen toegewezen met bij behorende doeleinden. Aan de bestemmingen zijn regels gekoppeld over het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee is bedekt. Elke bestemming is geometrisch bepaald. Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven niet het gehele plangebied te bedekken. Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifieker te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouwmogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

Verklaringen zijn de overige in de verbeelding van het bestemmingsplan voorkomende zaken.

Verklaringen hebben geen juridische betekenis. Zij zijn bedoeld om nadere informatie te verschaffen of om de duidelijkheid en raadpleegbaarheid te bevorderen. Omdat verklaringen geen juridische betekenis hebben, wordt hierop niet nader ingegaan.

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 bouwvragen 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 op de verbeelding zichtbaar worden gemaakt.

6.3.2 Opbouw van de regels

De opbouw van de regels is als volgt:

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

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

- a. Bestemmingsomschrijving;
- b. Bouwregels;
- c. Nadere eisen;
- d. Specifieke gebruiksregels;
- e. Ontheffing van de gebruiksregels;
- f. Aanlegvergunning;
- g. Sloopvergunning;
- h. Wijzigingsbevoegdheid.

De specifieke ontheffings- en wijzigingsbevoegdheden en aanlegvergunningregels zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan. Er wordt daarom voor de volgorde van de regels een standaardindeling gehanteerd.

6.3.3 Flexibiliteitsregels

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

Het is niet mogelijk een ontheffing te gebruiken om een bestemmingswijziging tot stand te brengen. Een nadere eis mag slechts worden gesteld per afzonderlijk geval en geen algemene regel inhouden. Bovendien moet het bestemmingsplan al een regel bevatten omtrent het punt ten aanzien waarvan een nadere eis wordt gesteld. 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 onderbouwing waarvan de toelichting de noodzakelijke bouwstenen bevat;
- Bij het besluit tot het opnemen van flexibiliteit planschade risico meewegen;
- Ontheffingen niet gebruiken voor gebruikswijzigingen;
- Nadere eisen alleen stellen als er als regels zijn opgenomen met betrekking tot hetzelfde onderwerp.

6.4 Regeling bestemmingen

In deze paragraaf worden diverse bestemmingsregelingen die in bestemmingsplan 'Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II' voorkomen, beschreven.

6.4.1 Bestemming Bedrijventerrein

Het tracé van de goederenlijn voor zover dat deel uitmaakt van dit bestemmingsplan, heeft de bestemming Bedrijventerrein - 1 met de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer - goederenlijn'. Op de verbeelding is de spoorlijn aangegeven met aan weerszijden een veiligheidszone van 2,5 meter vanuit het hart van het spoor.

Voor het overige zijn alle bestaande aanduidingen uit het bestemmingsplan 'Borchwerf II veld B en verbindingsweg' overgenomen om binnen deze bestemming dezelfde dingen (on)mogelijk te maken als in het vigerende plan.

6.4.2 Bestemming Groen

Voor een klein gedeelte valt het tracé van de goederenlijn op gronden met de bestemming 'Groen'. Deze gronden hebben de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - goederenlijn' gekregen zodat de aanleg van de goederenlijn mogelijk is.

6.4.3 Bestemming Verkeer

De wegen in het plangebied zijn bestemd als Verkeer. In dit bestemmingsplan betreft dat onder meer een klein gedeelte van de Gastelseweg en de Bosstraat waar de goederenlijn de weg 'oversteekt'. Deze gronden hebben de aanduiding 'specifieke vorm Verkeer - goederenlijn' gekregen zodat de

aanleg van de goederenlijn mogelijk is. De aanduiding is hetzelfde opgebouwd als binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'.

Ook de geprojecteerde verbindingsweg heeft de bestemming 'Verkeer'. Op deze bestemming ligt tevens de dubbelbestemming 'Leiding' omdat zich in het gebied waar de verbindingsweg is geprojecteerd gas-, hoogspannings- en waterleidingen bevinden (met bijbehorende beschermingszones)

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plangebied van de bestemmingsplannen Borchwerf II (Bestemmingsplan Bedrijventerrein Borchwerf II, april 2004; Bestemmingsplan Borchwerf II Veld B, november 2010; Bestemmingsplan Horecakavel Borchwerf II, oktober 2011; Bestemmingsplan Borchwerf II velden A40, oktober 2011; Bestemmingsplan Oude Roosendaalsebaan 7, oktober 2011) ligt op het grondgebied van de gemeente Halderberge en het grondgebied van de gemeente Roosendaal.

Bij de start van de ontwikkeling van dit bovenregionale bedrijventerrein, is er voor gekozen om dit in PPS verband te doen. Daartoe is in juni 2003 de Samenwerkingsovereenkomst Borchwerf II gesloten tussen de gemeenten Roosendaal en Halderberge en Heijmans; is op 9 juli 2003 Borchwerf II C.V. opgericht met als commanditaire vennoten Heijmans Infrastructuur B.V. (48%), Roosendaal Borchwerf II B.V. (24%) en Halderberge Borchwerf II B.V. (24%) en als enig beherend vennoot Borchwerf II B.V. (4%) opgericht op 9 juli 2003, welke vennootschap als aandeelhouders heeft Heijmans Infrastructuurontwikkeling B.V. (50%), de gemeente Roosendaal (25%) en de gemeente Halderberge (25%).

Voor de gehele ontwikkeling van de bestemmingsplannen Borchwerf II is door de vennotenvergadering van Borchwerf II C.V. een exploitatieplan vastgesteld (waarin ook een bedrag voor planschade is opgenomen), op basis waarvan de economische uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen is aangetoond.

De kosten, verband houdende met de aanleg van de goederenlijn (inclusief een eventueel geluidscherm ter hoogte van Gastelseweg 183), zijn opgenomen als kosten voor aan te leggen infrastructuur in bovengenoemd exploitatieplan, velden A en B.

De Verbindingsweg is een bovenwijkse voorziening. De kosten ervan zijn geraamd op 13,5 miljoen euro, exclusief BTW. Hierbij is ook rekening gehouden met het - vanwege het akoestisch aspect - aanbrengen van een dunne deklaag op de 'nieuwe' Korte Zegstraat/Vaartkant, tussen de aansluitingen met de Meirestraat en de Lage Zegstraat.

Door de rijksoverheid (projectprogramma Spoorse Doorsnijdingen) en de provincie Noord- Brabant (bijdrage belangrijke infrastructurele werken) is samen (elk van de twee genoemde partijen 50%) aan de gemeente Roosendaal een bijdrage toegekend van 6,75 miljoen euro. Op 4 juli 2012 heeft de gemeenteraad van Roosendaal het bestaande uitvoeringskrediet voor de verdere uitvoering en aanleg van de Verbindingsweg verhoogd met 6,8 miljoen euro en als dekking opgenomen de genoemde bijdragen van het Ministerie ad. 3,4 miljoen euro en van de provincie ad 3,4 miljoen euro. Borchwerf II C.V. heeft in haar exploitatieplan een bijdrage in de kosten opgenomen van 5,7 miljoen euro, reeds voorzien in de Samenwerkingsovereenkomst gesloten in juni 2003.

Het restant, 1,05 miljoen euro, draagt de gemeente Roosendaal bij uit de Bestemmingsreserve Majeure Opgaven (raadsbesluit 1 februari 2012).

Alle benodigde financiële middelen die nodig zijn voor de aanleg van de Verbindingsweg, zijn dus reeds toegekend, waarmee de aanleg van de weg economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Overleg

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de aanleg van de verbindingsweg en de goederenlijn zijn ongewijzigd gebleven. Met de provincie overeengekomen dat het bestemmingsplan in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening niet opnieuw toegezonden hoefde te worden.

8.2 Inspraak

Ook de inspraakprocedure is overgeslagen. Belanghebbenden zijn immers al op de hoogte van de gekozen tracés. Overigens bevat de gemeentelijke inspraakverordening de mogelijkheid om geen inspraak te verlenen indien de uitvoering van een beleidsvoornemen dermate spoedeisend is dat inspraak niet kan worden afgewacht. Daar is in dit geval sprake van. Indien belanghebbenden dat nodig vinden, kunnen zienwijzen worden ingediend.