

BESTEMMINGSPLAN MAJOPPEVELD

Toelichting

	Datum:	Opgesteld door:
Ontwerp ter inzage:	29 mei 2007	Gemeente Roosendaal
Vastgesteld:	20 december 2007	Gemeente Roosendaal
Goedgekeurd:	xx-xx-200x	Gemeente Roosendaal
Onherroepelijk:	xx-xx-200x	

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
1.3	Ligging plangebied	6
1.4	Geldende bestemmingsregelingen	7
1.5	Leeswijzer	8
HOOFDSTUK 2	BELEIDSKADER	9
2.1	Rijksbeleid	9
2.2	Provinciaal Beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleidskader	13
HOOFDSTUK 3	BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED	22
3.1	Ruimtelijke hoofdstructuur	22
3.2	Functionele analyse	24
3.3	Verkeer en infrastructuur	26
3.4	Groen	29
3.5	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	29
3.6	Veiligheid	29
3.7	Milieu	32
3.8	Belemmeringen	32
3.9	Water	33
HOOFDSTUK 4	PLANBESCHRIJVING	34
4.1	Uitgangspunten en randvoorwaarden	34
4.2	Ruimtelijke ontwikkeling	37
4.3	Functionele ontwikkeling	42
4.4	Verkeer en infrastructuur	45
4.5	Groen	50
4.6	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	51
4.7	Veiligheid	51
4.8	Milieu	52
4.9	Water	67

HOOFDSTUK 5	JURIDISCHE ASPECTEN	75
5.1	Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen	75
5.2	Opzet nieuwe bestemmingsregeling	75
HOOFDSTUK 6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	84
6.1	Algemeen	84
6.2	Exploitatiegebieden	84
6.3	Gebiedsbeschrijving	85
6.4	Conclusie	86
HOOFDSTUK 7	OVERLEG EN INSPRAAK	87

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 1994 is in de vorm van een bestuursopdracht een begin gemaakt om de planologische regelingen die betrekking hebben op het bedrijventerrein Majoppeveld te actualiseren en het vestigingsklimaat voor de bedrijven te versterken. Aanvankelijk werd er over de uitbreiding van Majoppeveld tamelijk kleinschalig gedacht en was het de bedoeling de uitbreiding van het bedrijventerrein te beperken tot het gebied De Meeten II en enige gronden ten noorden van de Rucphensebaan, direct aansluitend op het bestaande bedrijventerrein. Deze uitbreiding van Majoppeveld was beleidsmatig al vastgelegd in de Structuurvisie "Op weg naar 2015" die in 1994 door de gemeenteraad was vastgesteld.

In 1995 is voor het gebied de Revitaliseringsvisie bedrijventerrein Majoppeveld uitgebracht (BRO Adviseurs, Vught, juni 1995), waarin het bestaande en gewenste economische profiel van het bedrijventerrein wordt beschreven. Deze visie is in 1998 verder uitgewerkt.

In de tweede helft van 1996 werd het voorontwerpbestemmingsplan Majoppeveld gepresenteerd. Dit plan heeft vervolgens de inspraak- en vooroverlegprocedure doorlopen. Met name de in het kader van de inspraak ingediende reacties hebben geleid tot een ingrijpende vertraging van de procedurele afronding van het bestemmingsplan. In de reacties werd vooral door bewoners van Kortendijk bezwaar aangetekend tegen de in het plan vastgelegde doortrekking en functieverandering van de Dijkrand. Een en ander zou aldus de insprekers- leiden tot toename van (zwaar) verkeer en als gevolg daarvan tot toename van geluidhinder. Ook werd bezwaar geuit tegen de voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein in de vorm van De Meeten II. Om een beter inzicht te kunnen krijgen in de gevolgen van de voorgenomen plannen zijn nadere studies verricht en zijn ook alternatieven overwogen. Daarbij speelde de ontwikkeling van een woonwijk in Laagveld een rol mee. Een en ander is verwerkt in de onderhavige nieuwe versie van het bestemmingsplan.

Daarnaast hebben ook veranderende beleidsinzichten, die ontwikkeld en verwoord zijn in diverse beleidsnotities, waaronder de Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030, de Structuurvisie Plus en de provinciale beleidsbrief 'Bedrijventerreinen, kantoren, voorzieningen en detailhandel alsmede ook verwervingstechnische perikelen geleid tot een uitgebreide herbezinning op eerder gemaakte plannen.

Inmiddels zijn de afwijkingen ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan van 1996 zo groot geworden, dat er een geheel nieuw voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld.

1.2 Doel

Het doel van het voorliggende nieuwe bestemmingsplan is het juridisch-planologisch regelen van het ruimtelijk en functioneel samenhangend gebied Meeten, Majoppeveld-

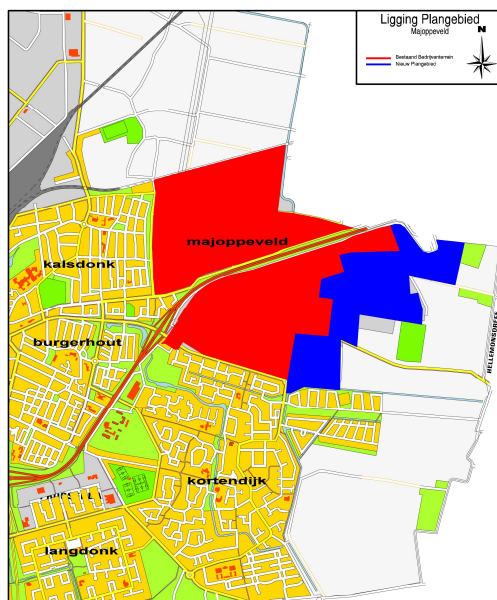
Noord, Majoppeveld-Zuid en de geplande uitbreiding in één actueel, eenduidig en toegankelijk bestemmingsplan. De belangrijkste uitgangspunten voor het bestemmingsplan Majoppeveld zijn het leveren van een bijdrage aan de versterking van het vestigingsklimaat voor bedrijven en het voorzien in voldoende bedrijventerreinen voor de verdere toekomst.

1.3 Ligging van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Majoppeveld omvat de huidige bedrijventerreinen Majoppeveld-Noord en Majoppeveld-Zuid, alsmede de uitbreidingsgebieden in het zuidoosten en oosten van het huidige terrein. In Majoppeveld Zuid ligt ook het bedrijventerrein De Meeten.

Het bedrijventerrein Majoppeveld is gelegen aan de noordoostzijde van Roosendaal. Het bedrijventerrein wordt van oost naar west doorsneden door de rijksweg A58 (Breda – Roosendaal - Bergen op Zoom). Majoppeveld-Noord ligt ten noorden van de A58; het gedeelte ten zuiden van de A58 en ten noorden van de Rucphensebaan staat bekend als Majoppeveld-Zuid. Het gebied ten zuiden van de Rucphensebaan is bekend onder de naam De Meeten.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn Roosendaal-Breda, aan de westzijde door de Zwaanhoefstraat (Majoppeveld-Noord) en de rijksweg A58 (Zuid) en aan de zuidzijde door de Dijkrand. Het wegrestaurant direct ten zuiden van de afslag Roosendaal-Oost van de rijksweg A58 valt binnen het plangebied. De uiterste oostgrens wordt gevormd door de Steenovenstraat.

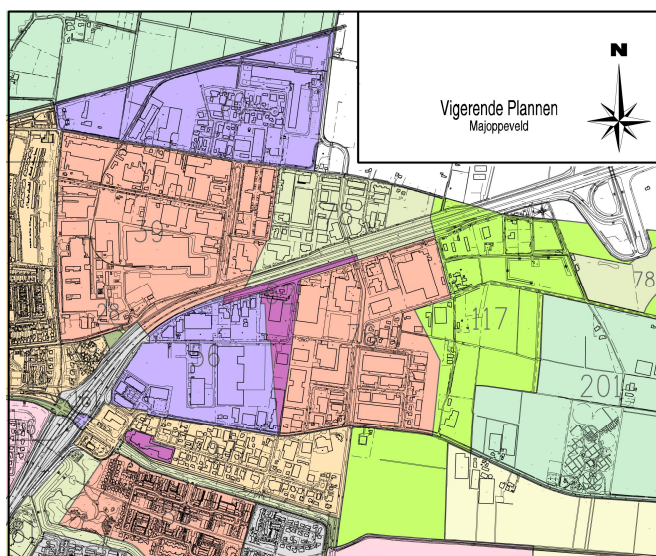


1.4 Geldende bestemmingsregelingen

Voor het plangebied Majoppeveld zijn momenteel de volgende planologische regelingen van kracht:

Nr.	Naam regeling	Datum Vaststelling	Datum Goedkeuring
39	Industrieterrein Kalsdonk	05-06-1958	08-10-1958
56	Industrieterrein Oude Ettenseweg	28-10-1960	30-08-1961
62	Industrieterrein Oude Ettenseweg II	16-08-1962	20-02-1963
70	Industrieterrein Het Leen	28-05-1965	02-03-1966
76	Bakkersberg	25-07-1967	24-04-1968
78	Algemeen Bestemmingsplan	28-09-1967	23-10-1968
81	Kortendijk	25-10-1973	30-10-1974
97	Rucphensebaan	29-07-1976	27-04-1977
117	Bestemmingsplan Buitengebied	29-01-1976	16-03-1977
145	De Meeten	29-05-1986	25-03-1987
201	Buitengebied Roosendaal- Nispen	21-12-2000	17-07-2001 en 10-06-2003

Naast deze plannen zijn op 25 november 1976 de gebruiksvoorschriften industrieterreinen door de gemeenteraad vastgesteld en door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd op 11 mei 1977. Deze gebruiksvoorschriften hebben tot doel nadere regels te stellen aan het gebruik van gronden en opstallen, in aanvulling op de regels inzake het bouwen. In het kort betekenen deze gebruiksvoorschriften dat de mogelijkheden tot het opslaan of storten van afval en de uitoefening van horeca en detailhandel- met uitzondering van grootschalige detailhandel- aan banden is gelegd.



1.5 Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgebouwd

Hoofdstuk 2: Beleidskader

Hoofdstuk 2 bevat het beleidskader dat wordt uitgewerkt op het niveau van het rijk, provincie en gemeente.

Hoofdstuk 3: Bestaande situatie plangebied

In hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. Daarbij wordt eerst ingegaan op de ruimtelijke hoofdstructuur. Dit is met name van belang om inzicht te krijgen in de wenselijkheid van het vastleggen van bepaalde ruimtelijke kwaliteiten. Hierna wordt ingegaan op de functionele analyse. Bij deze functionele analyse zijn de resultaten vermeld van de inventarisatie en analyse van de functies in het plangebied. Met behulp van deze inventarisatie en analyse is de huidige functionele situatie van het plangebied in beeld gebracht alsmede de aandachtspunten en beleidsrichtingen voor ontwikkeling en regeling.

Hoofdstuk 4: Planbeschrijving

Op basis van de bevindingen uit hoofdstuk 3 is het gemeentelijk beleid voor de ruimtelijk-functionele ontwikkeling van het totale plangebied beschreven. Het gaat daarbij om een samenhangend beleidskader voor gewenste ruimtelijke veranderingen en ontwikkelingen.

Hoofdstuk 5: Juridische aspecten

De planbeschrijving vormt de onderlegger van de bestemmingsregeling (plankaart en voorschriften).

In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de bestemmingsregeling en op de aangegeven bestemmingen en de inhoud van de bijbehorende voorschriften.

Hoofdstuk 6: Economische uitvoerbaarheid

In hoofdstuk 6 wordt aandacht besteed aan de uitvoering van het plan. Ingegaan wordt op de aspecten economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 7: Overleg en inspraak

Het bestemmingsplan zal vervolgens worden getoetst aan het oordeel van bewoners en andere belanghebbenden en diverse instanties (overleg ex artikel 10 Bro'85). De resultaten van de inspraak- en overlegprocedure zullen worden vermeld in hoofdstuk 7.

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

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 Ruimte 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 zijn sterk onderscheiden van verantwoordelijkheden van anderen. Daarbij wordt invulling gegeven aan het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’. Hiermee sluit het kabinet aan bij de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk beleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel, met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen. De Nota Ruimte is door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen en met de bekendmaking op 27 februari 2006 is deze formeel in werking getreden. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- 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 de veiligheid.

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het Rijk uit van de bundelingsstrategie. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in algemene zin ondersteunt de steden in hun functie van economische en culturele motor. Gebundelde vormen van verstedelijking en economische activiteiten kunnen eenvoudiger worden ontsloten en ondersteunen een optimale benutting van infrastructuur. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten vereist een in onderlinge samenhang geplande optimale benutting van het bestaande bebouwde gebied en tegelijk nieuwe bebouwing daarbuiten.

De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Het streven is erop gericht dat 40% van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen daar tot stand komt. Het kabinet hanteert echter 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.

Specifiek staat er in de Nota Ruimte dat de nationale opgave voor herstructurering ruim 21.000 hectare is, dit is ruim 20% van de bestaande bedrijventerreinen. De ervaring leert echter dat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert. Tot en met het jaar 2020 is daarom naar verwachting nog ruim 23.000 hectare nieuwe bedrijventerreinen nodig. Het Rijk zal zich daarbij extra inzetten voor grote en complexe bedrijventerreinen, de 'topprojecten', die binnen de economische kerngebieden liggen. Het Rijk acht de aanleg van deze topprojecten van nationaal belang voor een duurzame economische groei. Hoeksche Waard (300 hectare) en Moerdijkse Hoek (600 hectare) zijn aangewezen als topproject.

Nota 'Pieken in de Delta'

De beleidsnotitie 'Pieken in de Delta' vloeit voort uit de Nota Ruimte en is een verdere economische uitwerking van de ruimtelijke aspecten die in de Nota Ruimte zijn vastgelegd.

Dit gebeurt in samenhang met de andere onderdelen van het regionaal-economisch beleid, zoals het beleid voor bedrijventerreinen. De gebiedsgerichte economische perspectieven zijn in samenspraak tussen Rijk en regio tot stand gekomen en vormen de visie op de economische structuur op middellange termijn (5 tot 10 jaar).

Het centrale uitgangspunt in Pieken in de Delta is dat het kabinet gebiedsspecifieke economische ontwikkelingen van nationaal belang verder wil brengen, door deze ontwikkelingen te stimuleren en knelpunten weg te nemen.

De beleidsnotitie Pieken in de Delta beschrijft de economische agenda van het kabinet voor zes gebieden in Nederland. Met deze gebiedsgerichte economische agenda wil het kabinet bijdragen aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken in een sterk en innovatief Europa. Dit alles is wel onder het motto 'Decentraal wat kan, centraal wat moet'. In eerste instantie moeten lokale en provinciale overheden immers economische kansen in hun regio zelf benutten. Het Rijk blijft met dit motto verantwoordelijk voor de borging van het minimale kwaliteitsniveau. Daarnaast heeft het Rijk ook een bijzondere verantwoordelijkheid voor de gebieden in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, dat wil zeggen de gebieden die bepalend zijn voor de structuur van Nederland.

In de Ruimtelijke hoofdstructuur zijn door het kabinet economische kerngebieden

benoemd, waaronder de A4-A16-zone in West-Brabant. In de visie van het kabinet moeten alle economische kerngebieden in Zuidwest Nederland 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.

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.

Het Rijk wil kwalitatieve en kwantitatieve knelpunten aanpakken, kern van de nieuwe aanpak is de expliciete keuze voor vijftig topprojecten. 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. De terreinen zijn door hun aard, omvang en ligging van bovenregionaal belang. Het aanpakken of inrichten van deze terreinen levert dan ook een belangrijke bijdrage aan de versterking van de Nederlandse economie. Majoppeveld is aangewezen als topproject met als doelstelling te komen tot herstructurering.

Het etiket 'topproject' verandert verder niets aan de verantwoordelijkheden van gemeenten en provincies. Het Rijk wil bij de topprojecten echter wel meewerken aan snelle en goede uitvoering. De rijksoverheid wil samen met de meest betrokken partners haar eigen rol bepalen vanuit het gezamenlijk belang bij deze topprojecten.

2.2 Provinciaal beleid

Het Streekplan Noord-Brabant (2002)

Het Streekplan Noord-Brabant (2002), genaamd Brabant in Balans, vervangt het streekplan uit 1992. Het plan heeft een looptijd van tien jaar en is gedurende die tijd richtlijn voor het provinciaal handelen op het terrein van de ruimtelijke ordening. Het plan is toetssteen bij de goedkeuring van gemeentelijke en regionale ruimtelijke plannen en grondslag voor het geven van aanwijzingen. Hoofddoel van het streekplan is dat er in de toekomst zorgvuldiger moet worden omgesprongen met de beschikbare ruimte. Om dat te bereiken zijn vijf uitgangspunten ('principes') van belang:

1 Meer aandacht voor de onderste lagen:

- de eerste laag is de bodem, het watersysteem en de bodemgesteldheid en de daarmee samenhangende natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
- de tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur. De provincie wil graag in de groeiende mobiliteitsbehoefte voorzien en tegelijkertijd Brabant bereikbaar en leefbaar houden.
- de derde laag, het bodemgebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie, moet in de toekomst meer gestuurd worden door de eerste twee lagen.

2 *Zuinig ruimtegebruik:*

De ruimtevoorraad in Brabant is eindig. Daarom dient zuinig omgaan te worden met de resterende onbebouwde ruimte. Sleutelwoorden bij zuinig ruimtegebruik zijn: inbreiden, herstructureren en een intensiever gebruik.

3 *Concentratie van verstedelijking:*

De provincie zet het al lang gevoerde beleid van concentratie van verstedelijking voort. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de stedelijke regio's, waar het leeuwendeel van de woningbouw en de bedrijventerreinen wordt gerealiseerd en de landelijke regio's, waar het beleid vooral gericht is op het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied. Uitbreiden kan daar pas als nieuwbouw niet binnen het bestaand bebouwd gebied mogelijk is.

4 *Zonering van het buitengebied:*

In het vorige streekplan is het buitengebied verdeeld in een Groene Hoofdstructuur (GHS), waar de natuurfunctie voorop staat, en een Agrarische Hoofdstructuur (AHS), waar de landbouwfunctie voorop staat. Deze verdeling houdt de provincie, met enkele kleine wijzigingen, ook aan in het nieuwe streekplan.

5 *Grensoverschrijdend denken en handelen:*

Activiteiten binnen Brabant hebben directe invloed op omliggende provincies en omgekeerd. Dit vraagt in toenemende mate grensoverschrijdend denken en handelen. Het wordt steeds belangrijker om samen te werken en activiteiten af te stemmen, met name als het gaat om zaken op het gebied van water, natuur, infrastructuur, verkeer en vervoer en bedrijvigheid.

Beleidsbrief "Bedrijventerreinen, kantoren, voorzieningen en detailhandel"

De beleidsbrief "Bedrijventerreinen, kantoren, voorzieningen en detailhandel", door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant vastgesteld op 20 juli 2004, bevat een aantal toetsende en adviserende criteria die de provincie hanteert bij de beoordeling van gemeentelijke ruimtelijke plannen, betrekking hebbend op bedrijventerreinen, zelfstandige kantoorvestigingen, voorzieningen en detailhandel.

Voor bedrijventerreinen is het principe van zuinig ruimtegebruik voor Gedeputeerde Staten een belangrijk uitgangspunt hiervan is sprake als bestaande bedrijventerreinen intensiever worden benut, verouderde bedrijventerreinen worden geherstructureerd en het ruimtegebruik op nieuwe bedrijventerreinen wordt geïntensiveerd.

Uit oogpunt van zuinig ruimtegebruik dient oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen te worden geweerd.

In concreto gaat het bij bedrijventerreinen in een stedelijke regio om de volgende zaken die geweerd moeten worden:

- Bedrijven, behorend tot de milieucategorieën 1 en 2
- Bedrijfswoningen
- Zelfstandige kantooractiviteiten
- Voorzieningen (incl. detailhandel) die niet gerelateerd zijn aan het bedrijventerrein.

Voor (nieuwe) bedrijventerreinen worden door de provincie diverse uitgangspunten geformuleerd:

- Het hanteren van een minimale perceelsgrootte van 1000 m²
- Het hanteren van minimale bouwhoogtes
- Het hanteren van een minimaal bebouwingspercentage van 50% per kavel.

Daarnaast wordt geadviseerd milieuzonering toe te passen, een regeling op te nemen voor parkeren op eigen terrein en dergelijke.

In de visie horen zelfstandige kantoorvestigingen en voorzieningen niet thuis op een bedrijventerrein, maar in stedelijke centra, aan stadsranden en op multimodaal ontsloten knooppunten. Van belang zijn een goede bereikbaarheid voor bezoekers, een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten en een verkeersveilige verkeersafwikkeling. Het gaat daarbij om grootschalige ontwikkelingen. Kleinschalige kantoorontwikkelingen en voorzieningen dienen in de visie van de provincie vermengd te worden met andere functies in het bestaand stedelijk gebied.

2.3 Gemeentelijk beleidskader

Algemeen

Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030 en Structuurvisie Plus

Vanwege de sterk veranderde ruimtelijk-economische ontwikkelingen bleek al spoedig, dat een actualisering van de in 1994 vastgestelde Structuurvisie "Op weg naar 2015" noodzakelijk was. Dit is één van de redenen waarom de **Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030 (ROS)** is opgesteld, die in december 1998 door de raad is vastgesteld.

De uitgangspunten en randvoorwaarden van de ROS bouwen voort op die van de Structuurvisie. Het standpunt ten aanzien ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen is vertaald in de volgende concrete uitgangspunten:

- behoud en versterking van een leefbare stad voor de inwoners, waarbij veel aandacht wordt geschonken aan het leefklimaat, recreatie op lokaal niveau en de dagelijkse leefomgeving;
- op basis van een milieubewust ruimtelijk ordeningsbeleid dient te worden gestreefd naar een verdere uitbouw van het concept van de compacte (en complete) stad;
- de infrastructuur dient te worden verbeterd en aangepast, waarbij het belang van de fiets meer in acht moet worden genomen;
- het vestigingsklimaat voor bedrijven, voorzieningen en instellingen dient te worden versterkt;
- de werkgelegenheid kan worden gestimuleerd door sterke punten in de stedelijke structuur te verenigen met de ontwikkelingskansen voor economische groei.

Aan de hand van een viertal ideaaltypische scenario's is een voorkeursscenario tot stand gekomen. In dat voorkeursscenario speelt verdichting een belangrijke rol. Het concept van de compacte stad biedt de beste kansen voor een efficiënt ruimtegebruik, een stedelijke ontwikkeling met een uitgebreid voorzieningenpakket, herstructurering van wijken, de kwaliteit van de openbare ruimte en het beheer, het behoud van de identiteit

van het landelijk gebied, een relatief beperkte mobiliteit en een groot aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer.

De gemeente Roosendaal heeft met name in de Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie aangegeven, dat een uitbreiding van het bedrijventerrein Majoppeveld oostelijk van Roosendaal past bij het belang dat gehecht wordt aan de oost-west gerichte ontwikkelings-as. In de Structuurvisie “Op weg naar 2015” was ook al aangegeven dat het bedrijventerrein Majoppeveld in noordoostelijke richting kon worden uitgebreid. Vorenomschreven beleidslijnen worden weer verder doorgetrokken in de **Structuurvisie Plus Bergen op Zoom – Roosendaal**.

Daarnaast werd al in de Structuurvisie van 1994 geconstateerd dat binnen afzienbare tijd een tekort zou ontstaan aan kleinschalige bedrijventerreinen, waarop lokaal verzorgende bedrijven een plaats zouden kunnen vinden. Het beschikbare aanbod op het bedrijventerrein Borchwerf is voor die bedrijven minder geschikt. Daarom werd gesteld dat het gebied De Meeten in oostelijke richting ontwikkeld zou moeten worden, waarbij afstemming met de in ontwikkeling te brengen woonwijk De Landerije een belangrijk aandachtspunt zou moeten zijn.

Voor de uitbreiding van Majoppeveld in de voorgestelde vorm kunnen de volgende argumenten worden gegeven:

1. uitbreiding in de vorm van aansluiting op het bestaande bedrijventerrein heeft voordelen boven een geheel nieuwe locatie, omdat geheel of gedeeltelijk gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur;
2. de Meeten II kan gezien worden als overgangszone tussen de (toekomstige) woonwijk Laagveld en het bedrijventerrein Majoppeveld: woon-werkcombinaties fungeren als buffer.

Specifiek

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Het GVVP is het geactualiseerde integrale verkeers- en vervoerskader voor de periode 2004 – 2015, wat bij lopende en toekomstige ontwikkelingen gehanteerd dient te worden als leidraad voor het beleid, beleidsuitwerking en uitvoering van projecten. Vanuit de hoofddoelstelling: *‘Het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaaleconomisch 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. Monitoring van het verkeers- en vervoersbeleid zal moeten 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. Er zijn dan ook vaste evaluatiemomenten vastgesteld. Op het terrein van de onderscheiden thema’s zijn met name de volgende voorstellen ontwikkeld:

- Voor een betere integratie van trein, streekvervoer en stadsvervoer zijn voorstellen gemaakt voor een nieuwe dienstregeling trein en lijnennetten streek- en stadsvervoer;
- Voor het hoofdfietsnetwerk (kernnet met verbindende routes en overig primair net met ontsluitende routes) zijn kwaliteitseisen gesteld. Gefaseerd komen de diverse schakels en stallingslocaties van het hoofdfietsnetwerk aan bod voor uitwerking en uitvoering;
- Om de verkeersonveiligheid verder terug te dringen wordt ingezet op twee sporen: én continuering van de Duurzaam Veiligaanpak: harde (infrastructurele herinrichting binnen en buiten de bebouwde kom) en zachte (educatie en handhaving) maatregelen én jaarlijkse aanpak van de twee meest onveilige locaties binnen de gemeente (black spots).
- Betere benutting van de bestaande hoofdwegenstructuur Westflank, centrumring en omgeving Oostpoort;
- Nieuwe hoofdinfrastructuur noordoostzijde, ontsluiting Majoppeveld-zuid, omgeving SpoorHaven en Willem Dreesweg/Churchillpoort;
- Uitvoeringsplan Parkeren (UP): Optimaliseren parkeerstructuur centrum door nieuwe locaties voor geconcentreerd parkeren en uitbouwen dynamische parkeerverwijzing;
- Afsluiting Markt en wijziging verkeerscirculatie centrum.

Nota Integraal Veiligheidsbeleid 1999-2002

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 planperiode. 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.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2004-2008

In het Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) is vastgelegd hoe de gemeente de komende jaren het gemeentelijk rioleringsstelsel gaat beheren en onderhouden. Het GRP is een strategisch en beleidsmatig plan, dat door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit betekent dat er in het GRP doelstellingen voor de komende jaren vastgesteld worden. Daarbij is op basis van een gekozen strategie op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de gestelde doelen te bereiken en welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn. Hierbij worden ook de gevolgen voor de rioolheffing voor burgers en bedrijven aangegeven. Op welke wijze de noodzakelijke maatregelen, zoals rioleringvervanging of hydraulische en/of milieumaatregelen, zullen worden uitgevoerd, worden in latere operationele plannen opgenomen.

Met behulp van het GRP 2004-2008 worden de volgende doelstellingen en maatregelen nagestreefd:

- het afvalwater in het buitengebied wordt op een doelmatige wijze ingezameld; alleen panden waarbij het een rendabele investering betreft aansluiten op de riolering;
- zo min mogelijk schoon regenwater of grondwater via de gemengde afvalwaterriolering afvoeren;
- het huidige functioneren van de riolering waarborgen;
- met het rioleringsstelsel het milieu zo min mogelijk betasten.

Om het gemeentelijk rioleringsstelsel optimaal te kunnen beheren en onderhouden zijn personele en financiële middelen noodzakelijk. In totaal is in 2004 € 8,2 miljoen nodig. De lasten stijgen dan jaarlijks tot € 9 miljoen in 2008 door onder andere inflatie en het uitvoeren van meer vervangingen en maatregelen. De kosten worden betaald uit het rioolrecht van 1999-2003 is de rioolheffing jaarlijks met 4,5% gestegen. Omdat de lasten voor het beheer en het onderhoud van de gemeentelijke riolering in de komende planperiode hoger liggen, zal van 2004 tot 2008 de jaarlijkse stijging waarschijnlijk stijgen met 1% naar 5,5%.

Revitalisering Majoppeveld Projectnota StiREA-subsidie

Deze revitaliseringsvisie is vanuit economische optiek gericht op kwaliteitsverbetering en behoud van het bedrijventerrein op langere termijn en biedt tevens een basis voor een nieuwe bestemmingsregeling. Daarnaast biedt de revitaliseringsvisie de basis voor het uitwerken van een concreet maatregelen- en uitvoeringsplan voor de revitalisering. Een dergelijk plan kan naast het bestemmingsplan worden opgesteld als nadere uitwerking en worden gekoppeld aan de uitgifte van gronden.

Het economisch profiel van de gemeente Roosendaal

In de in 1998 verschenen nota "Het economisch profiel van de gemeente Roosendaal" wordt vanuit de regionale taakstelling van Roosendaal de noodzaak uitgesproken te voorzien in een voldoende groot en gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen binnen het gemeentelijk grondgebied. Daarbij is als kernpunt vastgesteld dat voor verschillende typen bedrijvigheid verschillende vestigingscondities gelden, waardoor de economische ontwikkeling ruimtelijk over de stad kan worden verdeeld. Dit betekent concreet dat Borchwerf bedoeld is voor grootschalige bedrijven in de zwaardere milieucategorieën,

Majoppeveld voor de middelzware bedrijvigheid en Vijfhuizenberg en De Meeten (een deel van Majoppeveld) voor kleinschalige bedrijven waarbij het werken gecombineerd kan worden met wonen (woon-werkcombinaties).

Herstructureringsprojecten

Een aantal gebieden binnen Majoppeveld is sterk verpauperd. Het opknappen van het openbaar gebied door inzet van de StiREA-subsidie leidt weliswaar tot verbeterplannen van aanliggende bedrijven maar de panden die leeg staan blijven leeg en verpauperen steeds meer. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het gebied Schotsbossenstraat e.o. Binnen dit gebied waar vooral voormalige productiebedrijven staan, staat 70 % leeg of ligt braak met een forse bodemverontreiniging. De panden zijn niet meer in handen van de ondernemers dus de belangen om er iets mee te doen, liggen anders. De panden zijn ook niet meer geschikt of geschikt te maken voor moderne bedrijvigheid. Sloop en vervolgens nieuwbouw is de enige mogelijkheid.

De gemeente Roosendaal heeft samen met de Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM) een pilotproject opgezet in het kader van het oprichten van de Brabantse Herstructureringsmaatschappij. Dit project is in 2004 als eerste topproject voorgelegd aan het Ministerie van Economische Zaken. De termijn van de StiREA-subsidie is op verzoek van de gemeente enkele keren verlengd maar eindigde op 17 juli 2005. In het kader van deze subsidie hebben al de nodige werkzaamheden op Majoppeveld-Noord plaatsgevonden: de reconstructie van de Leemstraat, de Schotsbossenstraat, de J.F. Vlekkestraat en de Bredaseweg, alsmede de aanleg van een retentiezone langs de J.F. Vlekkestraat.

Welstandsnota gemeente Roosendaal

In juni 2004 is de Welstandsnota gemeente Roosendaal door de raad vastgesteld. Het bedrijventerrein Majoppeveld valt vooral onder regulier welstandsgebied. Aan weerszijden van de A58 valt een deel in bijzonder welstandsgebied.

Ten aanzien van bedrijventerreinen wordt in de Welstandsnota gewezen op de strategische ligging van bedrijventerreinen. De strategische ligging in de stedelijke structuur en de regio maken de bedrijventerreinen tot uitermate geschikte vestigingsplaatsen voor een grote diversiteit aan bedrijfsactiviteiten. De doorgaande wegen en de knooppunten van de hoofdwegen zijn de 'etalages' van het bedrijventerrein. In de overige gebieden is de ruimtelijke kwaliteit ondergeschikt aan de functionaliteit of de gebruikswaarde van de ruimte. De laatste jaren is echter veel zorg en aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van de bedrijventerreinen.

Welstandsniveau

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

Belangrijkste aandachtspunten voor welstandstoezicht:

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

Welstandscriteria

Onderstaande criteria komen voort uit de bestaande aanwezige karakteristieken en het gewenste beeld. De criteria dienen altijd in samenhang met de hiervoor behandelde beschrijving, waardebeoordeling en beleidsrichting van het gebied, gehanteerd te worden.

Plaatsing (bestemmingsplan is maatgevend)

Bij nieuwbouw verbouwing of renovatie dient men de verkaveling, positie ontsluiting en oriëntatie en zoveel mogelijk te voegen naar de reeds aanwezige landschappelijke structuur.

- Situering van representatieve functies aan de openbare ruimte behouden;
- Respecteren van zichtlijnen met het buitengebied;
- Respecteren van de herkenbaarheid van de entreezijde van de bebouwing;
- Bij sterk georganiseerde stedenbouwkundige structuur, ritmiek en/of verkavelingspatroon van het gebied behouden.

Massa en vorm (bestemmingsplan is maatgevend)

Bij nieuwbouw, verbouwingen of renovatie dient men aan te sluiten op de bouwmasa en hoofdvorm van de oorspronkelijke of reeds aanwezige bebouwing.

- Bij een grootschalig complex is het wenselijk te streven naar eenduidige onderdelen of juist een eenvormig geheel met diversiteit in gevelbehandeling;
- Massa en vorm reageren op de belendende bebouwing.
- Gevelkarakteristiek

Bij nieuwbouw, verbouwingen of renovatie dient men aan te sluiten op de gevelkarakteristiek van de oorspronkelijke of reeds aanwezige bebouwing.

- Karakter en architectuur met al aanwezige bebouwing op het terrein interpreteren;
- Op stedenbouwkundig geëigende locaties is individuele expressie wenselijk.

Detailering, kleur en materiaal

Bij verbouwingen of renovatie dient men aan te sluiten op de detailering, kleur en materiaal van de oorspronkelijke of reeds aanwezige bebouwing. Bij nieuwbouw is afwijkende/vernieuwende detailering, kleur, en materiaal mogelijk en op stedenbouwkundig geëigende locaties zelfs wenselijk.

- Bij verbouw of renovatie het oorspronkelijke materiaalgebruik respecteren;
- Uitsluiten van het gebruik van sterk met de omgeving contrasterende kleuren en reflecterende materialen.

Voor het uitbreidingsgebied Majoppeveld Zuid is een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Beleidsnota handhaven, de manier van werken in Roosendaal

Deze beleidsnota bevat het kader voor het handhavingprogramma 2004 en volgende jaren. De doelstelling van het handhavingsbeleid van de Gemeente Roosendaal is als volgt te omschrijven: "Verbeteren van de integraliteit c.q. onderlinge samenhang van de handhaving door middel van het invoeren van programmatische handhaving. Dit houdt in, dat vanuit het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau voor integrale handhaving jaarlijks door het college van burgemeester en wethouders een uitvoeringsprogramma zal worden voorbereid en vastgesteld. Hieruit blijkt welke handhavingactiviteiten in welke mate en samenhang door de verschillende handhavingpartners zullen worden uitgevoerd".

In de handhaving wordt onderscheid gemaakt naar de volgende onderdelen:

- ruimtelijke ordening en bouwen;
- oppervlaktewater;
- natuur;
- milieubeheer;
- openbare orde en veiligheid;
- sociale zekerheid en financiën.

Handhaving is met name gericht op het naleven van regels, verordeningen en wetten.

Centraal in deze beleidsnota over de (integrale) handhaving staan proces en de inhoud voor alle bij dit beleidsveld betrokken partijen. Daartoe zijn de randvoorwaarden en de uitgangspunten voor handhavingsbeleid op een rij gezet, met als doel dat alle betrokken partijen vanuit hetzelfde kader invulling geven c.q. beleidsprioriteiten kunnen vertalen naar de inzet van middelen en personeelskracht.

De vormgeving van handhaving loopt langs meerdere lijnen:

- doelmatigheid/efficiency in de organisatie van de handhaving;
- regiorol en samenwerkingsrol: coördinatie uitvoering en handhaving;
- verankering in de organisatie (Afdeling handhaving).

Programmatisch handhaven als resultante van beleidsvertaling naar uitvoering zal jaarlijks door het college van burgemeester en wethouders in een uitvoeringsprogramma worden vastgelegd.

Waterplan

Het Waterplan is een samenwerkingsproduct van de gemeente Roosendaal, Waterschap Brabantse Delta, Waterleidingmaatschappij Brabant Water en provincie Noord-Brabant. Het Waterplan 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 deze 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 het gewenste eindbeeld.

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. 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.

Middels 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:

- de waterkwaliteit voldoet aan bij wet geregelde minimumnorm en de negatieve invloed van de waterketen hierop is geminimaliseerd;

- het systeem voldoet aan de gestelde veiligheidsnormen voor inundatie;
- de ambities die voortvloeien uit het streven naar de basisinspanning en het waterspoor zijn gerealiseerd;
- grootschalige barrières voor faunapassages in het watersysteem zijn geslecht doordat invulling wordt gegeven aan de ecologische verbindingzone uit het vigerende beleid;
- nieuwe activiteiten worden op duurzame wijze ingepast in het watersysteem en de invloed van bestaande bebouwing is geminimaliseerd;
- de verwachte klimaatsverandering wordt opgevangen middels een systeemgerichte toepassing van het credo vasthouden, bergen, afvoeren;
- de mogelijkheden voor duurzame drinkwaterwinning worden in stand gehouden en bij bewoners en bedrijven is een duurzaam gebruik van (drink)water algemeen geaccepteerd.

Boven op deze doelstellingen die voortvloeien uit het vigerende beleid en al voor een deel gerealiseerd zijn, worden vanuit dit Waterplan extra ambities geformuleerd "de na te streven kwaliteit". Deze verschilt per stroomgebied.

Milieubeleidsplan 2004-2008

Het milieubeleidsplan geeft het beleidskader aan voor milieu in de gemeente Roosendaal voor de een periode van 4 jaren. Het geformuleerde beleid is een verdere uitwerking van de Startnotitie "Inhoudelijke aandachtspunten voor het nieuwe geactualiseerde milieubeleidsplan 2003-2007" die in 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. De Startnotitie resulteerde in de formulering van vijf opgaven: Verinnerlijkingsopgave, Bedrijfsgerichte opgave, Omgevingsgerichte opgave, Communicatieve opgave en de Organisatorische opgave. Deze opgaven zijn in het milieubeleidsplan verder 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. Op deze wijze zijn per thema de ambities, doelen en activiteiten voor de komende 4 jaren in de gemeente beschreven.

Op grond van de ambities, doelen en activiteiten uit het Milieubeleidsplan zal vervolgens een Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) worden opgesteld.

In april 2003 is de startnotitie "inhoudelijke aandachtspunten voor het nieuwe geactualiseerde milieubeleidsplan 2003-2007" door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Het nieuwe milieubeleidsplan zal voor een groot deel een voortzetting van het reeds in gang gezette beleid zijn. De nadruk ligt op de uitvoering van dit beleid door middel van een verdere inbedding in de organisatie.

HOOFDSTUK 3 BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED

3.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Historische ontwikkeling

De eerste ontwikkeling van het bedrijventerrein Majoppeveld betrof de vestiging van Philips in 1947, direct ten oosten van de wijk Kalsdonk, de eerste uitbreidingswijk in het kader van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. In de vijftiger en zestiger jaren breidde het bedrijventerrein zich uit in oostelijke richting, zowel ten noorden als ten zuiden van de A58. De gronden vallend in het plan Oude Ettensebaan, werden in 1960 uitgegeven. In het noorden werd een deel van het bedrijventerrein op Rucphens grondgebied gerealiseerd. (plandeel Het Leen). Hiertoe werd indertijd een gemeenschappelijke regeling in het leven geroepen.

Ook in de zeventiger en tachtiger jaren van de vorige eeuw is het bedrijventerrein uitgebreid met een aantal kleinere gebieden, waaronder het gebied De Meeten tussen de Rucphensebaan en de woonwijk Kortendijk. Aan de noordzijde van de A58 breidt het bedrijventerrein zich nog steeds in oostelijke richting uit. Veel garagebedrijven hebben een kavel met een front naar de A58. Op het grondgebied van de gemeente Rucphen is een terreindeel herontwikkeld. Hier hebben zich kleinschalige bedrijven gevestigd. Een (her)ontwikkeling uit het begin van de jaren negentig betreft de realisering van de Woonboulevard langs de rijksweg A58 in Majoppeveld-Zuid, dicht bij de afslag Roosendaal-Oost.

De uitgegeven gronden zijn volledig in particuliere eigendom. Enkele kavels zijn nog voorhanden op Majoppeveld-Noord, maar deze zijn reeds gereserveerd c.q. in optie bij bedrijven. Op Majoppeveld-Zuid liggen op diverse plaatsen delen van kavels braak, deels als interne reserve voor de gevestigde bedrijven, deels in de verkoop. Deze braakliggende gronden zijn eveneens in handen van particulieren.

Ruimtelijke beschrijving

Op het bedrijventerrein Majoppeveld zijn circa 300 bedrijven gevestigd. Naar rato van het aantal vestigingen vervullen de handel en de industrie en in mindere mate autoreparatie en transport op Majoppeveld een dominerende rol. Het gaat hier echter veelal om kleinschaliger bedrijven dan in de industriële sector.

Vanuit ruimtelijk-functioneel oogpunt zijn met betrekking tot de huidige bedrijvigheid samenhangende deelgebieden te onderscheiden:

I Noord 1

Het gebied ten westen van de J.F. Vlekkestraat en het gebied ten noorden van de Leemstraat wordt gekenmerkt door grootschalige industriële bedrijven, waarbij de Philipsvestiging domineert.

II Boerkensleen

Dit gebied, dat een soort enclave vormt in deelgebied Noord, wordt gekenmerkt door kleinschalige bedrijven, waarbij in veel gevallen woon-werk-combinaties voorhanden zijn.

III Noord 2

Het gebied ten oosten van de J.F. Vlekkestraat en ten zuiden van de Leemstraat wordt gekenmerkt door middelgrote handels-, distributie- en garagebedrijven.

IV De Woonboulevard

Dit betreft een uit het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw daterende ontwikkeling nabij de afslag Roosendaal Oost vanaf de rijksweg A58, waarin bouwmarkten, meubelzaken en aanverwante grootschalige detailhandelsactiviteiten alsmede een wegrestaurant geconcentreerd zijn. Het gebied heeft uit stedenbouwkundig oogpunt een verbrokkelde indruk.

V De Meeten

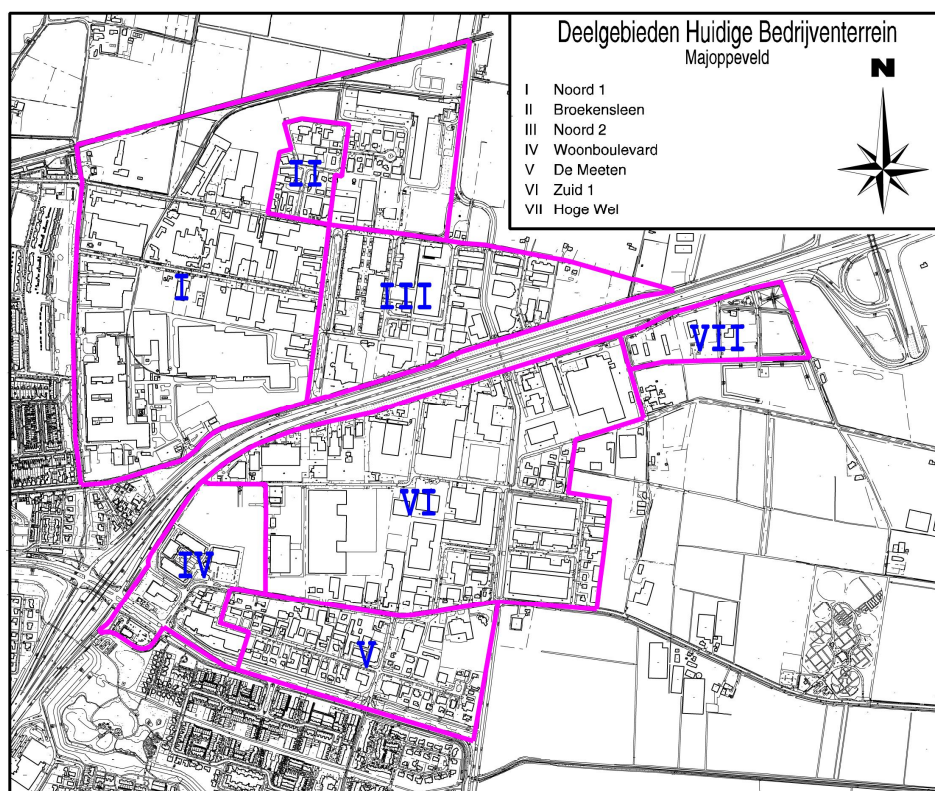
Het gebied tussen de Rucphensebaan en de Dijkrand wordt gekenmerkt door kleinschalige bedrijven, met veel woon-werk combinaties. Opvallend is ook de aanwezigheid van showroomachtige functies, kantoorvestigingen en een mortuarium. Ook zijn in het gebied diverse woningen aanwezig. Veel woningen stonden er al op het moment dit gebied medio jaren zeventig werd ontwikkeld als bedrijventerrein. Daarnaast zijn er ook veel dienstwoningen gerealiseerd.

VI Zuid 1

Het gebied tussen Rucphensebaan, Woonboulevard, Rijksweg A58, Bakkersbergweg, Atoomweg en Nucleonweg wordt gekenmerkt door middelgrote en grote bedrijven met een divers karakter.

VII Hoge Wel

Aan de uiterste oostzijde van het huidige bedrijventerrein is een aantal autorecyclebedrijven gevestigd.



De representativiteit en de kwaliteit van particuliere panden zijn zeer wisselend. De terreinen tussen de Schotsbossenstraat en de Leemstraat op Majoppeveld-Noord zijn dicht bebouwd met weinig aantrekkelijke panden. Ook in de omgeving van de Protonweg-Neutronweg-Wijnkorenstraat op Majoppeveld-Zuid laat de kwaliteit van panden en terreinen te wensen over.

De kwaliteit van de groenvoorzieningen op particuliere terreinen verschilt sterk. Het bedrijventerrein maakt een ruige indruk als gevolg van grote braakliggende percelen die in het algemeen extensief onderhouden worden. Op sommige plaatsen komt open opslag voor.

Het gemeentelijk en provinciaal beleid is erop gericht de locatie Hoge Wel te handhaven voor autodemontagebedrijven en autohandelsbedrijven. Daarbij dient er nadrukkelijk naar gestreefd te worden deze locatie zo aan te kleden dat het negatieve effect op de entree van het bedrijventerrein zo gering mogelijk wordt gehouden.

3.2 Functionele analyse

Het gebruik in het plangebied is hoofdzakelijk bedrijvigheid, daarnaast zijn nog enkele bedrijfswoningen en andere voorzieningen.

Demografische gegevens

In april 2005 waren er 109 bedrijfsvestigingen in Majoppeveld- Noord en 133 bedrijfsvestigingen in Majoppeveld- Zuid. Het aantal arbeidsplaatsen was in april 2005 in Majoppeveld- Noord 3175 en in Majoppeveld- Zuid 2366. In Majoppeveld staan ook een aantal bedrijfswoningen, de totale bevolking op 1 januari 2006 in Majoppeveld bestaat uit 317 personen.

Wonen

Op het bedrijventerrein staat een behoorlijk aantal bedrijfswoningen, zowel op Majoppeveld-Noord als op Majoppeveld- Zuid. In totaal gaat het om circa 90 woningen, met name ook in het gebied De Meeten (het meest zuidelijk deel van Mahjoppeveld Zuid). Mede gezien de nabije ligging van de woonwijk Kortendijk is dit een logische keuze. In het gebied rond Boerkensleen zijn eveneens veel bedrijven met een bedrijfswoning gerealiseerd.

In het algemeen geldt dat tegenover de potentiële overlast voor woningen op een bedrijventerrein, de aanwezigheid van woningen een bepaalde mate van sociale controle met zich mee brengt die een gunstige invloed op de beperking van criminaliteit op het terrein kan hebben.

Detailhandel

Op Majoppeveld zijn twee deelgebieden aan te wijzen waar een concentratie van (groot-schalige) detailhandelsactiviteiten heeft plaatsgevonden. Naast de Woonboulevard (meubel- en doe-het-zelf branche) zijn in het deelgebied Noord 2 veel detailhandelsbedrijven in het ABC-segment (auto's-boten-caravans) gevestigd. Deze laatste concentratie is min of meer "vanzelf" ontstaan zonder dat daar een sturend beleid aan ten grondslag lag. De zichtlocatie langs de Rijksweg zal hierop een positieve invloed hebben uitgeoefend.

Horeca

In het plangebied is één horecavestiging gelegen, het wegrestaurant gesitueerd in de zuidwesthoek van Majoppeveld.

Sociaal-culturele voorzieningen

Op Majoppeveld-Zuid is aan de Bakkersbergweg het medisch kinderdagverblijf "De Stegel" gevestigd. Deze functie past qua karakter niet bij het bedrijventerrein en zal daarom worden verplaatst.

Bedrijven

Op Majoppeveld-Noord is een schakelstation van Essent gevestigd. De hoogspannings-leidingen lopen vanuit het schakelstation direct in noordelijke richting en leggen derhalve geen beperkingen op aan de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein.

Voor de bedrijfsvoering van enkele industriële vestigingen op Majoppeveld zijn stam-spoorlijnen aangelegd.

3.3 Verkeer en infrastructuur

Autobereikbaarheid

De rijksweg A58 splitst beide delen van het bedrijventerrein in een noordelijk en een zuidelijk deel en is voor beide delen dan ook de belangrijkste aanvoerroute (gelijkmatig verdeeld over de route vanuit Breda en de route vanuit Bergen op Zoom).

Het verkeer komend vanuit de richting Breda maakt thans vaak gebruik van de afslag Zegge/Majoppeveld, ten oosten van het bedrijventerrein. De route naar Majoppeveld-Noord loopt vanaf hier via de Bredaseweg, die het gebied aan de zuidzijde ontsluit. Het wegprofiel van de Bredaseweg voldoet aan de eisen die het moderne vrachtverkeer stelt.

De route naar Majoppeveld-Zuid gaat vanuit Breda vanaf de afslag Zegge/Majoppeveld via de Ettenseweg, die het gebied ontsluit. Aan de entree van het bedrijventerrein wordt afbreuk gedaan door de onverzorgde presentatie van de autosloperijen. De doorstroming wordt ook langs deze route gehinderd door geparkeerde auto's nabij de sloperijen. Deze route is voor fietsers niet veilig.

Het verkeer komend vanuit de richting Bergen op Zoom maakt normaliter gebruik van de afslag Roosendaal-Oost/Majoppeveld, ten westen van het bedrijventerrein. De route naar Majoppeveld-Noord loopt vanaf hier via de Van Beethovenlaan, de Strausslaan en de Bredaseweg. Deze route voert gedeeltelijk door de wijk Kalsdonk, waarbij met name het zware vrachtverkeer overlast met zich meebrengt voor de bewoners van deze wijk. Het gebruik van de afslag Zegge door dit bestemmingsverkeer ligt gezien de grotere afstand niet voor de hand.

Het vrachtverkeer, dat via de A17 uit de richting van Rotterdam komt, maakt frequent gebruik van de route Gastelseweg-Christiaan Huygensstraat, die door de woonwijk Kalsdonk loopt. Dit leidt tot overlast in de woonwijk.

De route naar Majoppeveld-Zuid loopt vanaf de afslag Roosendaal-Oost/Majoppeveld via de Van Beethovenlaan en de Rucphensebaan. De kruising Dijkrand-Rucphensebaan wordt zwaar belast door het verkeer van en naar de woonboulevard, het wegrestaurant en de kern Rucphen. De verkeersafwikkeling via de kruising Dijkrand-Rucphensebaan heeft verbetering.

Interne verkeersstructuur

De wegenstructuur op Majoppeveld-Noord heeft de vorm van een gelijkbenige driehoek. De interne ontsluiting wordt thans gevormd door de Bredaseweg. De rijsnelheid op deze weg, die grotendeels binnen de bebouwde kom ligt, is in de praktijk hoger dan de toegestane rijsnelheid van 50 km/uur. Dit is met name het gevolg van de lange rechtstand, evenwijdig aan de A58 en het feit dat er nauwelijks of geen sprake is van aanliggende functies (en dus in- en uitvoegend verkeer). De Leemstraat vormt de tweede poot van de driehoek. Deze weg wordt eveneens gebruikt als een ontsluitingsweg, maar is door de smalle rijbaan in combinatie met parkeren minder geschikt. Deze weg is via het Keulsveld aangesloten op de

Bredaseweg. Het profiel van de Leemstraat tussen de Zwaanhoefstraat en de J.F. Vlekkestraat bedraagt 6 m., het profiel tussen de J.F. Vlekkestraat en Keulsveld is 7 m. Keulsveld zelf is 7 m. breed.

De driehoek wordt gesloten door de Zwaanhoefstraat, die de begrenzing vormt tussen Majoppeveld-Noord en de wijk Kalsdonk. De Zwaanhoefstraat ontsluit naast het bedrijventerrein, het woongebied Kalsdonk en sluit aan op de uitvalsroute in noordelijke richting onder andere bedrijventerrein Borchwerf. Halverwege het gebied ligt de J.F. Vlekkestraat. De vormgeving, dubbele rijbaan en een ruim wegprofiel met fietsvoorzieningen, suggereert een ontsluitingsfunctie. Als gevolg van de ligging binnen het bedrijventerrein heeft de weg eerder een verblijfsfunctie.

In de huidige situatie wordt de Bredaseweg veel gebruikt door onder andere verkeer vanuit de richting Breda naar het, noordelijk gelegen, bedrijventerrein Borchwerf. Gevolg hiervan is doorgaand verkeer door de woonwijk Kalsdonk.

De wegenstructuur op Majoppeveld-Zuid wordt gedomineerd door twee min of meer oost-west lopende ontsluitingswegen, de Ettenseweg en de Rucphensebaan. De Ettenseweg kent dezelfde problematiek als de Bredaseweg: als gevolg van de lange rechtstanden en de evenwijdige ligging aan de rijksweg A58 is de snelheid van het autoverkeer hoog. De Rucphensebaan is in gebruik als verbindingsroute tussen Rucphen en Roosendaal en als ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein. Aan de weg zijn diverse erftoegangen van bedrijven gesitueerd en er ligt een fietspad, de weg maakt dan ook onderdeel uit van woon-school fietsroutes. In combinatie met het lommerrijke profiel is de weg eigenlijk niet langer geschikt als centrale ontsluitingsweg.

Een directe dwarsverbinding tussen de beide genoemde ontsluitingswegen ontbreekt. Vanaf de Ettenseweg is er geen uitnodigende zijstraat die naar de bedrijven op Majoppeveld-Zuid leidt. Plaatselijk bekenden zullen gebruik maken van de indirecte route Bakkersbergweg-Atoomweg-Wijnkorenstraat.

De interne verkeersstructuur van zowel het zuidelijk als het noordelijk deel behoeft verbetering. Voor bezoekers is de structuur van het terrein in de huidige situatie moeilijk te doorgronden.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

De ontsluitingsroutes die worden gebruikt door het gemotoriseerde verkeer worden eveneens door het fietsverkeer gebruikt. Daarbij liggen de woongebieden direct tegen het bedrijventerrein aan.

- Kalsdonk aan de westzijde van het noordelijke deel; de routes verlopen via de Bredaseweg, de Schotsbossenstraat en de Leemstraat.
- Kortendijk aan de zuidzijde van het zuidelijke deel; de routes verlopen via de Dijkrand, de Rucphensebaan en de Driehoekstraat.

Hoewel de bereikbaarheid van het terrein voor het fietsverkeer tevens wordt bepaald door het gehele fietsroutenetwerk binnen Roosendaal, kan worden gesteld dat de ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer voldoende is.

Op diverse plaatsen op het bedrijventerrein zijn voorzieningen voor het langzaam verkeer getroffen. Op Majoppeveld-Noord zijn langs de Bredaseweg en de Zwaanhoefstraat vrijliggende fietspaden en gedeeltelijk trottoirs (aan de Bredaseweg tussen de Zwaanhoefstraat en de J.F. Vlekkestraat). Elders op Majoppeveld-Noord ontbreken fietsvoorzieningen. Trottoirs zijn op meer plaatsen te vinden, behalve op Boerkensleen, hetgeen minder logisch is gezien de daar gevestigde combinaties van wonen en werken.

Op Majoppeveld-Zuid wordt de Rucphensebaan veelvuldig gebruikt door schoolgaande kinderen uit Rucphen. Langs deze weg zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Verder zijn er op dit deel van het bedrijventerrein geen fietsvoorzieningen aanwezig en ook trottoirs ontbreken. Dit is gezien de functie van het gebied geen daadwerkelijk knelpunt.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Vanaf 1999 is het bedrijventerrein Majoppeveld Noord bereikbaar met de spitsbus die ook Borchwerf ontsluit via de Leemstraat, Keulsveld en de Bredaseweg. Buurtbus 211 rijdt 12 maal per dag via de Bredaseweg.

De streekbus naar Rucphen (lijn 12) rijdt via de Dijkrand en de Rucphensebaan naar Rucphen. Het gaat om een uurfrequentie met verdichting in de ochtendspits.

Parkeervoorzieningen

Er wordt onderscheid gemaakt naar parkeervoorzieningen voor vrachtauto's en parkeervoorzieningen voor personenauto's.

In de volgende straten mogen vrachtwagens 's nachts en in het weekeinde in het openbare gebied geparkeerd worden: op Majoppeveld-Noord aan het Zeggeveld en de J.F. Vlekkestraat; op Majoppeveld-Zuid aan de Protonweg en op de hoek Atoomweg-Neutronweg. De terreinen aan het Zeggeveld en de Protonweg zijn niet of nauwelijks afgescheiden van de doorgaande weg. Hierdoor laat de gebruikersvriendelijkheid te wensen over en wordt de verkeersveiligheid nadelig beïnvloed.

Het uitgangspunt is dat personenauto's op eigen terrein worden geparkeerd. Er zijn nauwelijks openbare parkeervoorzieningen, met uitzondering van de voorzieningen aan de Zwaanhoefstraat en aan de J.F. Vlekkestraat waar insteekhavens zijn gecreëerd. De parkeervoorzieningen aan de J.F. Vlekkestraat worden weinig gebruikt. De parkeerplaatsen aan de Zwaanhoefstraat daarentegen worden intensief gebruikt, met name door medewerkers van de vesting van Philips. In de Schotsbossenstraat is sprake van parkeeroverlast. Op Majoppeveld-Zuid is de parkeerintensiteit op enkele plaatsen dermate hoog dat van de bermen gebruik wordt gemaakt. Dit is met name aan de Elektronweg en de Neutronweg het geval.

Route gevaarlijke stoffen

Er is door het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 23 april 1996 een route gevaarlijke stoffen ingesteld. De volgende straten en wegen zijn, voorzover relevant voor het plangebied Majoppeveld opgenomen in de Roosendaalse route gevaarlijke stoffen:

- routes voor het doorgaande verkeer: de rijkswegen A17 en A58
- routes voor het bestemmingsverkeer:
 1. Majoppeveld-Noord: Bredaseweg vanaf afslag Zegge/Majoppeveld tot kruising Zwaanhoefstraat, Zwaanhoefstraat, Leemstraat, Keulsveld, Venneveld, Zeggeveld, Lage Zegge, Schuurakker, J.F. Vlekkestraat en Schotsbossenstraat;
 2. Ettenseweg, Rucphensebaan tot en met de kruising Nucleonweg, De Meeten, Driehoekstraat tot en met de kruising met De Meeten, Electronweg, Wijnkorenstraat, Nucleonweg, Neutronweg, Protonweg, Atoomweg en Bakkersbergweg.

Als gevolg van de geprojecteerde veranderingen in de ontsluitingsstructuur van Majoppeveld zullen in deze route wijzigingen worden aangebracht. Het is trouwens sowieso wenselijk de route kritisch te bezien.

3.4 Groen

De belangrijkste groenstructuur op het bedrijventerrein wordt gevormd door de zone langs de Omloopleiding Bakkersberg, het verlengde van de Krampenloop. Deze brede vaart loopt in noord-zuid richting over het gehele bedrijventerrein en vormt ten zuiden van het bedrijventerrein de rand van de wijk Kortendijk. De Omloopleiding Bakkersberg is aangelegd ten behoeve van de afwatering op stedelijk niveau en het landelijk gebied.

In de huidige situatie komt de kwaliteit van de waterloop en de zone erlangs niet tot uitdrukking in het bedrijventerrein.

De openbare ruimte is verder grotendeels beperkt tot bermen langs de wegen, die weinig attractief zijn ingericht. Dit wordt deels veroorzaakt door de aanwezigheid van kabels en leidingen die het aanbrengen van structureel groen in de vorm van diepwortelende beplanting onmogelijk maken. Met name op Majoppeveld Zuid wordt de berm op diverse plaatsen als parkeergelegenheid gebruikt.

Langs de A58 staan eiken. Deze soms driedubbele rij kan gezien worden als een groene entree tot de stad. In de Schotsbossenstraat is een laanbeplanting van linden aanwezig en langs de Rucphensebaan staan fraaie eiken. Dit is een historische verbindingsweg tussen Roosendaal en Rucphen die nog voorzien is van een doorgaande laanstructuur.

Recent is ter hoogte van de afslag Zegge een grondlichaam aangelegd dat begroeid zal raken met beplanting. Het markeert het begin van het stedelijk gebied.

3.5 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Archeologie en ruimtelijk beleid

In aansluiting op het verdrag van Malta streeft de provincie Noord-Brabant naar een versterking van de relatie ruimtelijke ordening en archeologie. Concreet betekent dit dat de bescherming van het archeologisch erfgoed vastgelegd dient te worden en dat bij ruimtelijke afwegingen rekening gehouden wordt met archeologische waarden (aandacht voor de onderste lagen, zie Streekplan Noord-Brabant 2002).

Ter effectivering van dit beleid zijn de door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) opgestelde Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) beschikbaar als toetsingskader bij beoordeling van ruimtelijke plannen en projecten.

Op de AMK staan alle thans bekende terreinen in Noord-Brabant die archeologisch van belang zijn. De IKAW geeft de plaatsen aan waar sprake is van een trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem. Het uitgangspunt hierbij is dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen.

Gezien dit uitgangspunt moeten in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge of middelhoge verwachtingswaarde voor archeologisch erfgoed, de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart worden gebracht.

Indicatieve archeologische waarde

In 2002 en 2003 is in opdracht van de gemeente door RAAP Archeologisch Adviesbureau een archeologisch onderzoek verricht in de uitbreidingsgebieden van Majoppeveld. Dit onderzoek bestond uit een inventariserend archeologisch onderzoek (karterend booronderzoek en oppervlaktekartering).

Er zijn diverse aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen. Tijdens het karterend booronderzoek is op een zestal plaatsen zijn in de boringen vuursteenartefacten aangetroffen. Tijdens het veldonderzoek is op tien plaatsen vuursteen aangetroffen. Met betrekking tot enkele vindplaatsen wordt nader onderzoek aanbevolen.

Monumenten

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Wel was er aan de Oude Ettensebaan de Bernardushoeve gesitueerd, maar deze boerderij is inmiddels vanwege de aanleg van de ontsluitingsweg, die de Dijkrand verbindt via de Rucphensebaan met het aansluitpunt Zegge, gesloopt. De Bernardushoeve was weliswaar opgenomen in de in 1990 verschenen rapportage in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project, maar het complex bezat behoudens wat speciale details (Art Deco stijlelementen aan de woning) geen zodanige specifieke monumentale waarde om het te plaatsen op de gemeentelijke monumentenlijst. Om die reden is het pand gesloopt. De specifieke elementen zijn bij de sloop behouden gebleven.

3.6 Veiligheid

Onder veiligheid wordt verstaan het aantal meldingen/aangiftes dat is binnengekomen bij de politie in de loop van 12 maanden, onderscheiden naar: verkeer (verkeersongevallen, géén overtredingen), parkeren (parkeerprobleem), diefstal (uit woningen, auto, etc; geen bedrijven), geweld (met en zonder letsel, bedreigingen, zedendelicten), vandalisme (vernielingen, graffiti, dierenmishandeling) en sociale problemen (onder andere burenruzies, conflicten, overlast, geluidshinder, zelfdoding). Bij diefstal, geweld en vandalisme (vernieling auto, openbaar vervoer, etc.) worden alleen aangiftes geteld; bij verkeer, parkeren, sociale problemen en vandalisme (baldadigheid, graffiti, dierenmishandeling) alle meldingen.

Roosendaal in vergelijkend perspectief

Roosendaal blijkt een relatief veilige gemeente met minder misdrijven dan gemiddeld in gemeenten van deze omvang. Volgens het CBS heeft de politie in 2002 in Roosendaal 72 misdrijven per 1.000 inwoners geregistreerd.

In vergelijking met politieregio Midden- en West-Brabant zijn er in Roosendaal relatief weinig inwoners die vinden dat zaken als woninginbraak, autodelicten (inbraak, vernieling) fietsendiefstal en graffiti vaak voorkomen in hun buurt. Als het gaat om "verloedering" van de buurt neemt Roosendaal in vergelijking met andere middelgrote gemeenten een middenpositie in.

Een kwart van de Roosendaalse bevolking zegt zich wel eens onveilig te voelen. In de regio is dat 30% en in Nederland 28%. Vrouwen voelen zich vaker onveilig dan mannen (28 versus 21 procent). Van alle leeftijdsgroepen voelen de jongeren (16-19 jaar) zich het vaakst onveilig (36 procent).

Roosendaalse trend

Het aantal geregistreerde misdrijven is in Roosendaal tussen 2002 en 2003 licht gedaald. Dat geldt voor alle onderscheiden soorten misdrijven, maar niet voor alle soorten overlast. Bij woninginbraak en autodiefstal gaat het duidelijk om een langjarige dalende trend. Het aantal bij de politie gemelde burens- en relatieproblemen is sinds 1997 bijna verdrievoudigd. Het is niet aannemelijk dat het aantal zo sterk is gestegen. Waarschijnlijker is dat, mede door de aandacht voor huishoudelijk geweld, er eerder melding van gemaakt wordt bij de politie. Een soortgelijk effect speelt bij drugsoverlast. De explosieve stijging van het aantal meldingen in 2003 is vooral het gevolg van het in gebruik nemen van een aparte meldlijn in het kader van het project Courage.

Volgens de bewonersenquête 2003 zijn minder mensen het slachtoffer geweest van beschadiging van de auto en mishandeling of bedreiging dan twee jaar eerder. Er zijn echter meer mensen die zeggen dat hun (brom)fiets of iets uit hun auto gestolen is dan in 2001.

Majoppeveld

In de Bewonersenquête 2005 is voor de eerste keer ook gevraagd of men zich wel eens onveilig voelt in de eigen buurt. Bijna een kwart antwoordt daarop bevestigend, wat ook betekent dat ruim driekwart zich nooit onveilig voelt in hun eigen buurt. In Majoppeveld voelen mensen zich meer dan gemiddeld wel eens onveilig. Er is mensen de vraag voorgelegd of ze met een rapportcijfer aan willen geven hoe veilig (10) of onveilig (1) ze zich voelen in hun eigen buurt. Het gemiddelde rapportcijfer dat de Roosendaalse bevolking geeft voor de veiligheid in de eigen buurt is 7,1. De industriegebieden krijgen het cijfer 6,7 dus daar voelt men zich minder veilig dan gemiddeld.

Het percentage slachtoffers van woninginbraak is alleen in de Industriegebieden significant hoger dan gemiddeld (19 versus 7 procent), dit blijkt echter niet uit de politiecijfers. Zowel in 2003 als in 2004 was het relatieve aantal woninginbraken daar gemiddeld. Mogelijk is er in de eerste helft van 2005 een stijging geweest of rekenen de mensen bedrijfsinbraken ook mee.

Specifiek voor Majoppeveld is dat het veiligheidsgevoel negatief wordt beïnvloed door de vaak verwaarloosde braakliggende terreinen. In weerwil van de sociale controle die de aanwezigheid van bedrijfswoningen met zich mee brengt, maakt het bedrijventerrein geen uitnodigende indruk.

Langs de meeste straten op het bedrijventerrein staan lantaarnpalen op een onderlinge afstand van 30 meter. De openbare verlichting wordt hiermee als matig beoordeeld.

3.7 Milieu

Voor wat betreft de milieuaspecten wordt verwezen naar hoofdstuk 4, waarin een integrale milieuparagraaf is opgenomen.

3.8 Belemmeringen

Buisleidingen

Planologisch relevante buisleidingen dienen in een bestemmingsplan bestemd te worden en te worden voorzien van stroken waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Aan de noordrand van het plangebied zijn 2 hogedruk gasleidingen parallel aan de spoorlijn Roosendaal –Breda gelegen. Het betreft een 8"-leiding en een leiding met een diameter van 250 mm ($\pm 10''$).

Aan de westrand van het plangebied is eveneens een hogedruk gasleiding gelegen die ter hoogte van de kruising Leemstraat-Zwaanhoefstraat aftakt naar het GOS van Philips Lighting NV.

Parallel aan deze 6"-hogedruk gasleiding is een zuurstofleiding van Air Liquide gelegen. Deze leiding takt af van de buisleidingenstraat Rotterdam-Antwerpen en levert zuurstof voor de glasoven van Philips.

De aanwezige buisleidingen aan de rand van het plangebied zijn weergegeven in volgende tabel:

Soort	Beheerder	Druk	Diameter	Bebouwingsafstand	Bebouwingsafstand	Toetsingsafstand
		Bar	inch	Woonwijken, Flatgebouwen en Cat-1 objecten	Incidentele bebouwing en Cat-2 objecten	
Aardgas	Gasunie	40	6	4 m	4 m	20 m
	Gasunie	40	8	7 m	4 m	20 m
	Gasunie	40	10	9 m	4 m	25 m
Zuurstof	Air Liquide			-	-	-

Er zijn geen bebouwingsafstanden bekend voor het vervoer door buisleidingen van zuurstof. In Safeti-NL is zuurstof niet als gevaarlijke stof opgenomen.

Bronnen:

- Handreiking "Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG 1998".
- E-topkaartZ-692-KT-49F, laatst gewijzigd: 2003-12-04, Gasunie.

- Belemmeringenkaart, Gemeente Roosendaal, januari 2005

3.9 Water

Voor wat betreft de wateraspecten wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze toelichting. In paragraaf 4.9 worden integraal alle relevante wateraspecten behandeld.

HOOFDSTUK 4

PLANBESCHRIJVING

4.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De positie van Majoppeveld in relatie tot regio en andere bedrijventerreinen in Roosendaal

Roosendaal vervult op het gebied van de werkgelegenheid een regionale en op onderdelen zelfs een bovenregionale functie.

Deze functie wordt onderbouwd door een aantal belangrijke gegevens, enerzijds als gevolg van de eigen kracht van Roosendaal en anderzijds als gevolg van planologisch beleid door de provincie.

Roosendaal is gunstig gelegen ten opzicht van het rijkswegennet. Belangrijke noord-zuid en oost-west assen komen in Roosendaal samen waardoor Roosendaal een goede vestigingsplaats is voor logistieke en distributieve bedrijven.

Wat voor het rijkswegennet geldt, is ook van toepassing voor het spoorwegennet, waardoor de bereikbaarheid van de stad alleen maar wordt verbeterd.

De hiervoor aangehaalde voordelen wegen nog zwaarder als daarbij beschouwd wordt dat Roosendaal is gesitueerd tussen de twee wereldhavens Rotterdam en Antwerpen.

Met het gegeven dat Roosendaal in westelijk Noord-Brabant de centrumgemeente is, bestaat er daarom voldoende basis om de economische groei van Roosendaal te waarborgen. Het belang van de regio op dit gebied is nog eens onderstreept door de Nota 'Pieken in de Delta' en door de nota Ruimte van het kabinet.

De gevestigde Roosendaalse bedrijven die in belangrijke mate bijdragen aan die economische groei, zullen ook in de gelegenheid moeten kunnen zijn hun bedrijf binnen Roosendaal te verplaatsen als dat nodig blijkt te zijn bijvoorbeeld omdat uitbreiding op de huidige locatie vanwege ruimtegebrek of om milieutechnische redenen niet meer mogelijk is.

Bedrijven van buiten Roosendaal kunnen om verschillende redenen zich in Roosendaal vestigen. Enerzijds omdat Roosendaal voldoet aan het profiel van vestigingsvoorwaarden dat die bedrijven voor zichzelf hebben gesteld bij hun plannen om een nieuw bedrijf te vestigen. Anderzijds kan het ook gebeuren dat een bedrijf zich in Roosendaal vestigt omdat er geen andere keuze is. Dit laatste geldt vooral voor de bedrijven vanuit de regio. Hierbij speelt ook het planologische beleid van de provincie een belangrijke rol.

Uit onderzoeken van de provincie naar de behoefte van bedrijventerreinen eind negentiger jaren is naar voren gekomen dat Roosendaal met Borchwerf 2 en Majoppeveld nog een uitbreiding van het bedrijventerreinenareaal tot stand mag brengen. Naast Moerdijkse Hoek is dat op de korte en middenlange termijn de enige grootschalige uitbreiding in dit gedeelte van de provincie. Gezien het gekozen bedrijfsprofiel voor Moerdijkse Hoek; milieucategorie 6 en grootschalige logistiek en distributie, is Roosendaal voor andere bedrijven van enige omvang dus de komende jaren nagenoeg de enige mogelijkheid. De omliggende gemeenten hebben weliswaar voor de korte

termijn nog een beperkte voorraad bedrijventerrein (enige tientallen hectaren), maar op de wat langere termijn niet meer.

Het hiervoor genoemde beleid is vastgelegd in het uitwerkingsprogramma werken van het streekplan.

Het provinciale ruimtelijke beleid had voor de regio om Roosendaal ook de nodige consequenties.

De provincie acht uitbreiding van kleine kernen ten behoeve van bedrijventerrein niet gewenst en op het moment dat bedrijven in kleine kernen groter zijn of worden dan 5.000 m², horen die naar de mening van de provincie niet meer in de kleine kernen thuis.

Dat leidt ertoe dat kleinere bedrijven op het moment dat een nieuwe bedrijfshuisvesting aan de orde komt, vestiging in de steden, waaronder Roosendaal nagenoeg als enige mogelijkheid hebben. Op de wachtlijst die door de gemeente is aangelegd, staan dan ook bedrijven vanuit heel West-Brabant.

Er is erg veel vraag naar wat kleine bedrijfskavels. De regionale ontwikkelingsmaatschappij N.V. Rewin West-Brabant heeft in opdracht van de gemeente enige tijd de vraag geregistreerd van bedrijven die in westelijk West-Brabant interesse hebben getoond voor een vestiging op Majoppeveld-Zuid. Een belangrijk deel (ca.40%) was afkomstig uit de gemeente Roosendaal. Deze categorie opteert in overwegende mate voor kleinschalige kavels in de orde van 1500 tot 4000 m². Een tweede categorie (ca.36%) blijkt afkomstig uit de omliggende plaatsen (Zundert, Schijf, Sprundel, Rucphen, Sint-Willebrord, Zegge, Huijbergen, Seppe, Hoeven en Rijsbergen). Rode draad in deze sector is dat ruim 80% zich focust op kleinschalige kavels, terwijl een niet onbelangrijk deel zich ook richt op wat grootschalige kavels. Het laatste vindt met name zijn oorzaak in het gegeven, dat het provinciaal beleid met betrekking tot de beperking van de kavels in kleine gemeenten langzamerhand zijn effect geeft. De derde categorie (ca. 26%) wordt gevormd door investeerders die van buiten de regio serieuze belangstelling hebben getoond voor een bedrijfsvestiging in de regio en daarbij in overwegende mate overwegen om een kleinschalige investering te effectueren.

Deze categorie is voor de stad Roosendaal en niet te vergeten voor de regio West-Brabant een niet onbelangrijke. Jaarlijks groeit de arbeidsmarkt in West-Brabant – alleen al door schoolverlaters – met ruim 4000 personen. De autonome groei van de in West-Brabant gevestigde bedrijven is gemiddeld gesproken onvoldoende om dit aantal in de arbeidsmarkt op te nemen, c.q. te absorberen. Daarnaast wordt West-Brabant geconfronteerd met een toename van productiebedrijven die een verplaatsing naar goedkooptelanden (Oost-Europa, het Verre Oosten) effectueren dan wel in overweging nemen. Dit leidt tot een niet gering verlies van arbeidsplaatsen. West-Brabant wordt in het bijzonder door die ontwikkeling getroffen, omdat in de regio relatief veel laagwaardige productieactiviteiten plaatsvinden. Het zijn juist die productie-investeringen die niet langer meer rendabel in West-Europa kunnen worden geproduceerd en daarom uit rendementsoverwegingen moeten worden verplaatst.

Los van het aantal werklozen is daarnaast nog een andere omstandigheid die het noodzakelijk maakt om via de werving van nieuwe bedrijven de werkgelegenheids-

structuur in West-Brabant te versterken. Op basis van onderzoek is gebleken, dat in West-Brabant ruim 25.000 pendelaars dagelijks naar de Randstad reizen om er te werken. Tot voor kort was dat patroon met reistijden van ca. 1 uur per dag ook in sociaal opzicht aanvaardbaar. Vanwege de toenemende congestie in de Randstad is die reistijd verdubbeld. Tegelijkertijd neemt de animo om te pendelen meer dan evenredig af. Het blijkt dat vele West-Brabantse pendelaars graag weer in de eigen regio willen werken als een equivalent arbeidsaanbod kan worden geboden.

Op grond van deze argumenten is er op regionaal niveau communis opinio over het gegeven, dat ook de werving van bedrijven van buiten de regio een hoge prioriteit moet krijgen. Met die aanpak wordt een basis gelegd om balans te krijgen in de werkgelegenheidsstructuur c.q. de arbeidsmarkt.

Het blijkt dat het vertrek van productieactiviteiten naar het Verre Oosten leidt tot een toename in specifiek deze regio van allerlei distributieactiviteiten om de halfproducten uit het Verre Oosten hier te assembleren en distribueren. Dit kan niet meer in de voormalige productiebedrijven, maar dient plaats te vinden in nieuwe bedrijfsgebouwen.

Binnen Roosendaal wordt Borchwerf 2 in ontwikkeling gebracht voor de middelgrote en grotere bedrijven en voor de bedrijven in de wat zwaardere milieucategorieën.

Majoppeveld is bedoeld voor de wat kleinschaliger bedrijven in de middelzware bedrijvigheid (milieucategorieën 3.1, 3.2 en vooral 4). Kleine kavels worden geprojecteerd aan de randen van de uitbreidingsgebieden van Majoppeveld. Dit heeft te maken met de directe aanwezigheid van woningen: de woonwijken Kortendijk en De Landerije, alsmede diverse verspreid liggende woningen in het buitengebied (Steenovenstraat).

Ook zal gestreefd worden naar een invulling van de braakliggende percelen op het bestaande bedrijventerrein. Uit onderzoeken van o.a. de Kamer van Koophandel blijkt dat op de bestaande bedrijventerreinen maar beperkte ruimte beschikbaar is, dat deze ruimte in elk geval niet in eigendom bij de gemeente is en dat er veelal tal van beperkende factoren te noemen zijn waarom intensiever ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen moeilijk te realiseren is.

Samen met de ondernemers is op Majoppeveld een inventarisatie gemaakt van de leegstand en van de braakliggende terreinen. De gegevens zijn verwerkt in het masterplan dat de basis is geweest voor de subsidieaanvraag van de Toppersubsidie bij Economische Zaken ten behoeve van de herstructurering van Majoppeveld.

Voor de leegstaande bedrijfspanden op de bestaande bedrijventerreinen wordt wel invulling gezocht. Omdat deze geen eigendom zijn van de gemeente, kan de gemeente hierin hooguit een bemiddelende rol spelen. Het probleem is vaak dat de bestaande gebouwen niet of nauwelijks geschikt zijn voor ander gebruik of dat ze ten behoeve van een nieuwe gebruiker, vooral door de aangescherpte richtlijnen, zo ingrijpend aangepast dienen te worden, dat nieuwbouw goedkoper is.

De gemeente Roosendaal is samen met de Brabantse Herstructureringsmaatschappij Bedrijventerreinen (BHB) overgegaan tot het aankopen van verpauperde bedrijfsgebouwen. Na aankoop worden deze gesloopt, vindt er –indien nodig– meteen een bodemsanering plaats en vervolgens worden deze terreinen weer als bedrijfsterein

uitgegeven. In het gebied rondom de Schotsbossenstraat, dat het ergst verpauperd is, is deze aanpak tot nu toe erg succesvol gebleken. Inmiddels zijn hier de eerste nieuwbouwprojecten opgeleverd.

Het is wel zo dat herstructurering op deze schaal slechts in een beperkt tempo mogelijk is doordat er enorme financiële inspanningen voor nodig zijn.

4.2 Ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijke hoofdstructuur

Bestaande bedrijventerrein

Voor wat betreft de ruimtelijke structuur worden op het bestaande bedrijventerrein geen ingrijpende voorstellen gedaan. De stedenbouwkundige structuur blijft in principe in tact. Qua bebouwingsmogelijkheden wordt echter in belangrijke mate aangesloten bij de Beleidsbrief Bedrijventerreinen van de provincie. Dit betekent, dat een minimum en maximum bebouwingspercentage is opgenomen. Uiteindelijk kan dit ertoe leiden, dat bedrijventerreinen intensiever bebouwd worden. Bij de bestaande bedrijventerreinen zal dit echter niet van de een op de andere dag geschieden. Overigens is het mogelijk via een vrijstellingsregeling af te wijken van de bebouwingspercentages.

Ook wordt overwegend een hogere bouwhoogte van bedrijfsgebouwen toegestaan in het nieuwe bestemmingsplan. Ook dit past in de eerdergenoemde Beleidsbrief.

De ruimtelijke hoofdstructuur wordt ook bepaald door de verkeersstructuur. Deze wordt hierna beschreven.

Het bedrijventerrein Majoppeveld richt zich met name op Roosendaalse bedrijvigheid. Als gevolg van de nabijheid van woningconcentraties en natuurfuncties dienen zwaardere milieuhinderlijke bedrijven niet op Majoppeveld, maar op Borchwerf geplaatst te worden. Vestiging van bedrijven, vallend in milieucategorie 4 (middelzware bedrijvigheid), op Majoppeveld blijft in principe mogelijk binnen de daarvoor aangewezen terreinen.

De ruimtelijke uitstraling en vormgeving van de Woonboulevard heeft verbetering. Het voormalige garagebedrijf dat tussen de Van Beethovenlaan en de Ettenseweg gelegen is, is ingevuld met twee bedrijven in de woninginrichtingsfeer. Het garagebedrijf aan de overzijde van de Rucphensebaan is aangekocht door het naastgelegen meubelbedrijf en bestemd voor uitbreiding. Voor eventuele verdere ontwikkelingen in de toekomst is een deel van het naast de huidige Woonboulevard gelegen Veroterrein de aangewezen locatie.

Projecten/nieuwe ontwikkelingen

De presentatie van Majoppeveld langs de rijksweg A58 vormt het "visitekaartje" van Majoppeveld en vereist een hoog kwaliteitsniveau. Dit kwaliteitsniveau komt tot uitdrukking in de kwaliteit van de bebouwing en de particuliere terreinen en in het onderhoud van de openbare ruimte (groen, verharding, etc.). Met de functieverandering van de parallelwegen Bredaseweg en Ettenseweg tot wegen met een erftoegangsfunctie, wordt de mogelijkheid voor bedrijven om zich naar de A58 te presenteren vergroot.

De toegangspoorten van het bedrijventerrein voor verkeer vanuit het oosten (afslag Zegge/Majoppeveld) worden gemarkeerd. Op Majoppeveld-Noord is ruimte om de toegangspoort in te vullen met opvallende en hoogwaardige bebouwing. Op Majoppeveld-Zuid ontbreekt die ruimte en zal de entree op andere wijze gemarkeerd moeten worden (kunstwerk, kwalitatief hoogwaardige groenvoorziening, reclamezuil of anderszins).

Nabij de toegangspoort voor verkeer vanuit het westen (Roosendaal-Oost/Majoppeveld) fungeren de Woonboulevard en de Philipsvestiging als markerende punten.

De uitbreidingsgebieden van Majoppeveld

Majoppeveld Zuid

De uitbreiding van Majoppeveld Zuid in oostelijke richting sluit nauw aan op het bestaande bedrijventerrein. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen twee gebiedsdelen:

1. Het gebied De Meeten II, dat direct aansluit op De Meeten en ligt ten noorden van de woonwijk De Landerije. Dit gebied is gesitueerd in het zuidoostelijk deel van het plangebied.
2. Het gebied dat is gelegen ten zuiden van Rijksweg A58 en ten noorden van de Rucphensebaan, waarbij de Steenovenstraat de oostelijke begrenzing gaat vormen. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan van 1996 is dit gebied, mede als gevolg van de in de ROS ontwikkelde beleidsinzichten aanmerkelijk in oostelijke richting uitgebreid.



De ruimtelijke structuur van deze uitbreidingsgebieden wordt in belangrijke mate bepaald door de volgende twee aspecten: infrastructuur en groen en water.

a. Infrastructurele aspecten

In het uitbreidingsgebied is een hoofdontsluiting gerealiseerd tussen de Dijkrand en het aansluitpunt op de A58 (knooppunt Zegge). Deze ontsluiting heeft twee functies: ontsluiting van het bedrijventerrein en een verdeelfunctie naar de oostelijke ontsluiting op de A58.

Bij het realiseren van de ontsluiting is het bestaande bosperceel aan de Ettensebaan zoveel mogelijk ontzien. Wel was een klein gedeelte nodig om een vloeiend tracé te kunnen realiseren. De enige plaats waar de nieuwe ontsluitingsweg de Rucphensebaan kruist is direct ten westen van het aan de Rucphensebaan gevestigde bedrijf van Van Overveld.

De bedrijfskavels komen aan weerszijden van deze ontsluitingsweg en worden via secundaire wegen ontsloten.

b. Groen en water

In het kader van het vastgesteld gemeentelijk beleid ten aanzien van “Duurzaam stedelijk waterbeheer” zijn voor de uitbreiding van het bedrijventerrein retentiebuffers voorzien. Daar dient in de ruimtelijke hoofdstructuur derhalve rekening mee gehouden te worden.

De primaire functie van deze buffers is om overtollig regenwater dat op het dakoppervlak van de bedrijfsgebouwen, terreinverhardingen en openbare wegen valt op te vangen en zo lang mogelijk binnen het plangebied vast te houden.

Daarnaast zullen de retentiebuffers ecologisch worden ingericht en dienen als groencompensatie. Voor de aanleg van de uitbreidingsgebieden dient namelijk een aantal beplantingselementen verwijderd te worden. Met de provincie is overleg gevoerd over de invulling van de compensatie. Noordelijk van de Rucphensebaan (waterscheiding) is voor de retentievoorzieningen een bruto oppervlak van ca. 3 ha.

De bestaande watergang langs de inmiddels gesloopte Bernardushoeve, die het uitbreidingsgebied gelegen tussen de A58 en de Rucphensebaan in oost-west richting kruist blijft als onderdeel van de waterhuishouding gehandhaafd.

In het uitbreidingsgebied gelegen tussen de Rucphensebaan en de Rucphensevaart is voorzien in een retentiebuffer tussen de Rucphensevaart en zuidelijke deel van het plangebied. Voor de realisering van de retentiebuffer is een bruto oppervlak noodzakelijk van ca. 2 ha. Tussen de retentiebuffer van de Meeten II en Laagveld loopt de Rucphensevaart. Het water in de retentiebuffer en de Rucphensevaart blijft fysiek gescheiden. De noordelijke oever van de Rucphensevaart zal op een natuurlijke wijze worden aangesloten op de retentiebuffer.

Uitbreiding van het bedrijventerrein leidt tot verlies van bestaand groen. Dit groen dient

gecompenseerd te worden. Hierna wordt eerst een overzicht gegeven van het te verwijderen groen.

Jonge houtwallen ruilverkaveling:	4411 m²
Oude houtwallen Oude Ettensebaan:	680 m²
Verwijderd deel bos van Heeren:	7925 m²
Verstoring strook bos van Heeren, 25 meter breed voor 33%:	2400 m²
Totaal:	15.449 m²

Op basis van provinciale regels dient inclusief “kwaliteitstoeslagen” de navolgende compensatie plaats te vinden.

Jonge houtwallen ruilverkaveling: Geen toeslag nodig (jonger dan 15 jaar):	4411 m²
Oude houtwallen Oude Ettensebaan: Toeslag 167 % (leeftijd 25-100 jaar):	1136 m²
Verwijderd deel bos van Heeren: Toeslag 167 % (leeftijd 25-100 jaar):	13.235 m²
Verstoring bos van Heeren: Toeslag 167 %	4008 m²
Totaal:	22.790 m² (= 2,3 ha)

De bedoeling is het volgende grootschalige groen (houtwallen en bosstroken) te realiseren.

'buitenbocht' van de nieuwe hoofdontsluitingsweg: 50 % rekenen i.v.m. verstoring:	1125 m²
Nieuwe bosstrook oostzijde industriegebied: 50 % rekenen i.v.m. verstoring:	4839 m²

Extra bossnippers bij aansluiting snelweg / Heeren: 50 % rekenen i.v.m. verstoring:	1253 m²
Struweel in retentiezones:	15.549 m²
Totaal:	22.766 m² (2,3 ha)

Concluderend kan worden gesteld dat om aan de verplichting tot compensatie te voldoen, het noodzakelijk is om in de retentiezones een oppervlakte van ruim 1,55 ha opgaande struweelbeplanting te realiseren. Dit is gezien de totale ruimtereservering voor de retentiezones zeker haalbaar. Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan voor de retentiezones gelden de berekende oppervlakten voor de groencompensatie als randvoorwaarde.

Opgemerkt dient te worden dat Staatsbosbeheer, eigenaar van de jonge houtwallen, niet instemt met deze vorm van compensatie. Daarom wordt specifiek voor deze oppervlakte buiten het plangebied nieuw groen gerealiseerd langs de Molenbeek. Het is een perceel dat in gemeentelijke eigendom is en dat gedeeltelijk valt binnen de nog in te richten ecologische verbindingszone van de (Water)molenbeek. Hierop aansluitend zal een deel van het perceel ingezet worden voor natuurcompensatie. Het perceel heeft een totale omvang van circa 4,7 ha en is derhalve groot genoeg (zelf groter dan benodigd) om de compensatie op verantwoorde wijze uit te voeren.

Op basis van het bestemmingsplan Buitengebied Roosendaal-Nispen rust op deze percelen de bestemming 'Landelijk Gebied'. Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming Landelijk gebied te wijzigen in bos/natuurgebied, mits aan een aantal in het bestemmingsplan neergelegde voorwaarden voldaan wordt. De gemeente is van oordeel dat aan deze voorwaarden voldaan wordt: de ontwikkeling en bescherming van de ecologische verbindingszone wordt er immers door versterkt. Bovendien is het perceel (deels) gelegen in een gebied dat aangemerkt is als zogeheten 'groene lob', dat onderdeel uitmaakt van de streefbeeldkaart die behoort bij het bestemmingsplan Buitengebied Roosendaal-Nispen.

De volgende in de uitbreidingsgebieden aanwezige elementen blijven gehandhaafd: de manege met het bijbehorende woonhuis aan de Atoomweg, het semi-agrarische bedrijf aan de Rucphensebaan 69 en de bestaande woning van het perceel waarop De Meeten II wordt ontwikkeld.

Met de uitbreiding wordt qua verkaveling en inrichting geopteerd voor een voortzetting van het orthogonale (rechthoekige) verkavelingspatroon, waarbij als gevolg van de hoofdontsluiting in sommige plandelen een halfronde verkaveling noodzakelijk is ter begeleiding van de ontsluiting.

Een retentiebekken ligt als een groene spie in het gebied en splitst het plandeel ten noorden van de Rucphensebaan in twee delen.

Uitbreiding Majoppeveld Noord (Poort van Noord)

Bij de invulling van dit gebied gaat het slechts om een beperkt gebied, nl. de inzet van een agrarisch restperceel voor bedrijventerrein. Dit gebied loopt uit op een punt en vormt als het ware vanaf de A58 komend uit de richting Breda het beginpunt van Roosendaal. Om die reden is het van belang ter plaatse bebouwing op te richten die een uitstraling naar de omgeving heeft.

4.3 Functionele ontwikkeling

Wonen

Op het bedrijventerrein staat een behoorlijk aantal (bedrijfs)woningen. Deze bedrijfswoningen kunnen onder de vigore van dit bestemmingsplan worden gehandhaafd. De bouw van nieuwe dienstwoningen wordt echter uitdrukkelijk uitgesloten. Er is een wijzigingsbevoegdheid in de voorschriften opgenomen om te komen tot vermindering van het aantal (dienst)woningen op het bedrijventerrein. De gemeente voert vooralsnog om financiële redenen geen actief verwervingsbeleid.

In principe wordt de mogelijkheid opengehouden om in het gebied Hoge Wel bij de bedrijfskavels een bedrijfswoning te bouwen c.q. woonwagons te plaatsen. Dit vloeit voort uit de afspraken die in de jaren tachtig en negentig gemaakt zijn bij de afbouw van het indertijd ter plaatse aanwezige regionale woonwagencentrum Groenendaal. Hoewel het mogelijk maken van woonfuncties ook op deze locatie om milieuhygiënische redenen niet wenselijk is, wordt het van gemeentezijde niet 'netjes' geacht af te wijken van eerder gemaakte afspraken. Wel zal een bouwaanvraag beoordeeld worden aan de hand van de uitkomsten van een milieutoets.

Detailhandel

De provincie heeft in de eerder aan de orde gekomen Handleiding de provinciale visie op de detailhandelsmogelijkheden op een bedrijventerrein beschreven. Het principe is dat detailhandel op een bedrijventerrein niet is toegestaan. Voor bepaalde vormen van detailhandel is vrijstelling mogelijk en wordt clustering voorgestaan. Het gaat daarbij om volumineuze goederen, die niet of bezwaarlijk verkocht kunnen worden in de geëigende winkelgebieden (stadshart en wijkwinkelcentra). Twee gebieden op Majoppeveld zijn aangewezen als gethematiseerde detailhandelsclusters:

- Het gebied rondom Oostpoort: het gebied waar de woonboulevard is gesitueerd als een gebied met als thema: meubelen en woninginrichting
- Het gebied ten noorden van de A58 op Majoppeveld Noord als het gebied waar diverse automobielbedrijven zijn gesitueerd. Op deze locatie wordt de rechtstreekse vestiging van dit soort bedrijven mogelijk gemaakt.

Een perifere detailhandelsmogelijkheid is in het nieuwe bestemmingsplan alleen opgenomen voor beperkte detailhandel in ter plaatse vervaardigde en geproduceerde goederen.

Woonboulevard

Op Majoppeveld-Zuid is begin jaren negentig de woonboulevard (woninginrichting en bouwmarkten) tot ontwikkeling gekomen. Deze woonboulevard heeft momenteel een omvang van circa 20.000 m². In de toekomst dienen er mogelijkheden te zijn om te komen tot uitbreiding van de woonboulevard. Daarvoor zijn diverse voorwaarden ontwikkeld:

1. Voor invulling van deze perifere locatie geldt dat het moet gaan om volumineuze goederen, waarvoor in de binnenstad geen geschikte locatie aanwezig is en waarvoor vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig is voor de uitstalling ervan.
2. De branchering op de woonboulevard is gethematiseerd rondom het “wonen”: meubelen, bouwmarkten, keukens, sanitair alsmede woninginrichting, inclusief verlichting, tuincentra eventueel inclusief dierbenodigdheden.
3. Per vestiging geldt het vereiste van een minimale omvang van 1000 m² bruto-verkoopvloeroppervlak.

De gemeente opteert voor de verdere uitbouw van de woonboulevard, maar de daadwerkelijke uitbreiding wordt niet rechtstreeks mogelijk gemaakt. In de voorschriften is daartoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de uitbreiding zal worden afgewogen tegenover de belangen van de binnenstad, waarbij het gaat om behoud en zelfs versterking, en de regio.

Het planconcept moet erop gericht zijn ook ruimtelijk een koppeling te realiseren tussen de huidige woonboulevard en de uitbreidingslocatie. Een inrichtingsvoorstel moet tevens aangeven hoe wordt voorzien in aspecten van bevoorrading, de verkeersafwikkeling van bezoekers inclusief parkeren. Van groot belang is om de huidige “eilandjes”, waarvan in de oriëntatie en uitstraling van gebouwen sprake is, om te vormen tot een meer coherent geheel.

Het planinitiatief moet op overtuigende wijze de toegevoegde waarde van de ruimtelijk-functionele invulling van deze locatie aangeven, waarbij de belangenafweging ten opzichte van de distributieve structuur in het algemeen en de positie van de binnenstad in het bijzonder centraal staat.

Ook moet de totaliteit van de ontwikkelingsmogelijkheden op het Veroterrein gezien worden tegen de achtergrond van de regionale positie van Roosendaal (mede in relatie tot onder andere Breda en Bergen op Zoom).

Automobielbedrijven

Voor de detailhandel in auto's, boten en caravans wordt eveneens een concentratie nagestreefd. Op Majoppeveld-Noord is aan de Bredaseweg en het Keulsveld een concentratie van autobedrijven ontstaan. Het cluster autobedrijven presenteert zich met een showroom naar de zijde van de rijksweg A58 en heeft daarmee een herkenbare plek binnen de stedelijke structuur van de stad. In dit kader maakt het bestemmingsplan vestiging in de zone ten noorden van de A58 (aan de Bredaseweg) zonder meer mogelijk. Het is in de toekomst niet meer mogelijk buiten het als autoboulevard aangewezen gebied

nieuwe automobielbedrijven op te richten. Wat dit betreft wordt van gemeentezijde een concentratie voorgestaan op de autoboulevard. De bestaande autobedrijven buiten de boulevard kunnen uiteraard blijven voortbestaan.

Commerciële dienstverlening/kantoren

Er is voorzien in één zelfstandig kantoorgebouw in het uiterste zuiden van het uitbreidingsgebied De Meeten II. Dit kantoor wordt in het zuiden gerealiseerd, dit is mogelijk omdat het een goede overgang tussen de woonwijk Kortendijk en het bedrijventerrein Majoppeveld creëert.

Voor het overige wordt –voortvloeiend uit de Handleiding Bedrijventerreinen- de vestiging van zelfstandige kantoorfuncties niet toegelaten.

Wel zijn kantoren mogelijk, die onderdeel uitmaken van een industrieel en/of ambachtelijk bedrijf. Het dient daarbij in principe te gaan om kantoorruimten tot maximaal 1500 m². Er kan vrijstelling worden verleend voor een kantoor met een grotere bedrijfsvloeroppervlak.

Horeca

In het plangebied is één horecavestiging gelegen, het wegrestaurant gelegen aan de Dijkrand. In het plangebied worden daarnaast nog horecavestigingen mogelijk gemaakt die onderdeel uitmaken van de woonboulevard.

Er bestaat behoefte om op bedrijventerreinen te voorzien in één of twee kleinschalige horecafaciliteiten, die vooral bedoeld zijn als serviceverlening voor de bedrijven of voor vrachtwagenchauffeurs. Het gaat daarbij om een cateraar c.q. een broodjeszaak of cafetaria.

Bedrijven

Dominerende activiteiten op bedrijventerrein Majoppeveld zijn industrie en handel. Deze activiteiten zijn voor de werkgelegenheid van groot belang. Dit betekent dat voorrang gegeven moet worden aan de ontplooiingsmogelijkheden van die bedrijven, daar waar dat mogelijk is. Gestreefd dient te worden naar een gestructureerde omgang met open opslag waarbij de open opslag aan de achterzijde van de panden wordt gesitueerd. Uitzonderingen vormen het gebied Hoge Wel, waar uit de aard van de activiteiten open opslag is toegestaan, en het Philipsterrein dat zich van oudsher gedeeltelijk presenteert in de vorm van procesindustrie.

De voorkeur gaat uit naar vestigingsmogelijkheden voor bedrijven die vallen in de middelzware milieucategorieën (3.1, 3.2 en met name 4.1 en 4.2). Middels zonering wordt aangegeven waar welke milieucategorieën toelaatbaar zijn. Aan de randen van het bedrijventerrein zijn de zwaardere milieucategorieën niet toelaatbaar, zij het dat de Philipsvestiging, die aangemerkt moet worden als een milieucategorie 5-bedrijf, middels een subbestemming positief bestemd is.

Ook in de uitbreidingsgebieden worden zoveel mogelijk delen bestemd voor middelzware bedrijvigheid.

De vestiging van milieucategorie 1 en 2-bedrijven is uitgesloten. Milieucategorie 2 is

slechts toelaatbaar op enige locaties, nl. daar waar bedrijventerrein is gesitueerd tegen de woonwijk De Landerije en een aantal individuele woningen, die buiten het plangebied zijn gesitueerd.

4.4 Verkeer en infrastructuur

De maatregelen en wijzigingen in de wegenstructuur dienen gericht te zijn op:

- het bundelen van het gemotoriseerd verkeer op daarvoor bestemde ontsluitingswegen;
- het verkrijgen van een heldere ontsluitingsstructuur van Majoppeveld;
- het stimuleren van het gebruik van de aansluiting Zegge/Majoppeveld;
- het bieden van een veilige fietsstructuur.

Externe bereikbaarheid

De twee toegangspoorten vanaf Rijksweg A58 (Roosendaal Oost en Zegge) voor zowel Majoppeveld-Noord als Zuid bieden een goede externe bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Als gevolg van de matige verkeersafwikkeling op het gemeentelijke wegennet nabij de aansluiting Roosendaal-Oost/Majoppeveld nemen de wachttijden op deze toegangsroute toe. In combinatie met de autonome groei van het verkeer en de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen zal dit alleen nog maar verder toenemen. De verwachting is dan ook dat het (vracht)verkeer (uit de richting Bergen op Zoom) meer gebruik zal gaan maken van de aansluiting Zegge/Majoppeveld. Voor dit verkeer is reistijd een belangrijkere factor dan afstand. Mede gezien de overlast voor de aanliggende woonwijk Kortendijk geniet dit ook de voorkeur. Hiertoe dienen echter de oostelijke entrees van Majoppeveld ter hoogte van de afslag Zegge/Majoppeveld van een duidelijk herkenbare 'kop' te worden voorzien. Voor de onbekende automobilist moet het van meet af aan duidelijk zijn dat deze afslag de belangrijkste entree van het bedrijventerrein is. Het ligt in de bedoeling ook de ANWB-bewegwijzering op de A58 en het onderliggend wegennet voor verkeer dat vanuit de richting Bergen op Zoom komt, te leiden via de afslag Zegge.

Ten behoeve van het verminderen van de overlast in de woongebieden door verkeer dat via bedrijventerrein Majoppeveld-Noord naar Borchwerf gaat, wordt het gebruik van de route via de rijkswegen A58 en A17 gestimuleerd. Het gemeentelijk beleid is gericht op de aanleg van de Noord-oosttangent die zal voorzien in een directe verbinding tussen deze twee rijkswegen. De aansluiting Zegge/Majoppeveld blijft dan de meest directe aansluiting van het bedrijventerrein op het rijkswegennet. Ondanks de onzekerheid met betrekking tot de realiseringmogelijkheden van deze Noord-oosttangent is met deze ontwikkeling tot op zekere hoogte rekening gehouden. Juist het toekennen van toegangsfunctie aan de aansluiting A58-Zegge/Majoppeveld sluit hierbij aan; zowel de bereikbaarheid van Majoppeveld wordt hiermee gewaarborgd als een verbetering van de leefbaarheid van de aanliggende woongebieden.

Daarnaast wordt in het plan Borchwerf II een nieuwe verbinding voorzien via de oostzijde van het Red Band-sportpark die aantakt op de Leemstraat. Hierdoor zal sluipverkeer door de wijk Kalsdonk grotendeels tot het verleden gaan behoren en worden verkeersrelaties

tussen beide bedrijventerreinen buiten deze wijk opgelost. In het bestemmingsplan is met de aanleg van het gedeelte van deze weg in het plangebied al rekening gehouden.

Interne verkeersstructuur

Ter verduidelijking van de interne verkeersstructuur op het bedrijventerrein wordt de volgende wegencategorisering gehanteerd:

- stroomweg;
- ontsluitingsweg;
- erftoegangsweg.

De A58 is de stroomweg binnen het plangebied. Het (externe) verkeer dient zo snel mogelijk naar deze weg te worden geleid. Op en nabij het bedrijventerrein komen de overige wegfuncties voor: ontsluitings- en erftoegangsweg. De ontsluitingswegen met verkeersfunctie zijn gericht op het bereikbaar maken van gebieden. Binnen deze gebieden is de verblijfsfunctie bepalend. Het verschil in functie dient dan door middel van de vormgeving en inrichting te worden aangegeven.

De toegangen van bedrijven dienen zoveel mogelijk op erftoegangswegen aan te takken. Daar waar dat niet mogelijk, hetzij in bestaande situaties hetzij in nieuwe situaties waarbij geen andere oplossing mogelijk is, worden de toegangen zoveel mogelijk gecombineerd en aangesloten op de ontsluitingsweg.

Majoppeveld-Noord

Door de aanpassing van de bewegwijzering, de vormgeving van de afslag en de eventuele N-O-tangent zal de afslag Zegge/Majoppeveld als hoofdtoegang van het bedrijventerrein gaan functioneren. Vanaf deze aansluiting zal op Majoppeveld-Noord de verlengde Leemstraat de functie van ontsluitingsweg vervullen. De Leemstraat is centraal in het gebied gelegen en de overige wegen takken direct op deze weg aan, zodat er een logische ontsluitingsroute voor het terrein ontstaat. Het bedrijventerrein dient vanaf de westzijde eveneens bereikbaar te blijven. Met name de plaatselijk bekenden zullen van het stedelijke hoofdwegennet (Van Beethovenlaan-Bredaseweg) gebruik maken.

De Leemstraat is tussen Zwaanhoefstraat en Keulsveld geherprofileerd. De breedte van 6 en 7 m. is voldoende voor de ontsluitingsfunctie, mits een consequente handhaving het parkeren op de openbare weg tegengaat. Daarnaast kan worden overwogen de expeditie-ingangen van bedrijven aan de zuidzijde van de Leemstraat te verleggen naar de Schotsbossenstraat. Door herprofilering van de Schotsbossenstraat is voldoende ruimte gewonnen voor een acceptabele parkeeroplossing.

De Bredaseweg valt binnen het verblijfsgebied. De toegangen van de autobedrijven aan de Bredaseweg, die zich presenteren naar de A58, kunnen direct op de weg worden gesitueerd. De Bredaseweg wordt tevens de ontsluitingsroute voor het langzaam verkeer (fietsers). Daartoe zijn de fietsvoorzieningen geoptimaliseerd. De Leemstraat biedt geen ruimte voor het realiseren van (vrijliggende) fietspaden.

Majoppeveld-Zuid

Op Majoppeveld-Zuid is een verbetering van de interne verkeersstructuur een uitdrukkelijke doelstelling geweest, die zoveel mogelijk ook binnen het kader van de ruimtelijke ordening gestalte moet krijgen.

De doelstellingen zijn duidelijk geformuleerd:

1. een duidelijke ontsluitingsroute vanaf de afslag Zegge/Majoppeveld;
2. een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op de Rucphensebaan;
3. vergroting van de vindbaarheid van alle bedrijven;
4. ontsluiting van de toekomstige uitbreiding van het terrein;
5. grotere rol in de ontsluiting van Roosendaal Oost.

Sinds 1996, het jaar waarin een voorloper van het onderhavige bestemmingsplan tot stand werd gebracht, zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de verkeersstructuur op Majoppeveld Zuid, mede in relatie tot Kortendijk (en de Landerije) te verbeteren. Daarbij heeft ook een uitgebreid onderhandelingstraject plaatsgevonden met individuele bewoners van de woonwijk Kortendijk en met de Stichting Behoud Laagveld. Het ging daarbij vooral om aspecten van leefbaarheid. Want ondanks het feit dat de Dijkrand qua profiel zeer zeker een ontsluitingsfunctie was toebedeeld -eigenlijk al in het uit het medio jaren zeventig daterende bestemmingsplan Kortendijk-, leidt het opwaarderen van de ontsluitingsfunctie van de Dijkrand tot een toename van de verkeersintensiteiten en daarmee ook tot toename van onder meer geluid.

Het voert te ver om alle sedert 1996 ontwikkelde modellen en de daarbij te plaatsen pro's en contra's van de verkeersstructuur op Majoppeveld Zuid te memoreren. De in 1996 in een eerdere versie van het bestemmingsplan Majoppeveld neergelegde visie is thans niet meer aan de orde en wordt niet meer aan de orde gesteld. Het wordt het eindresultaat beschreven en worden de afspraken die met de Stichting Behoud Laagveld en enkele individuele bewoners gemaakt zijn, verwoord. Opgemerkt wordt dat niet alle afspraken juridisch in een bestemmingsplan kunnen worden geregeld.

De volgende verkeersstructuur is c.q. wordt op Majoppeveld Zuid gerealiseerd:

1. Er is/wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd in het uitbreidingsgebied van Majoppeveld (De Meeten II en het uitbreidingsgebied ten noorden van de Rucphensebaan). Deze ontsluitingsweg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie van het bedrijventerrein, maar zal ook voor de bewoners van Kortendijk en De Landerije dienen als snelle route van en naar de A58.
2. Deze ontsluitingsweg sluit aan door middel van een rotonde op de bestaande Dijkrand. De locatie van deze rotonde is in nauwe samenspraak met een aantal direct belanghebbende betrokkenen tot stand gebracht.
3. Ondanks eerdere plannen om een knip aan te brengen in de Rucphensebaan (voortvloeiend uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan van 1994 en bedoeld om de verkeersintensiteiten op de Rucphensebaan met het oog op de verkeersveiligheid te verlagen) blijft de Rucphensebaan onderdeel uitmaken van

de verkeerstructuur van Majoppeveld Zuid (woonboulevard en bedrijventerrein). Er wordt derhalve geen knip aangebracht in de Rucphensebaan. Wel wordt de mogelijkheid opengehouden dat het gedeelte van de Rucphensebaan gelegen in het gebied van de woonboulevard qua tracé kan worden verlegd om de wenselijk geachte samenhang tussen de verschillende onderdelen van de woonboulevard gestalte kunnen geven.

In het kader van de infrastructurele maatregelen is het volgende afgesproken (een en ander is eerder vervat in eerdere brieven d.d. 22 juni 2005 (2005-14762) en 1 september 2005 (SOW 2005-16955).

1. De gemeente zal de knip van de Rucphensebaan niet uitvoeren.
2. De gemeente zal sturende maatregelen treffen om (vracht)verkeer vanaf de A58 met de bestemming De Meeten II en het uitbreidingsgebied ten noorden van de Rucphensebaan zoveel te stimuleren via afrit 22 (afslag Zegge) te rijden en niet over de Dijkrand. Dit kan ondermeer door middel van het treffen van fysieke maatregelen, maar ook door aanpassing van verkeersregelininstallaties en bewegwijzering.
3. De gemeente zal de rotonde opschuiven ten opzichte van de eerdere gedachte locatie: daarbij verschuift de rotonde in oostelijke richting, verder verwijderd van de woningen in Kortendijk.
4. De strook tussen de bebouwing aan de Euklaasdijk en de rotonde zal groen worden ingericht en als zodanig zijn bestemd.
5. De gemeente neemt als resultaatsverplichting op zich dat in 2015 niet meer dan circa 8500 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag (in twee richtingen samen) op het wegvak tussen Takspui en de nieuwe rotonde rijden. Op het moment dat de verkeersintensiteiten hoger blijken te zijn, dan worden van gemeentezijde aanvullende maatregelen genomen om het aantal motorvoertuigen per etmaal te beperken tot circa 8500. Na 2015 zal het aantal van 8500 motorvoertuigen worden geïndexeerd met het landelijk gehanteerde indexcijfer van 2% à 3% per jaar.
6. Er wordt gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt bij de aanleg van de rotonde en de toeleidende wegen.



De ontsluiting van Majoppeveld Zuid in het uitbreidingsgebied

Wegprofielen

De twee onderscheiden categorieën wegen (in de interne verkeersstructuur) worden herkenbaar door gebruik te maken van een ander soort wegprofiel en inrichting. Gestreefd wordt naar eenduidigheid per type weg (binnen de kom de ontsluitings- en erftoegangswegen). Als gevolg van de bestaande verkeerssituatie is enige aanpassing daarbij nodig. Zo is de fysieke ruimte onvoldoende om de Leemstraat een ruim profiel te geven. Alle wegen liggen binnen de bebouwde kom en de toegestane maximum rijdsnelheid zal 50 km/uur bedragen. Dit is ook van toepassing op de (toekomstige) verlengde Dijkrand. Hoewel aparte fietsvoorzieningen langs ontsluitingswegen niet zonder meer noodzakelijk zijn, zijn deze wel wenselijk vanuit het “harde” conflict vrachtauto-fiets (zie ook hierna onder 'Langzaam verkeer').

Parkeren

Voor vrachtauto's blijven de bestaande parkeervoorzieningen op het terrein gehandhaafd (hoek Atoomweg/Neutronweg, Protonweg, Zeggeveld en J.F. Vlekkestraat). Daarbij wordt de parkeerruimte visueel afgescheiden van de rijbaan (bijvoorbeeld andere kleurstelling van de bestrating).

Voor personenauto's wordt in principe uitgegaan van het parkeren op eigen terrein, zowel

voor bestaande als voor nieuw te vestigen bedrijven. Op een aantal plaatsen in de huidige situatie is de parkeerdruk op de openbare wegen echter hoog, terwijl de ruimte op eigen terrein beperkt is. Hier kan parkeergelegenheid langs de erftoegangswegen worden gecreëerd.

Openbaar/collectief vervoer

Vanaf mei 1999 rijdt de Stadsdienst in de spitsuren via Majoppeveld Noord. Ook de buurtbus rijdt via de Bredaseweg door Majoppeveld-Noord.

Majoppeveld-Zuid wordt bediend door streeklijn 112, die een frequentie van één bus per uur heeft met verdichting in de ochtendspits.

Langzaam verkeer

De fiets wordt gezien als een aantrekkelijk alternatief voor woon-werkverkeer vanuit de omliggende woonwijken Kalsdonk, Kortendijk en het toekomstige Laagveld. De fietsvoorzieningen moeten hierop worden afgestemd.

Langs de Zwaanhoefstraat ligt een vrijliggend fietspad. Het bestaande fietspad langs een gedeelte van de Bredaseweg is in het kader van de verkeersveiligheid geoptimaliseerd. De Bredaseweg vormt de ontsluiting voor het langzaam verkeer.

Op Majoppeveld-Zuid moeten fietsvoorzieningen worden getroffen langs de Dijkrand en aan weerszijden van de nieuwe ontsluitingsweg. In de huidige situatie is de Rucphensebaan een belangrijke ader voor fietsverkeer tussen Rucphen en Roosendaal. Deze ader blijft gehandhaafd en in de ontwikkeling van De Landerije wordt nog een extra oost-west-verbinding opgenomen.

Erfaansluitingen (op- en afritten)

Met het oog op de verkeersveiligheid en om de doorstroming te bevorderen dienen erfaansluitingen op de nieuwe centrale ontsluitingsweg zoveel mogelijk vermeden te worden. Alleen waar geen andere aanvaardbare alternatieven voorhanden zijn zal een erfaansluiting worden gerealiseerd. Tevens zal bekeken worden in hoeverre meerdere bedrijfspercelen door middel van één op- en afrit ontsloten kunnen worden.

4.5 Groen

Met name langs de wegen met een ontsluitingsfunctie zou de presentatie van een hoog kwaliteitsniveau moeten zijn. Het kwaliteitsniveau komt ook hier tot uitdrukking in de kwaliteit van de bebouwing en de particuliere terreinen, maar ook in de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte (groen, verharding, etc.).

De bermen langs de wegen op het terrein worden nu op een aantal plaatsen gebruikt als parkeergelegenheid. Op deze plaatsen is de begroeiing minimaal. Er zijn vaak wel bomen geplant die een verlevendiging vormen van de soms wat eentonige structuur. De Meeten vormt een uitzondering met het hoog opgaande struikgewas. Hier wordt het zicht op de bedrijven door het groen belemmerd.

De bomenstructuur in het plangebied dient verbeterd te worden. Uit de StiREA-subsidies wil de gemeente een deel van de gewenste maatregelen betalen.

Een sterke verbetering van de presentatie van het terrein treedt op als de thans nog braakliggende terreinen worden ingevuld.

Het aanbrengen van een groenvoorziening in de vorm van boom/struikbeplanting op en/of langs bestaande perceelsgrenzen (ook braakliggende terreinen) kan het groene karakter van het totale bedrijventerrein sterk verbeteren, vooral wanneer de inrichting en het beheer collectief gebeuren.

Het verdient de aanbeveling om de Omloopleiding Bakkersberg te versterken. In de huidige situatie is de vaart nauwelijks als zodanig herkenbaar in het terrein. De zone aan weerszijden langs de beek dient een groene inrichting te krijgen.

Het zicht op het bedrijventerrein vanuit de aangrenzende woonwijken Kortendijk en Laagveld wordt afgeschermd door bomenrijen en opgaand struikgewas. Deze situatie kan in de toekomst gehandhaafd blijven. Ook de overgang naar het buitengebied wordt afgeschermd door brede groenzones met bomenrijen en opgaand struikgewas.

Een betere overgang naar het buitengebied, in ruimtelijke en in functionele zin wordt nagestreefd door in de zone ten oosten van de toekomstige ontsluitingsweg bedrijven te situeren in de semi-agrarische sector en in de agribusiness-sfeer, in aansluiting bij het bestaande bedrijf op de hoek van de Rucphensebaan. Afscherming door groen wordt hiermee minder noodzakelijk. Aan de rand van het plangebied wordt een tuincentrum gerealiseerd. Dit gebied is te kenschetsen als agrarisch kernrandgebied.

De gevestigde bedrijven op de Hoge Wel (autorecyclebedrijven) werken aan verbetering van de presentatie. Zo is een autoshowroom aan de Ettenseweg gevestigd.

Het moge duidelijk zijn, dat de realisering van een aantal van de zojuist genoemde voorgestelde verbeterende maatregelen sterk afhankelijk is van de beschikbare financiële middelen.

4.6 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Het nieuwe bestemmingsplan heeft geen consequenties voor deze aspecten.

4.7 Veiligheid

De speerpunten in het veiligheidsbeleid zijn onder andere verkeersveiligheid, het veiligheidsgevoel in de wijk verbeteren. Dit heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan.

4.8 Milieu

Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Basiszoneringslijst (Bedrijven en milieuzonering, geheel herziene uitgave juli 1999, verbeterd en herdrukt in 2001) algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. Deze lijst is in beginsel toegesneden op nieuwe situaties, maar kan ook worden gebruikt bij het vastleggen van bestaande situaties.

In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' worden bedrijven ingedeeld in milieucategorieën. Dit betreft een indicatieve indeling, die is gebaseerd op een tweeledige invalshoek, te weten:

- emissies, die zich laten vertalen in een ruimtelijke maat (emissies van geur, geluid, stof en gevaarzetting);
- een index die de kans weergeeft op het optreden van emissies naar de compartimenten lucht, water en bodem en de kans op het optreden van verkeersoverlast en visuele effecten.

In de Basiszoneringslijst zijn de diverse aspecten van de bedrijven in normatief opzicht weergegeven. Op grond van deze lijst kan een beleidsmatige selectie worden gemaakt van toe te laten bedrijfsactiviteiten.

In deze lijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. Daarbij is aangegeven welke afstand moet worden aangehouden tussen de gevels van woningen en de perceelsgrens van het bedrijf. In de VNG-publicatie is bedoeld op woningen in een rustige woonwijk met weinig verkeer.

Elk bedrijfstype is in de bedrijvenlijst ingedeeld in een milieucategorie op basis van de grootste afstand die voor enig milieubelastingscomponent (geur, stof, geluid, gevaar) is vermeld.

Tabel 1 Milieucategorieën en afstanden

Milieucategorie	Grootste genoemde aan te houden afstand (m)
1	0-10
2	30
3	50-100
4	200-300
5	500-1000
6	1500

Indien gewenst kan in de milieucategorieën 3, 4 en 5 een nadere onderverdeling worden gemaakt, namelijk zoals vermeld in tabel 2.

Tabel 2 Onderverdeelde milieucategorieën en afstanden

Milieucategorie	Grootste genoemde aan te houden afstand (m)
3.1	50
3.2	100
4.1	200
4.2	300
5.1	500
5.2	1000

Aangezien het bedrijventerrein Majoppeveld aan woonwijken grenst, is het zinvol om aan de randen van het bedrijventerrein bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.1 toe te laten.

De gevestigde bedrijven op Majoppeveld behoren vrijwel allemaal tot de milieucategorieën 2 tot en met 4.

Bestaande bedrijven worden als zodanig vastgelegd in het bestemmingsplan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedsdelen, gekoppeld aan de milieucategorieën.

(Bedrijventerrein BT-1 en Bedrijventerrein BT-2).

In het gebied met de bestemming Bedrijventerrein 1 worden bedrijven toegelaten in de milieucategorieën 2, 3.1 en 3.2, met vrijstelling voor 4 (mits qua aard en schaal van de bedrijvigheid gelijk te stellen met milieucategorie 3). Enkele bedrijven behoren eigenlijk tot categorie 4 maar zijn naar aard en schaal van de bedrijvigheid gelijk te stellen met milieucategorie 3. Daarom zijn deze bedrijven niet specifiek bestemd. Hierbij past de aantekening dat voor de gedeelten die grenzen aan woongebied (Kalsdonk aan de westzijde van het plangebied en Kortendijk aan de zuidzijde van het plangebied) alleen bedrijven met in milieucategorie 3.1 van tabel 2 toegelaten worden (grootste afstandsmaat 50 m.). De vrijstellingsbepaling om een hogere milieucategorie toe te laten is niet van toepassing op de bedrijfsgronden, gelegen ten zuiden van de Rucphensebaan.

In het gebied met de bestemming Bedrijventerrein 2 worden bedrijven toegelaten in de milieucategorieën 3.1 tot en met 4, met vrijstelling voor 5 (mits qua aard en schaal van de bedrijvigheid gelijk te stellen met milieucategorie 4 en met uitzondering van de bedrijfsgronden ten zuiden van de Rucphensebaan). In dit gebied is één bedrijf gevestigd dat behoort tot categorie 5, nl. de lampenfabriek aan de Zwaanhoefstraat 2. Omdat dit bedrijf qua aard en schaal niet gelijk te stellen is met milieucategorie 4, heeft dit bedrijf een aanduiding toegekend gekregen binnen de bestemming Bedrijventerrein 1 en 2.

Invloed van bedrijven buiten het plangebied

In verband met de uitbreiding van het bedrijventerrein in oostelijke richting is nagegaan of het nieuw aan te leggen gedeelte komt te liggen binnen de invloedssfeer van bestaande bedrijven aan de Rucphensebaan en de Steenovenstraat. Dit blijkt niet het geval te zijn.

Voor zover er in deze straten inrichtingen zijn gelegen, vormen zij geen belemmering voor het plan en de bedrijven worden bij realisering van het plan niet belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Geluidhinder

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, industrieterreinen en luchtvaartterreinen.

Industrielawaai

Zonering industrielawaai:

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone (50 dB(A)-contour) van een ingevolge de Wet geluidhinder gezoned industrie-terrein. Evenmin maakt een gezoned industrie-terrein onderdeel uit van het plangebied.

Bedrijven:

Binnen het plangebied zijn bedrijven gelegen, daarnaast wordt binnen het plangebied de vestiging van nieuwe bedrijven toegestaan. De reeds binnen het plangebied gelegen bedrijven beschikken over een vigerende vergunning ingevolge de Wet milieubeheer dan wel zijn deze bedrijven in werking conform een AMvB. Op de reeds aanwezige bedrijven zijn dus geluidvoorschriften van toepassing, die nageleefd dienen te worden. De geluidruimte van de bestaande bedrijven is dus vastgelegd en wordt beperkt door de reeds aanwezige geluidgevoelige bestemmingen. Indien binnen het plangebied nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd gaan worden, dient eerst onderzocht te worden of de realisatie van deze geluidgevoelige bestemmingen geen inbreuk op de vergunde geluidruimte veroorzaakt.

De nieuw te realiseren bedrijven dienen getoetst te worden ter plaatse van de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen en eventueel geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen, waarbij het gestelde in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (oktober 1998) als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Wegverkeerslawaa

Binnen het plangebied worden verkeerskundige wijzigingen doorgevoerd. Door middel van een akoestisch onderzoek zijn geluidbelastingen die deze wijzigingen tot gevolg hebben, inzichtelijk gemaakt.

In het deel Majoppeveld Zuid worden verkeerskundige wijzigingen doorgevoerd aan de Dijkrand en de Rucphensebaan. Daarnaast wordt een verbindingsweg tussen de Dijkrand en de Oude Ettensebaan aangelegd. De aansluiting van deze nieuwe weg op de Dijkrand zal geschieden door middel van een verkeersplein. Om inzicht te verkrijgen in de geluidbelastingen ten gevolge van de verkeerskundige wijzigingen, geldend voor het jaar 2015, op de gevels van de binnen de invloedssfeer van de reconstructie van de Dijkrand (aanleg verkeersplein) en de aanleg van de nieuwe weg (ontsluiting Dijkrand op Oude

Ettensebaan) aanwezige geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van het wegverkeer, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is verwoord in de rapportage “Akoestisch onderzoek voorontwerp Majoppeveld” d.d. 31 maart 2005 met rapportnummer VI 831-1, opgesteld door Peutz. Uit de rapportage blijkt, dat:

- door toepassing van Microflex-wegdek op de Dijkrand, vanaf de Takspui tot en met de nieuwe rotonde, geen sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- de afsluiting van de Rucphensebaan nabij de aansluiting op de Dijkrand binnen het plangebied een verlaging van de verkeersintensiteit op de Rucphensebaan tot gevolg heeft, waardoor geen sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- de geluidbelasting vanwege de geprojecteerde verbindingsweg tussen de Dijkrand en de Oude Ettensebaan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet zal overschrijden door toepassing van Microflex-wegdek op deze nieuwe verbindingsweg over het deeltraject Rucphensebaan – Atoomweg.

Na het tot stand komen van de rapportage van het akoestisch onderzoek, dat door Peutz opgesteld is, heeft de gemeente Roosendaal de projectie van het verkeersplein heroverwogen, hetgeen er toe geleid heeft dat het verkeersplein verder van de woningen aan de Euklaasdijk geprojecteerd is. In de memo van 12 augustus 2005, opgesteld door de Regionale Milieudienst West-Brabant, zijn de consequenties van de verschuiving van het verkeersplein verwoord. Uit het aanvullende onderzoek is gebleken dat door toepassing van Microflex-wegdek op de Dijkrand, vanaf de Takspui tot en met de nieuwe rotonde nog steeds geen sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

In het deel Majoppeveld Noord worden ook de verkeerskundige wijzigingen doorgevoerd. De Leemstraat zal worden doorgetrokken naar de Bredaseweg en de Bredaseweg zal doorgetrokken worden naar de Leemstraat. Om inzicht te verkrijgen in de geluidbelastingen ten gevolge van de verkeerskundige wijzigingen, geldend voor het jaar 2015, op de gevels van de binnen de invloedssfeer van de wijzigingen aanwezige geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van het wegverkeer, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is verwoord in de rapportage “Akoestisch onderzoek doortrekking Leemstraat-Bredaseweg gemeente Roosendaal”, opgesteld door de Regionale Milieudienst West-Brabant d.d. januari 2005 met projectnummer 31406411.GA1/RVI

Uit de rapportage blijkt, dat ter plaatse van de woningen Leemstraat 31 en 46 de geluidbelasting vanwege de doortrekking van de Leemstraat naar de Bredaseweg groter is dan 50 dB(A).

Om de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de twee woningen te reduceren, is het wegdek van Microflex-wegdek voorzien, zodat enkel nog ter plaatse van de woning Leemstraat 31 de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden wordt. Bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant is derhalve dan ook verzocht om voor deze woning een hogere grenswaarde vast te stellen van 52 dB(A).

Ter plaatse van de achtergevel van deze woning wordt voor geen enkele lawaai soort de voorkeursgrenswaarde overschreden, zodat voldaan wordt aan het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de provincie Noord-Brabant.

Het plangebied wordt doorsneden door de Rijksweg A58, hetgeen impliceert dat het plangebied deels is gelegen binnen de zone van de Rijksweg A58. Omdat de situatie van deze weg ten opzichte van het plangebied niet verandert en er thans binnen de zone van deze weg geen geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd zijn, is de geluidbelasting van deze weg niet inzichtelijk gemaakt.

Indien binnen het plangebied woningen dan wel andere geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd, dient de geluidbelasting van alle wegen, waarvoor geldt dat de projectie binnen de zone van die wegen gelegen is, op de projectie inzichtelijk gemaakt te worden.

Railverkeerslawaaï

Het plangebied is, voor wat betreft Majoppeveld Noord, voor een deel gelegen binnen de zone van de spoorlijn met trajectnummer 640 (zonebreedte bedraagt 600 m). Omdat het plangebied met betrekking tot het aspect railverkeerslawaaï conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het spoorwegverkeer voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd.

Indien binnen het plangebied woningen dan wel andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de spoorlijn met trajectnummer 640 worden geprojecteerd, dient de geluidbelasting vanwege deze spoorlijn op de projectie inzichtelijk gemaakt te worden.

Luchtvaartlawaaï

Bij besluit van 15 oktober 1996 is rondom het luchtvaartterrein Seppe een geluidcontour vastgelegd. Bij besluit van 14 juli 2000 is de aanwijzing luchtvaartterrein Seppe (besluit van 15 oktober 1996, nr. DGRD/VI/L 96.006779 (Stcrt 1996,199) gewijzigd ten behoeve van de aanpassing van de grenswaarde van de geluidszone van 50 naar 47 bkl (-3bkl-operatie). De wijziging heeft betrekking op de verharding van de start- en landingsbaan en op de periode van het gebruiksplan.

Het plangebied is voor een deel binnen de zone van het luchtvaartterrein Seppe gelegen. Omdat het plangebied met betrekking tot het aspect luchtverkeerslawaaï conserverend van karakter is, is in het kader van dit bestemmingsplan de invloed van het luchtvaartlawaaï voor de al aanwezige geluidgevoelige functies niet van belang. Een akoestisch onderzoek is daarom niet uitgevoerd.

Indien binnen het plangebied woningen dan wel andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van het luchtvaartterrein Seppe geprojecteerd worden, dient de geluidbelasting vanwege het luchtvaartterrein Seppe op de projectie inzichtelijk gemaakt te worden.

Bodem

Historische ontwikkeling

Het bestemmingsplangebied Majoppeveld heeft van oorsprong een agrarisch gebruik. De ontwikkeling van delen van Majoppeveld tot industrieterrein start met de vestiging van de lampenfabriek Philips (1947). De komst van Philips brengt de (grootschalige) industrialisering van Roosendaal op gang. Eind 1952 heeft Roosendaal negen fabrieken waar in elke fabriek meer dan 100 man personeel werkt. Hiervan liggen er drie in het plangebied. Naast Philips zijn dat de borstelfabriek van J. Vermunt (Vero) en de rubberfabriek Indiana. Later verschijnen in het plangebied fabrieken als "De Bookelaar" (metaalverwerkende industrie met galvaniseerinrichting), "Stratoflex" (het eerste Amerikaanse bedrijf in Roosendaal; productie van o.a. aansluitkoppelingen), Schmutz International (machinefabriek) en Lamb NV (machinefabriek).

Rond 1950 wordt een deel van het ten zuiden van de Rijksweg gelegen agrarische gebied in gebruik genomen door autosloperijen. Daar worden auto's gedemonteerd, geplet en de onderdelen verhandeld.

Het meest zuidelijke deel van Majoppeveld heeft tot nu toe een agrarische bestemming. Vanwege de aankopen in het plangebied voor de ontwikkeling tot industrieterrein ligt dit terreindeel inmiddels al weer enkele jaren braak.

Bodemopbouw

De bodem in het plangebied bestaat tot circa 5 meter beneden maaiveld uit matig tot zeer fijn zand. In dit zandpakket worden inschakelingen van leem- en veenlaagjes aangetroffen. Plaatselijk kunnen deze veen en leemlaagjes wat duidelijker ontwikkeld zijn, met name dieper in het zandpakket (meer dan 2 meter diepte) en vormen deze duidelijk te onderscheiden lagen. Het grondwater binnen het onderzoeksgebied ligt gemiddeld op een diepte van circa 2 meter beneden maaiveld.

Bodemverontreiniging in het plangebied

Historisch onverdachte gebieden

Uit (grootschalige) bodemonderzoeken die in de loop der jaren in het (agrarische deel van) het plangebied zijn uitgevoerd blijkt dat over het algemeen de grond ten hoogste licht is verontreinigd. Het grondwater blijkt echter op verschillende plaatsen licht tot sterk verontreinigd te zijn met zware metalen, voornamelijk nikkel en soms ook arseen. Er is geen aanwijsbare bron hiervoor aanwezig. De provincie Noord-Brabant erkent dat in haar provincie vaker dergelijke grondwaterverontreinigingen voorkomen en geeft aan dat in deze door haar geen saneringsmaatregelen worden overwogen.

Historisch verdachte gebieden

Gelet op de historie en de gevestigde industrieën in het plangebied, is er sprake van diverse en vaak grootschalige bodemverontreinigingen (qua omvang horizontaal en verticaal). Hieronder worden de op dit moment bekende grootschalige verontreinigingen kort beschreven. Daarnaast zijn er meer kleinschalige verontreinigingen. Zo zijn er bijvoorbeeld veel bedrijven geweest die voor de aansluiting op het gasnet oliegestookte installaties (verwarming, fabricage) hebben gehad waarbij de olie in ondergrondse tanks werd opgeslagen. Ook hadden verschillende bedrijven eigen transportmiddelen die op

eigen terrein werden afgetankt. Vroeger reden deze motorvoertuigen op benzine, later is dat diesel geworden. Veel van deze tanks zijn inmiddels gesaneerd. Daarbij is verschillende malen ook een bodemverontreiniging met minerale olie aangetroffen en eveneens gesaneerd. De saneringsoperatie van ondergrondse tanks is echter op een lager uitvoeringsniveau terechtgekomen waardoor er nog steeds ongesaneerde tanks in het gebied voorkomen en mogelijk ook nog bodemverontreinigingen met minerale olie, waaronder benzine, diesel en huisbrandolie.

Grootschalige bodemverontreinigingslocaties

1. Philips Lighting, Zwaanhoefstraat 2

Bij de fabricage van Philips worden (en werden) verschillende metalen, onder andere kwik, en oplosmiddelen behorende tot de vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen (VOC) gebruikt. Deze zijn dan ook in de bodem aangetroffen.

Op het terrein van Philips bevinden zich bijvoorbeeld in de bodem op verschillende plaatsen concentraties met glasresten. Dit zijn oude glasputten (afval en uitval van de fabricage). Het was indertijd een 'gebruikelijke' manier om zich op deze wijze van afvalstoffen te ontdoen.

2. Schotsbossenstraat 2, voormalig terrein Bookelaar

De bodem van het bedrijfsterrein en omgeving is (zeer) sterk verontreinigd met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen (VOC). De grondwaterverontreiniging met deze stoffen strekt zich uit tot op het terrein van het voormalige "Slachthuis Roosendaal" aan de Schotbossenstraat 1 en het terrein van de voormalige koekjesfabriek Brink aan de Zwaanhoefstraat 12.

De bodem van het terrein zelf is daarnaast ook (zeer) sterk verontreinigd met metalen (chromium, nikkel en zink).

3. Ettenseweg, verschillende autodemontagebedrijven

Dit bedrijventerrein is beter bekend onder de naam "Groenendaal". Als gevolg van de autosloperijactiviteiten, welke zeer intensief waren op het meest oostelijke terreindeel (grenzend aan de Steenovenstraat), is een (zeer) sterke bodemverontreiniging met metalen aanwezig. Daarnaast was op dit terrein regelmatig sprake van het dumpen van afvalstoffen welke vaak ook in brand werden gestoken. Als gevolg hiervan is vastgesteld dat er een zeer sterke grondwaterverontreiniging met vluchtige koolwaterstoffen (voornamelijk gechloreerde, maar ook aromatische) aanwezig is. De verontreiniging is in de loop der jaren door de zuidelijke gerichte grondwaterstroming verplaatst in de richting van de Oude Ettensebaan. De meer recentelijk gerealiseerde gemeentelijke Grondbank ligt dan ook bovenop deze verontreiniging.

Het centrale terreindeel, waar voorheen de woonwagens stonden, is eind jaren '90 (vorige eeuw) gesaneerd. Dit terrein is opnieuw verkaveld en uitgegeven. Het westelijke

terreindeel van Groenendaal is sterk verontreinigd met metalen. Daarnaast is er sprake van een aanzienlijke minerale olieverontreiniging.

4. Oude Ettensebaan, ongenummerd

Ten zuiden van de Oude Ettensebaan is ter plaatse van een agrarisch perceel een sterke grondwaterverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aanwezig. Onder invloed van de zuidelijk gerichte grondwaterstroming waaiert deze verontreiniging verder over de omgeving uit. Deze verontreiniging is waarschijnlijk ontstaan door het illegaal dumpen van afval.

Aandachtspunt

In de bodemonderzoeken is tot vrij recent geen aandacht besteed aan het voorkomen van asbest. Omdat er landelijk gezien verschillende (grootschalige) gevallen van asbestverontreiniging in de bodem zijn vastgesteld, is er inmiddels wetgeving voor ontwikkeld.

In de praktijk blijkt dat in de gemeente Roosendaal inmiddels ook al verschillende ernstige gevallen van bodemverontreiniging met asbest zijn vastgesteld. In het onderzoek ten behoeve van de reconstructie van de Oude Ettensebaan, welke over verschillende voormalige agrarische bedrijfspercelen loopt, is op verschillende plaatsen asbest in de bodem vastgesteld. De verwachting is dat in het plangebied Majoppeveld meerdere plaatsen zijn waar sprake is van dergelijke verontreinigingen. Vooral het gebied ten noorden van de Leemstraat is verdacht als gevolg van vroegere ophogingen en dempingen van voormalige sloten.

Luchtkwaliteit en geur

Industrie en wegverkeer zijn de twee belangrijkste bronnen van de uitstoot van schadelijke stoffen. Op grond van het Besluit luchtkwaliteit dient de gemeente gegevens over de uitstoot van stoffen door de industrie en het wegverkeer te verzamelen, om vervolgens de immissieconcentratie als gevolg van de totale uitstoot inzichtelijk te maken. Het Besluit luchtkwaliteit bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, fijn stof, lood, koolmonoxide, benzeen en benzo-a-pyreen.

Voor de luchtverontreiniging door zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood en benzo-a-pyreen geldt dat er in Nederland nauwelijks overschrijding van de normen plaatsvindt. Wel kan er in enkele specifieke lokale situaties sprake zijn van een (dreigende) normoverschrijding, bijvoorbeeld voor wat betreft benzeen in de binnenstad waar veel wordt geparkeerd. Stikstofdioxide en zwevende deeltjes zijn wel relevant. Voor stikstofdioxide worden de normen die het Besluit luchtkwaliteit stelt op diverse plaatsen overschreden, met name langs (snel)wegen. De normen voor zwevende deeltjes worden in vrijwel het hele land overschreden.

Door de gemeente Roosendaal is in 2003 een inventarisatie uitgevoerd, betreffende de luchtkwaliteit in 2002, waarbij ook de gegevens van de provincie en rijkswaterstaat zijn verwerkt. Gelet op het bovenstaande is het onderzoek toegespitst op stikstofdioxide en zwevende deeltjes. Bij de inventarisatie is nagegaan op welke punten in de gemeente –

vanwege hoge verkeersintensiteiten - knelpunten in de luchtkwaliteit te verwachten waren. Over deze inventarisatie en de resultaten van de concentratieberekeningen is gerapporteerd.

In de inventarisatie zijn de wegen in het plangebied Majoppeveld niet opgenomen, omdat in dit gebied relatief weinig luchtkwaliteitsgevoelige objecten liggen en de verkeersintensiteiten relatief laag zijn. Het dichtst bij het plangebied gelegen rekenpunt is aan de Beethovenlaan, 160 meter ten westen van de Oostpoort. In 2003 is in het rapport over de inventarisatie geconcludeerd dat op dat punt voor wegverkeer de grenswaarden (jaargemiddelde concentratie) voor stikstofdioxide en fijn stof niet werden overschreden.

In de gemeentelijk rapportage is met betrekking tot inrichtingen vermeld dat de in of nabij de gemeenten gelegen inrichtingen waar de provincie bevoegd gezag is ingevolge de Wet milieubeheer, geen substantiële bijdrage leveren aan de verontreiniging van de lucht met stoffen, vermeld in het Besluit luchtkwaliteit (bron: provincie).

Uit de gegevens, afkomstig van het computermodel Calculation of Airpollution from Roadtraffic (CAR), blijkt dat de achtergrondconcentratie van NO₂ in het plangebied 30 à 31 µg/m³ bedraagt en dat de achtergrondconcentratie van PM10 in het plangebied 35 µg/m³ bedraagt. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties, gesteld in het Besluit luchtkwaliteit, zijn 40 µg/m³ voor NO₂ en 40 µg/m³ voor PM10.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het Besluit luchtkwaliteit niet van toepassing is op werkplekken.

Gelet op het vorenstaande is niet te verwachten dat er in het plangebied knelpunten in de luchtkwaliteit optreden.

Externe veiligheid

Bedrijven

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (BEVI) in het staatsblad gepubliceerd. Het BEVI is (gedeeltelijk) in werking getreden op 27 oktober 2004. Gelijktijdig met het BEVI is de Regeling externe veiligheid (REVI), die op 23 september 2004 in de staatscourant is gepubliceerd, in werking getreden.

Het BEVI is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Daarnaast heeft het Besluit 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 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 (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2 van het BEVI is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven.

+Risicovolle bedrijven volgens het BEVI:

- a. een inrichting waarop het Besluit risico 's zware ongevallen 1999 van toepassing is;
- b. een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit risico 's zware ongevallen 1999, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten;
- c. een door Onze Minister bij regeling aangewezen spoorwegemplacement dat gebruikt wordt voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen;
- d. andere door Onze Minister bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan de inrichtingen, bedoeld in de onderdelen a tot en met c, waarvan het plaatsgebonden risico, berekend volgens bij die regeling gestelde regels, hoger is of kan zijn dan 10^{-6} per jaar, niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de wet;
- e. een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer;
- f. een inrichting waar gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage worden opgeslagen in een hoeveelheid van meer dan 10.000 kg per opslagplaats, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
- g. een inrichting waarin een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d, en
- h. andere door Onze Minister bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan de inrichtingen, bedoeld in de onderdelen e tot en met g, waarvan het plaatsgebonden risico, berekend volgens bij die regeling gestelde regels, hoger is of kan zijn dan 10^{-6} per jaar en waarvoor bij die regeling afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn vastgesteld, niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de wet.

LPG-station, Van Beethovenlaan 85

In het plangebied bevond zich tot voor kort een LPG-tankstation aan de Van Beethovenlaan 85. Op 1 december 2004 heeft dit bedrijf een melding op grond van het Besluit tankstations voor het wegverkeer milieubeheer ingediend.

Deze melding is op 10 december 2004 door Burgemeester en wethouders van Roosendaal geaccepteerd.

Dit betekent dat de vigerende milieuvergunning van rechtswege is vervallen en dat nu op grond van het Besluit tankstations voor het wegverkeer milieubeheer, enkel het afleveren van motorbrandstoffen exclusief LPG mag plaatsvinden.

Philips Lighting NV, Zwaanhoefstraat 2

In het plangebied bevindt zich een vestiging van Philips Lighting NV. Dit bedrijf heeft een grote diversiteit aan gevaarlijke stoffen opgeslagen maar valt niet onder het BEVI. De opslag varieert van een bovengrondse opslag van LPG, boven- en ondergrondse tanks voor diverse (ontvlambare) producten, diverse (brandbare) gassen in drukhouders en enkele CPR 15-1 opslagen. Momenteel loopt er een procedure om te komen tot een nieuwe aanvraag om milieuvergunning. Hierbij is door de adviseur van Philips een risicoprofiel opgesteld om te bepalen of er een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} /jaar buiten de inrichtingsgrenzen zou kunnen zijn gelegen.

Uit dit risicoprofiel blijkt dat de LPG-tank (inclusief de bevoorrading) de grootste risicobron is maar dat de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} /jaar t/m 10^{-9} /jaar ruim binnen de inrichtingsgrens zijn gelegen. Dit betekent dat deze inrichting ook niet onder de

toekomstige d- en h-categorie (conform artikel 2, lid 1 van het BEVI) zal komen te vallen¹.

Voor de volledigheid is hier wel aandacht besteed aan het groeprisico veroorzaakt door Philips.

Ook voor het GR is de bovengrondse LPG-opslagtank en de bevoorrading daarvan, maatgevend.

Uit het risicoprofiel blijkt dat geen relevant GR wordt berekend. De 1% letaliteitgrens is op 393 meter gelegen. Bij een Bleve is de 1% afstand echter niet maatgevend. Analooq aan het REVI is de bevolking binnen de 100% letaliteit geheel verantwoordelijk voor het berekende groeprisico. Binnen de 100% letaliteit zal iedereen komen te overlijden, buiten deze contour is dit nagenoeg 0%.

De afstand tot de grens van het invloedsgebied dat overeenkomt met de afstand in het REVI bedraagt 150 meter. Deze afstand is in zijn geheel binnen de inrichtingsgrens gelegen. Dit betekent dat toename van bevolking in de omgeving geen verhoging van het groeprisico met zich meebrengt.

Wel kunnen er meer gewonden vallen doordat de niet-letale effecten, die wel verder dan 150 meter reiken, verwondingen tot gevolg kunnen hebben.

MeadWestVaco BV, Ettenseweg 46

Met ingang van 11 januari 2006 heeft dit bedrijf een CPR 15-1 opslag. Het BEVI is derhalve niet meer van toepassing op dit bedrijf. Daarvóór was wel sprake van de aanwezigheid van een CPR15-2 opslag.

Overige bedrijven

In de directe omgeving van het plangebied zijn, naast bovengenoemde bedrijven, verder geen bedrijven gevestigd waarop het BEVI van toepassing is of zou kunnen zijn.

Verantwoordingsplicht groeprisico (artikel 13 BEVI)

Het bestemmingsplan laat geen inrichtingen toe waarop het BEVI van toepassing is tenzij de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} binnen de terreingrens is gelegen.

Dit betekent dat er binnen het plangebied nooit een grenswaarde kan worden overschreden. Dit betekent ook dat kwetsbare objecten toegelaten kunnen worden. Er is voor gekozen om kantoren met een maximaal bvo van 1500 m² zonder beperkingen toe te staan en kantoren tot 3500 m² bvo met een vrijstellingsbevoegdheid.

Bedrijven die een 10^{-6} contour binnen de inrichtingsgrens hebben kunnen uiteraard wel een invloedsgebied hebben dat (ruim) buiten de terreingrenzen valt.

De inrichtingen die op dit bedrijventerrein verwacht kunnen worden zullen opslagloodsen voor gevaarlijke stoffen zijn en wellicht een ammoniakkoelinstallatie t.b.v. de logistiek sector. LPG-stations en BRZO-bedrijven zijn uitgesloten.

¹ In de toelichting op artikel 2 van het BEVI is vermeld dat een 10^{-6} contour buiten de inrichtingsgrens het criterium voor aanwijzing zal zijn.

Hoewel een CPR-loods een groot invloedsgebied kan hebben (de afstand tot de rand van het invloedsgebied varieert van 90 tot 930 meter), is de toegestane bevolkingsdichtheid vrij hoog (70 tot 300 p/ha) Dit geldt ook voor een ammoniakkoelinstallatie (200 tot 400 meter; 100 tot 260 p/ha).

Gezien de aard van de bestemmingsregelingen en de reeds bestaande bedrijvigheid is het aannemelijk dat de bevolkingsdichtheden niet hoger zullen worden dan 30 personen per hectare en dat er derhalve geen significant groepsrisico te verwachten valt. Meer informatie over de bevolkingsdichtheden is gegeven bij het onderdeel transport.

Op grond van artikel 13 van het BEVI is het bestuur van de Regionale Brandweer formeel om advies gevraagd.

Toelichting op risico's veroorzaakt door inrichtingen (bedrijven):

Algemeen

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. In het verleden werd in plaats van het in dit besluit gebruikte plaatsgebonden risico het minder juiste begrip individueel risico gehanteerd.

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 zijn daarin dus niet verdisconteerd.

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

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Hierbij is het niet van belang of op die plaats daadwerkelijk een persoon aanwezig is, zoals het voorheen gebruikte begrip individueel risico suggereert. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een inrichting overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een (beperkt) kwetsbaar object op een bepaalde plaats kan worden toegelaten.

De grens- en richtwaarde voor nieuwe situaties bedraagt een kans van 10^{-6} jaar. De grenswaarde geldt voor kwetsbare objecten zoals woningen en grote kantoren; de richtwaarde geldt voor beperkt kwetsbare objecten zoals bedrijfsgebouwen en kleine kantoren.

Voor bestaande situaties geldt, enkel voor kwetsbare objecten, een saneringsverplichting.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt 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 groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers. Voor een ongeval met 10 doden geldt een kans van 10^{-5} jaar, voor 100 doden is die 10^{-7} jaar enz. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

Transport gevaarlijke stoffen

Regelgeving

De beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden aan de hand van de nota "Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen, 2^e kamer 1995-1996", de handreiking "Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG 1998" en de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Min.V&W 2004". In de genoemde handreiking en circulaire wordt voor aardgasleidingen en brandbare K1, K2 en K3 vloeistoffen (benzine, olie e.d) verwezen naar bestaande circularies.

Op basis van de nota "Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen, 1996" dient de bijdrage van nieuwe ontwikkelingen indien deze gelegen zijn binnen een zone van 200 meter van de as van de transportroute te worden getoetst aan de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) en mogen er binnen de plaatsgebonden risico (PR) contour van 10^{-6} jaar geen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen) worden gerealiseerd. Voor bestaande situaties geldt de 10^{-6} jaar als streefwaarde. De grenswaarde voor bestaande situaties is 10^{-5} jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsgebouwen) geldt de 10^{-6} jaar als richtwaarde en de 10^{-5} jaar als grenswaarde. Een uitgebreid overzicht van (beperkt) kwetsbare objecten² is opgenomen in de genoemde circulaire.

Bij buisleidingen dient rekening gehouden te worden met een bebouwingsafstand en een toetsingsafstand. Het streven dient erop gericht te zijn dat er binnen de toetsingsafstand geen woonbebouwing of bijzondere objecten worden gerealiseerd. Planologische, technische en economische belangen kunnen leiden tot een kleinere afstand dan de toetsingsafstand. In dat geval dienen tenminste de bebouwingsafstanden te worden aangehouden. Deze zijn verschillend voor objecten met de hoogste en mindere bescherming.

Hoogste bescherming	Mindere bescherming
woonwijken, flatgebouwen en bijzondere objecten categorie I: ziekenhuizen, scholen, hotels en kantoorgebouwen met meer dan 50 personen.	incidentele bebouwing en bijzondere objecten categorie II: sporthallen, zwembaden, recreatieterreinen, hotels en kantoorgebouwen met minder dan 50 personen, industrieterreinen.

tabel : onderscheid in objecten met hoogste en mindere bescherming

Binnen de kleinste bebouwingsafstand mag niets worden gerealiseerd (m.u.v. wegen, verharding e.d.)

Buiten de toetsingsafstand zijn in principe geen beperkingen. Ontwikkelingen tussen de bebouwingsafstand en de toetsingsafstand dienen in het algemeen getoetst te worden aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Voor hogedruk aardgasleidingen kan

² De in de circulaire opgenomen lijst van (beperkt) kwetsbare objecten komt niet geheel overeen met de definitie zoals die in het BEVI is opgenomen terwijl dit volgens de circulaire wel de bedoeling zou moeten zijn. De (beperkt) kwetsbare objecten conform BEVI zijn opgenomen in bijlage 1

met behulp van de gebiedsklasse indeling en de ontwerpfactor worden bepaald welke maatregelen aan de leiding moeten worden getroffen om bepaalde ontwikkelingen mogelijk te maken. Indien binnen de toetsingszones ontwikkelingen worden voorzien dient hierover afstemming met de beheerder van de buisleiding plaats te vinden.

Momenteel is er landelijk veel discussie over het “Dossier buisleidingen”, met name in verband met de hogedruk aardgasleidingen. Eind 2006 wordt meer duidelijkheid verwacht. Vooralsnog wordt aangesloten bij de brief van het VNG die als bijlage is toegevoegd.

Wegen

Het plangebied wordt in tweeën gedeeld door de A58 (Breda - Bergen op Zoom). Het betreft globaal het traject tussen trajectkilometer 88.000 en 90.000.

In de Risicoatlas Weg 2003 (RAW 2003) en in de “Evaluatie risico’s transport gevaarlijke stoffen, Provincie Noord-Brabant, peiljaar 2002” zijn geen andere wegen in of in de nabijheid van het plangebied opgenomen. Wel ligt in het plangebied een gedeelte van de Route Gevaarlijke Stoffen van de gemeente Roosendaal. Hoewel de intensiteiten op deze route niet bekend zijn bedragen die slechts een fractie van het doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen op de A58.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de RAW 2003 geraadpleegd waarin de A58 is opgenomen. Over het traject van Breda tot aan knooppunt De Stok zijn de onderstaande gegevens vermeld.

Hoofdcategorie	Stof cat	Jaar 2002 [jr]
GF : Brandbaar gas	GF3	2925
LF : Brandbare vloeistof	LF1	1345
	LF2	1097
LT : Toxische vloeistof	LT2	244

tabel 1: jaarlijks aantal beladen transporten per tankauto op de A58 ter hoogte van Roosendaal

Om inzicht te krijgen in het plaatsgebonden risico is een berekening uitgevoerd met RBMII (versie 1.1.1.7). Uit de berekening, waarbij de intensiteiten uit tabel 1 zijn gebruikt, blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour (PR) van 10^{-6} jaar wordt berekend en dat er dus, vanwege het plaatsgebonden risico, geen minimale afstand tot de A58 hoeft te worden aangehouden.

De bevolkingsgegevens van de oostzijde van Roosendaal zijn nog niet in RBMII ingevoerd daarom zijn er voor de hoogte van het groeprisico resultaten uit de RAW 2003 gebruikt (het complementeren van de invoer van de bevolkingsgegevens in RBMII zal eind 2006 worden afgerond).

Uit de RAW 2003 blijkt dat het huidige groeprisico ter plaatse 0,4 tot 0,5 maal de oriënterende waarde bedraagt.

Uit de RAW 2003 blijkt eveneens dat ter hoogte van het plangebied bevolkings-

dichtheden zijn gebruikt die in de orde van grootte van 30 tot 50 p/ha liggen. De in de RAW 2003 opgenomen afstand vanaf de eerstelijns bebouwing tot het hart van de weg bedraagt ter plaatse van het plangebied 40 meter.

In de praktijk blijkt op basis van de "Wijkatlas Gemeente Roosendaal 2005" dat er binnen het plangebied 293 personen wonen en dat er 5307 arbeidsplaatsen aanwezig zijn. Dit aantal moet nog gecorrigeerd worden voor de verblijftijd (het merendeel is enkel tijdens kantooruren werkzaam). Op basis van de concept "Handreiking verantwoordingsplicht groeprisico, VROM augustus 2004" moet voor werken een correctiefactor 2,2 en voor wonen een correctiefactor 1,1 worden gehanteerd. Bij een oppervlakte van globaal 200 ha van het plangebied betekent dit een bevolkingsdichtheid van $([5307/2,2 + 293/1,1]/200 =)$ 13 p/ha. Daarbij komt nog dat bijna de helft van de arbeidsplaatsen zich bevindt in de sectoren bouw, handel en vervoer. De meeste werknemers uit deze sectoren bevinden zich elders zodat het aantal aanwezigen binnen het plangebied beduidend lager is.

De afstand van de bestaande eerstelijns bebouwing bedraagt 50 tot 80 meter vanaf het hart van de A58. Deze afstand wordt mede afgedwongen door de aanwezigheid van brede bermen en een parallelweg aan beide zijden van de snelweg. De resultaten uit de RAW 2003 geven dus een ruime overschatting van het GR.

Omdat de percelen aan beide zijden van de snelweg al grotendeels zijn ingevuld zullen in de toekomst de bevolkingsdichtheden niet significant wijzigen. Zelfs bij een verdubbeling van de bevolkingsdichtheden (van 14 p/ha naar 30 p/ha) zal de waarde van 0,5 niet worden bereikt.

Daarnaast is de fysieke en de in het bestemmingsplan toegelaten afstand van de eerstelijns bebouwing tot het hart van de weg beduidend groter (50 tot 65 meter) dan waar in de RAW 2003 van uit is gegaan (40 meter).

Spoorverkeer

De noordzijde van het plangebied wordt voor een klein gedeelte begrensd door de spoorlijn Roosendaal-Breda.

Voor de bepaling van de risico's kan uitgegaan worden van de Risicoatlas Spoor (Ministerie van VenW, 2001). Uit de Risicoatlas Spoor blijkt, bij een intensiteit van 4300 wagons brandbaar gas/jaar, dat het plaatsgebonden risico van 10^{-6} jaar niet aanwezig is. De informatie over het groepsrisico is vrij algemeen (het hoogst berekende risico op een traject van soms 10-tallen kilometers).

In het RoBel-rapport "Generieke en lokale maatregelen externe veiligheid, april 2003" is, op basis van dezelfde intensiteiten, het groepsrisico per kilometervak berekend. Daaruit blijkt dat voor de trajectkilometer grenzend aan het plangebied, het groepsrisico als verwaarloosbaar wordt beschouwd, zelfs bij de prognoses zoals die toentertijd nog gold (10250 wagons brandbaar gas/jaar).

Op basis van de meest recente prognoses van december 2003 (ProRail, Ministerie van VenW, 26 april 2004) die gelden vanaf 2007 (het moment waarop de Betuwelijn in gebruik wordt genomen) blijkt dat de intensiteiten afnemen tot 3850 wagons brandbaar gas/jaar en dat dus de risico's minder worden.

Daarnaast is het de verwachting dat naar aanleiding van de ketenstudies het vervoer van

gevaarlijke stoffen over de Brabantroute fors zal afnemen zodat ook de lijn Roosendaal-Breda minder belast zal worden.

Waterwegen

Waterwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in of in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

4.9 Waterparagraaf

Aanleiding waterparagraaf

Majoppeveld is een bedrijventerrein dat ligt aan de noordoostzijde van de bebouwde kern van Roosendaal. Het is deels een bestaand bedrijventerrein, deels een te realiseren bedrijventerrein en valt daarnaast uiteen in een noordelijk (ten noorden van de A58) en zuidelijk deel (ten zuiden van de A58). Op dit moment zijn voor een aantal delen van het bedrijventerrein Majoppeveld diverse vigerende bestemmingsplannen aanwezig.

Daarnaast zijn er voornemens nieuwe bedrijventerreinen, grenzend aan het bestaande Majoppeveld, te ontwikkelen. Om hier eenheid in te verkrijgen wordt een overkoepeld bestemmingsplan geschreven, waarin “water” ook een duidelijke plaats heeft middels het proces van de Watertoets. Voorliggende waterparagraaf is het resultaat van het doorlopen proces van de Watertoets.

Het te actualiseren bestemmingsplan Majoppeveld is zowel een beheers- als een ontwikkelingsplan. Dit betekent dat in de waterparagraaf aandacht moet worden besteed aan water binnen twee “soorten” van ontwikkelingen. Enerzijds zijn er nieuwe ontwikkelingen (uitbreidingen); gebieden waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden door functieverandering, er zal een andere manier van de omgang met hemelwater zijn en er zal een vuilwaterstroom ontstaan (het betreft hier veelal de functieverandering van agrarisch grondgebruik naar wonen of werken). Anderzijds zijn er op het bestaande Majoppeveld locaties waar de huidige situatie in de toekomst mogelijk opnieuw wordt ingevuld. De omgang met water verandert op dit moment niet, maar mogelijk in de toekomst wel. (bijvoorbeeld herinrichting van bepaald deel van bedrijventerrein of verandering van eigenaar/bedrijfsactiviteiten).

Proces

In het kader van de Watertoets heeft tussen de gemeente Roosendaal en waterschap Brabantse Delta afstemming plaatsgevonden met betrekking tot de wateraspecten in Majoppeveld. Vanaf 2000 zijn met de waterbeheerders (destijds waterschap Het Scheldekwartier en het Hoogheemraadschap van West-Brabant) verschillende overleggen gevoerd met betrekking tot de toekomstige waterhuishouding op de uitbreidingslocaties van Majoppeveld. Deze overleggen hebben plaatsgevonden op 13 april 2000, 11 juli 2001, 17 juli 2001 en 17 januari 2002. De planvorming heeft sindsdien enige tijd stilgelegen en is daarna weer opgestart.

Ten behoeve van de artikel 19 WRO-procedure voor het te realiseren deelgebied ‘De Kapstok’ is reeds in april 2004 een waterparagraaf in concept voorgelegd aan waterschap

Brabantse Delta en akkoord bevonden. De waterparagraaf is tevens besproken in het waterpanel van de gemeente Roosendaal.

Vervolgens is besloten om voor het gehele bedrijventerrein Majoppeveld een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Voor het totale gebied Majoppeveld (bestaand en uitbreidingen) is aansluitend een waterparagraaf in concept voorgelegd aan waterschap Brabantse Delta en besproken op 25 oktober 2004. De opmerkingen van het waterschap zijn in voorliggende waterparagraaf verwerkt.

Ontwikkelingsvoorwaarden water Majoppeveld Roosendaal

Naast de waterparagraaf ten behoeve van het bestemmingsplan, is ook het document "Ontwikkelingsvoorwaarden water Majoppeveld" opgesteld. Het opstellen van dat document heeft parallel aan het opstellen van de waterparagraaf plaatsgevonden en is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De ontwikkelingsvoorwaarden hebben tot doel te komen tot een volwaardige implementatie van het aspect water in het bestemmingsplan Majoppeveld.

Bodemkundige en waterhuishoudkundige beschrijving

In deze paragraaf wordt de bestaande situatie van Majoppeveld beschreven aan de hand van de aspecten bodemopbouw, grondwaterhuishouding, ontwatering, oppervlaktewater en riolering.

De beschrijving van het reeds gerealiseerde deel van Majoppeveld (zowel Noord als Zuid) is overgenomen uit de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Voor de beschrijving van de huidige situatie van de uitbreidingen van Majoppeveld is gebruik gemaakt van de informatie uit de bodemkundig/hydrologische onderzoeken en waterhuishoudingsplannen, welke beschreven zijn in het document "Ontwikkelingsvoorwaarden Water Majoppeveld".

Bestaand bedrijventerrein Majoppeveld Noord en Majoppeveld Zuid

Bodemopbouw

De bodemopbouw is afgeleid uit gegevens van het bodemkundig/hydrologisch onderzoek Majoppeveld-Noord III en bodemkundige gegevens afkomstig van het gemeentelijke grondwatermeetnet.

De bodem is veelal vergraven en/of opgehoogd. De dikte van het ophogingspakket varieert van vrijwel nul tot ruim drie meter. Mogelijk is in het verleden zand en/of leem gewonnen. Door het grondverzet is een zeer heterogene opbouw van het grondprofiel ontstaan, waarin humeuze zandlagen, al of niet lemige zandlagen en leemlagen elkaar in willekeurige volgorde afwisselen. Het bodemmateriaal is goed geconsolideerd, het ophogingsmateriaal is over het algemeen slecht van structuur. Het natuurlijk profiel is eveneens sterk gelaagd met slecht doorlatende leemlagen in de ondergrond. De bodem bestaat uit zeer fijn tot matig fijn zwak tot sterk lemig zand. Op wisselende diepten worden

sterk humeuze en/of lemige tussenlagen aangetroffen met een dikte van 0,10 tot 1,25 m. Leem komt niet in aaneengesloten lagen voor.

Grondwaterhuishouding

Uit gegevens van het gemeentelijk meetnet van oktober 1990 tot maart 1993 blijkt dat de laagste grondwaterstand is aangetroffen op 2,2 à 3,5 m-mv en de hoogste grondwaterstand varieert van 0,8 tot 2,7 m-mv. Op basis van deze data varieerde de grondwaterstand in het zuidelijke deel van het gebied van 4 m+NAP tot 2 m+NAP en in het noordelijke deel van het gebied van 5,50 m+NAP tot 4 m+NAP.

De grondwaterstroming is in Majoppeveld gericht naar de Omloopleiding Bakkersberg, die een drainerende werking heeft. Uit de isohypsen van 18 oktober 1990 en 28 januari 1993 blijkt dat in het westelijke gedeelte de grondwaterstroming noordoostelijk is gericht met een verhang van 0,002 m/m. In het oostelijke gedeelte is de grondwaterstroming noordwestelijk gericht met een verhang van 0,0025 m/m.

Direct ten westen van Majoppeveld is de freatische TNO-peilbuis L15 gelegen, ten noorden van de Beethovenlaan. Uit de meerjarenreeks van 1985 t/m 1994 van deze peilbuis blijkt dat de grondwaterstand fluctueerde tussen 1,10 m-mv en 2,90 m-mv. De TNO-peilbuis B92 is gelegen langs het spoor ten westen van Majoppeveld. Uit de meerjarenreeks van 1985 t/m 1994 van deze peilbuis blijkt dat de grondwaterstand fluctueerde tussen 2,20 m+NAP (1,98 m-mv) en 0,30 m+NAP (3,88 m-mv).

Ontwatering

Het maaiveld is geëgaliseerd tot een hoogte van circa 6,60 m+NAP in het zuidelijke deel tot 4,30 m+NAP langs de spoorlijn. Het gebied is veelal voorzien van drainage om aan de ontwateringsbehoefte te voldoen.

Oppervlaktewater

Majoppeveld wordt in noord-zuidrichting doorsneden door de Omloopleiding Bakkersberg. Binnen het plangebied zijn verder nog enkele afwateringssloten gelegen. De Omloopleiding Bakkersberg is het verlengde van de Krampenloop. Oorspronkelijk stroomde de Krampenloop vanaf het plangebied Sterrebos aan de zuidoostzijde van Roosendaal in noordwestelijke richting. Door stedelijke ontwikkelingen is de Krampenloop aan de oostzijde van Roosendaal als "Omloopleiding Bakkersberg" omgelegd. De afvoercapaciteit van de "Omloopleiding Bakkersberg" is reeds afgestemd op het gebruik van het gebied.

In de huidige situatie zijn nabij de J.F. Vlekkestraat en de Leemstraat retentievoorzieningen aanwezig, waar het regenwater wordt gebufferd voordat het kan overstorten naar de Omloopleiding Bakkersberg.

Tijdens het overstorten van het regenwaterriool stijgt het peil en neemt het debiet van de Omloopleiding Bakkersberg toe. Tijdens een overstort loopt het peil van de Omleiding Bakkersberg op van 4,40 m+NAP tot 4,85 m+NAP. Het debiet neemt ter plaatse van de

instroming van de Rucphense Vaart toe van het initiële debiet van 0,59 m³/sec tot 1,75 m³/sec. Het debiet neemt ter plaatse van de kruising met de rijksweg toe van het initiële debiet van 0,77 m³/sec tot 3 m³/sec. Ten zuiden van het plangebied is de afwateringssloot van het industrieterrein De Meeten gelegen. Deze sloot mondt uit in de "Omleiding Bakkersberg". De maatgevende afvoer van deze sloot is 2 m³/sec, het peil ligt tussen 4,40 m+NAP en 5,05 m+NAP.

Riolering

Het bestaande gedeelte van Majoppeveld-Noord is voorzien van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel. Het gedeelte Majoppeveld-Zuid is voorzien van een gescheiden rioolstelsel.

Uitbreidingsgebied Majoppeveld Noord ('Poort van Noord')

Bodemopbouw

De bodem in het deelgebied 'Poort van Noord' bestaat uit zwak tot matig siltig, matig fijn zand. Daarnaast is sprake van een matig humeuze bovengrond, die in dikte varieert van 0,6 tot circa 1,7 m-mv. In de meeste boringen is de humeuze bovengrond circa 0,8 m dik.

Uit de boringen komt naar voren dat op een diepte van circa 1,60 m-mv een leemlaag is aangetroffen in dikte variërend van circa 0,20 tot 0,40 meter. Daarnaast is sporadisch onder de leemlaag een veenlaagje aangetroffen tot de maximale boordiepte van deze boring (2,00 m-mv). Omdat de boring slechts is uitgevoerd tot een diepte van 2,00 meter is het onduidelijk of deze laag in werkelijkheid doorloopt in de ondergrond. Uit interpretatie van overige uitgevoerde boringen kan worden geconcludeerd dat er binnen 2 à 4 m-mv geen aaneengesloten leem- en of veenlaag aanwezig is.

Ontwatering

De maatgevende hoogste grondwaterstand in Poort van Noord is ingeschat op circa 4,0 m+NAP ofwel 0,7 à 1,0 m-mv.

Oppervlaktewater

In Poort van Noord komt, naast enkele perceelssloten, geen oppervlaktewater voor.

Riolering

In Poort van Noord is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aanwezig.

Uitbreidingsgebied Majoppeveld Zuid

Onder het te realiseren gebied van Majoppeveld-Zuid worden de deelgebieden 'De Meeten II' en 'De Kapstok' verstaan. Bij onderstaande beschrijving is gebruik gemaakt van de uitgevoerde bodemkundig/ hydrologisch onderzoeken ter plaatse van deze gebieden.

Bodem

Over het algemeen bestaat de bodem uit zwak tot matig siltig, matig fijn zand. In het

overgrote deel van het gebied is sprake van een matig humeuze bovengrond, die in dikte varieert van 0,3 tot circa 2,0 m-mv. In de deelgebieden De Kapstok en De Meeten II is op diverse plaatsen op wisselende diepte klei/leem aangetroffen. Binnen 2 à 4 m-mv is echter géén aaneengesloten klei/leempakket aanwezig. Sporadisch is een veenlaagje aangetroffen in de bovengrond.

Grondwaterhuishouding

De Kapstok

De maatgevende hoogste grondwaterstand in De Kapstok varieert van 4,25 m+NAP nabij de kruisende watergang door het gebied tot 5,5 m+NAP in de zuidpunt en de noordoostelijke hoek van De Kapstok. Ten opzichte van het huidig maaiveld bedraagt de maatgevende hoogste grondwaterstand circa 0,5 à 1,0 m-mv, tot plaatselijk 1,4 m-mv.

De gemeten fluctuatie van de grondwaterstanden bedraagt 0,25 à 0,9 m. Deze grote fluctuatie is te verklaren door de invloed van de doorgaande watergang in het plangebied. Met name de peilbuizen in de directe omgeving van deze watergang, laten een geringe fluctuatie zien. De watergang heeft een drainerende werking op haar omgeving.

De Meeten II

De maatgevende hoogste grondwaterstand in het deelgebied De Meeten II varieert van 6,0 m+NAP in het centrale deel tot 5,5 m+NAP aan de randen van De Meeten II nabij de Omloopleiding Bakkersberg. Ten opzichte van het huidig maaiveld bedraagt de maatgevende hoogste grondwaterstand in het midden van het gebied enkele decimeters tot meer dan anderhalve meter nabij de Omloopleiding Bakkersberg.

Uit de peilbuismetingen blijkt dat er sprake is van stagnatie van (hemel)water op de storende bodemlaag. De gemeten fluctuatie van de grondwaterstanden is 0,5 à 1,0 m. Het grondwater stroomt in natte perioden vanuit het hart van het gebied af naar de zuidwestzijde, in mindere mate ook naar de oostzijde. Dit is te verklaren door de drainerende werking van de Omloopleiding Bakkersberg en de huidige sloot langs de oostgrens.

Oppervlaktewater

Het gebied De Kapstok wordt in de huidige situatie doorkruist door een watergang van het waterschap. Een deel van deze watergang zal ten behoeve van de uitbreiding worden omgelegd. Eén en ander geschiedt in nauw overleg met het waterschap Brabantse Delta.

Riolering

In de te realiseren deelgebieden De Kapstok en De Meeten II is op dit moment géén riolering aanwezig.

Waterhuishouding Majoppeveld

Aan de hand van de waterthema's (grond)wateroverlast, riolering, oppervlakte-

/grondwaterkwaliteit en natte natuur wordt de toekomstige waterhuishoudkundige situatie beschreven voor Majoppeveld. Voor concrete ontwikkelingsvoorwaarden (uitgangspunten en randvoorwaarden ten aanzien van waterhuishouding) wordt verwezen naar 'Ontwikkelingsvoorwaarden Majoppeveld', die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Waterhuishouding Majoppeveld voor het bestaande bedrijventerrein

(Grond)wateroverlast

Er zijn in Majoppeveld-Noord en –Zuid geen gevallen van grondwateroverlast bekend.

De functieverandering van bedrijfspercelen of clusters daarvan mogen niet leiden tot het optreden van wateroverlast in of buiten Majoppeveld. Dit betekent dat afstromend hemelwater van daken en perceelsverharding moet worden vastgehouden en gecontroleerd dient te worden afgevoerd naar het gemeentelijk rioolstelsel van Majoppeveld. De gemeente stelt eisen aan het maximale aanbod van hemelwater afkomstig van bedrijfspercelen.

Het surplus aan hemelwater dient tijdelijk op eigen terrein te worden vastgehouden. Wateroverlast ter plaatse van de bedrijfspercelen in het plangebied wordt voorkomen door het bouwpeil minimaal 0,2 m hoger te leggen dan het wegpeil.

Riolering

Wanneer onderdelen van het openbare gebied worden herontwikkeld, dient een verbeterd gescheiden rioolstelsel te worden aangelegd.

Oppervlaktewater-/grondwaterkwaliteit

De oppervlaktewaterkwaliteit kan als gevolg van het verbeterd gescheiden systeem worden beïnvloed door verschillende bronnen. Voorop staat dat er duurzame, niet uitlogbare bouwmaterialen worden gebruikt. Hierdoor zal de vracht aan zware metalen die via het rioolstelsel wordt afgevoerd zeer gering zijn.

De eerste afvoer (first flush) van hemelwater, afkomstig van wegen, wordt naar het vuilwaterstelsel gepompt. Daarmee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat verontreinigd hemelwater wordt afgevoerd naar de retentievoorzieningen. De retentievoorzieningen zijn voorzien van een natuurlijk begroeide bodem en een humeuze toplaag. Eventuele verontreinigingen worden in de humeuze toplaag gebonden en komen niet tot afvoer.

Aan de noordzijde van het gebied (nabij de Leemstraat) wordt een gebied bestemd met waterhuishoudkundige doeleinden voor een aan te leggen retentievoorziening ten behoeve van het stadsvernieuwingsgebied in de wijk Kalsdonk.

Waterhuishouding voor de uitbreidingsgebieden

(Grond)wateroverlast

Op dit moment zijn in Majoppeveld-Noord en –Zuid geen gevallen van grondwateroverlast

of wateroverlast bekend.

Grondwateroverlast wordt in de toekomst voorkomen door zoveel mogelijk uit te gaan van ophogen van gebieden waar te weinig ontwatering is. Dit geldt voor de te realiseren deelgebieden: Poort van Noord, De Kapstok en De Meeten II.

Door zoveel mogelijk te kiezen voor ophoging wordt voorkomen dat onnodig veel water wordt onttrokken als gevolg van een drainagesysteem. Onder de hoofdontsluitingsweg wordt diepdrainage aangelegd om de hoogste grondwaterstanden "af te toppen". Het vrijkomende drainagewater wordt geloosd in de retentievoorziening in het plan en wordt dus niet onttrokken uit het plangebied. Vanuit deze retentievoorzieningen wordt het hemelwater gecontroleerd afgevoerd en mondt (uiteindelijk) uit in de Omloopleiding Bakkersberg.

Terreindelen die niet voldoende zijn ontwaterd voor de nieuwe functie (bedrijventerrein) zullen worden opgehoogd, om aan de noodzakelijke ontwatering te kunnen voldoen. Wateroverlast ter plaatse van de bedrijfspercelen in het plangebied wordt voorkomen door het bouwpeil minimaal 0,2 m hoger te leggen dan het wegpeil.

Riolering

In de te realiseren deelgebieden De Kapstok, De Meeten II en Poort van Noord wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd.

Vuilwater riolering

De vuilwater riolering zal via een apart gemaal met persleiding uiteindelijk worden aangesloten op het bestaande stelsel van het bedrijventerrein Majoppeveld-Zuid.

Hemelwaterafvoer

Ten behoeve van de afvoer van hemelwater van de bedrijfsterreinen en een groot deel van het dakoppervlak van bedrijfsgebouwen en dienstwoningen, alsmede verhardingen van openbare wegen zal een verbeterd gescheiden rioolstelsel worden aangelegd (VGS). Daken van gebouwen, op percelen direct grenzend aan open water, kunnen direct worden afgekoppeld op het open water. Er zal géén aparte transportleiding voor het dakwater worden aangelegd.

Het VGS wordt gedimensioneerd op een maximale afvoercapaciteit van 75 l/s/ha (voor terreinen die worden uitgegeven) en stort over in de centrale retentievoorzieningen aan de zuidzijde van De Kapstok en De Meeten II. Deze retentievoorzieningen worden gedimensioneerd tot een neerslaggebeurtenis van eens per 10 jaar en hebben een afvoercapaciteit van 1,67 l/s/ha.

Oppervlaktewater-/grondwaterkwaliteit

De oppervlaktewaterkwaliteit kan als gevolg van het gescheiden systeem worden beïnvloed door verschillende bronnen. Voorop staat dat er duurzame, niet uitlogbare bouwmaterialen worden gebruikt. Hierdoor zal de vracht aan zware metalen die via het rioolstelsel wordt afgevoerd zeer gering zijn. Voorkomen dient te worden dat water dat

afstroomt naar open water en retentievoorziening in contact komt met uitlogende stoffen als zink, lood, koper en zacht PVC. Voorts is het wassen van voertuigen op particulier of openbaar terrein niet toegestaan. Daarnaast worden de wegen in de plangebieden niet of slechts in zeer extreme gevallen gestrooid ten behoeve van gladheidbestrijding.

De eerste afvoer (first flush) van hemelwater, afkomstig van wegen, wordt naar het vuilwaterstelsel gepompt. Daarmee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat verontreinigd hemelwater wordt afgevoerd naar de retentievoorzieningen. De retentievoorzieningen zijn voorzien van een natuurlijk begroeide bodem en een humeuze toplaag. Eventuele verontreinigingen worden in de humeuze toplaag gebonden en komen niet tot afvoer.

Er worden in Majoppeveld geen gebieden aangeduid waar in geval van nood tijdelijk water geborgen kan worden. Dit is niet nodig vanwege het grote hoogteverschil tussen het maaiveld en het waterpeil van de Omloopleiding Bakkersberg. Daarnaast adviseert de gemeente Roosendaal bouwpeilen vast te leggen die ca 0,20 à 0,30 m hoger zijn gelegen dan het wegpeil. Hierdoor wordt wateroverlast ter plaatse van de bedrijfsgebouwen voorkomen.

De aan te leggen retentievoorzieningen worden op de plankaart aangeduid als "retentiegebied".

Natte natuur

De retentievoorzieningen in De Meeten II en De Kapstok worden op een ecologische wijze ingericht. Hiervoor worden inrichtingsplannen opgesteld, waarbij in de retentievoorziening ondiepere en diepere delen gerealiseerd worden. Hierdoor ontstaat er voor natuur een interessante gradiënt van droog naar nat.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De huidige WRO en Bro'85 bevatten bijna geen bepalingen over de vorm van het bestemmingsplan. Alleen de artikelen 12 en 16 van het Bro bevatten enkele voorschriften ten aanzien van het bestemmingsplan. Zo wordt bijvoorbeeld bepaald dat de bestemmingsplankaarten op een duidelijke ondergrond moeten worden getekend en dat de schaal en de noordpijl op de plankaart moeten zijn aangegeven. De huidige bepalingen laten echter vele structuren, vormen en presentaties van het bestemmingsplan toe. Hierdoor zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Plannen met dezelfde inhoud en hetzelfde doel kunnen er geheel anders uitzien. Hierdoor ontbreekt het aan helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. Vergelijkbare bestemmingsplannen kunnen hierin verandering brengen.

Naar verwachting treedt op 1 januari 2008 de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening in werking. Vanaf dat moment moeten alleen nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar worden gemaakt. Tot de ruimtelijke plannen behoren dan bestemmingsplannen, provinciale verordeningen, algemene maatregelen van bestuur en structuurvisies. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Zij zorgen er ook voor dat deze digitaal beschikbaar zijn voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

Een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de afspraken die zijn voorgesteld door de werkgroep "standaard vergelijkbaarheid" in het kader van digitale uitwisseling in ruimtelijke processen (DURP). De standaard voor vergelijkbaarheid bouwt voort op de digitale leest. In de werkgroep zijn gemeenten, provincies en stedenbouwkundige bureaus gezamenlijk aan de slag gegaan om te komen tot afspraken over de opbouw en vormgeving van bestemmingsplannen.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken en aanbevelingen van de standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP).

5.2 Opzet nieuwe bestemmingsregeling

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de bestaande situatie en de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling in het plangebied juridisch is vertaald.

Het juridisch deel van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de voorschriften. De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De plankaart heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de voorschriften alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de

voorschriften voor de burgers het bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en voorschriften.

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd het juridisch-planologisch kader te scheppen voor de ontwikkeling en het beheer van het bedrijventerrein Majoppeveld.

Dit kader bestaat uit verschillende facetten:

- het versterken van de ruimtelijke en functionele structuren door richting te geven aan nieuwe initiatieven die tot ontwikkeling kunnen komen;
- het instandhouden van ruimtelijke en functionele structuren die thans als positief worden ervaren;
- één en ander zodanig vastleggen in een juridisch plan, dat enerzijds voldoende ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen en flexibiliteit in zich draagt en anderzijds bepaalde zekerheden biedt, gericht op bescherming en uitbouw van de bestaande ruimtelijke structuur, maar ook van individuele belangen; een juridisch plan dat bovendien niet het plangebied als één geheel beschouwt, maar die de (ontwikkelings)mogelijkheden afstemt op het karakter en potenties van de te onderscheiden deelgebieden.

Opzet plankaart

Belangrijke eis is dat het bestemmingsplan dient te voldoen aan de eis van rechtszekerheid. Dit betekent dat een bestemmingsregeling duidelijk en voor één uitleg vatbaar dient te zijn. In aansluiting hierop en in relatie tot digitale ontwikkelingen verdient het de voorkeur zoveel mogelijk op de plankaart zichtbaar te maken en de voorschriften zo transparant mogelijk te houden. Uitgangspunt is dan ook dat zoveel mogelijk informatie op de plankaart wordt aangegeven en dat de plankaart digitaal wordt opgebouwd.

De ondergrond waarop de bestemmingsplankaart is gebaseerd dient maximale informatie te geven van de actuele situatie. Als basis hiervoor dienen de digitale gemeentelijke ondergronden, die tijdens de planvorming en de planprocedure worden geactualiseerd.

In beginsel vindt de laatste actualisering plaats bij het gereedmaken van het ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van de terinzagelegging ex artikel 23 WRO. Recente bouwplannen en aanvullende informatie van eventuele luchtfoto's worden in het kader van de vaststellingsprocedure alleen opgenomen voor zover dit van belang is voor de bestemmingsregeling.

Op de plankaart wordt aangegeven waar wel of geen bebouwing is toegestaan. In bepaalde gevallen vloeit dit reeds direct uit de bestemming voort. Zo mogen op de gronden met de bestemming 'Bos' in het algemeen geen gebouwen worden opgericht. In andere gevallen blijkt dit uit het aangeven van een maximaal bebouwingspercentage of het aangeven van een (z)-strook waarop geen bebouwing is toegestaan.

Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. De volgorde van de bestemmingen in het renvooi komt overeen met de volgorde zoals van de voorschriften (alfabetisch). Tevens wordt in een onderhoek op de plankaart de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling, goedkeuring door Gedeputeerde Staten en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook zijn het nummer van het bestemmingsplan en het digitale nummer van de bestemmingsplankaart aangegeven.

Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid, zoals BT-1 voor “Bedrijventerrein-1”. Kleine letters tussen haakjes direct achter deze bestemming geven een aanduiding aan waarmee binnen een bestemming ter plaatse van deze aanduiding een specifiek gebruik wordt aangegeven, zoals BT-1(lf), “Bedrijventerrein-1”, “lampenfabriek” of corresponderen met specifieke bouwvoorschriften zoals een afwijking van de toegestane hoogtemaat of het uitsluitend toestaan van vrijstaande woningen. Ten slotte worden aanduidingen op de kaart aangegeven zoals de maximaal toegestane hoogtemaat, bebouwingspercentages en eventuele wijzigingsbevoegdheden.

Op basis van het vorenstaande zijn de volgende beslispunten geformuleerd.

- De plankaart bevat zoveel een actueel mogelijke informatie
- De plankaart bevat informatie inzake de toelaatbare gebruiks- en bouw mogelijkheden.
- Voor iedere bestemming wordt dezelfde systematiek van aanduidingen gehanteerd, bestaande uit hoofdletters, kleine letters en aanduidingen tussen haakjes.

Opzet voorschriften

De opbouw van de voorschriften is als volgt:

- inleidende bepalingen (Hoofdstuk 1);
- bestemmingsbepalingen (Hoofdstuk 2);
- algemene bepalingen (Hoofdstuk 3);
- overgangs- en slotbepalingen (Hoofdstuk 4).

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsbepalingen) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- beschrijving in hoofdlijnen;
- bouwvoorschriften;
- nadere eisen:
- vrijstelling van de bouwvoorschriften;
- specifieke gebruiksbepalingen;
- vrijstelling van de gebruiksvoorschriften;
- aanlegvergunning;
- wijzigingsbevoegdheid.

De specifieke nadere eisenregelingen, vrijstellingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden en mogelijk aanlegvergunningvoorschriften zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de

eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan.

Er wordt derhalve voor de volgorde van de voorschriften en de bepalingen per voorschrift een standaardindeling gehanteerd.

Flexibiliteitsbepalingen

Aan het bestemmingsplan kan flexibiliteit worden toegevoegd door de bevoegdheid tot het verlenen van een vrijstelling of het stellen van nadere eisen ex artikel 15 WRO op te nemen of een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO. Dit flexibiliteitsinstrumentarium kent zekere begrenzings. Het is niet mogelijk een vrijstelling te gebruiken om een bestemmingswijziging tot stand te brengen. Een nadere eis mag slechts worden gesteld per afzonderlijk geval en geen algemeen voorschrift inhouden. Bovendien moet het bestemmingsplan al een voorschrift 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. De wijzigingsbevoegdheid mag niet worden ingezet om ingrijpende verandering van bestemmingen tot stand te brengen. In een dergelijke situatie is een planherziening de aangewezen weg.

Op basis van het vorenstaande wordt voor het opnemen van flexibiliteitsbepalingen de volgende benadering gehanteerd:

- Flexibiliteitsbepalingen 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 planschaderisico meewegen.
- Vrijstelling niet gebruiken voor gebruikswijzigingen.
- Nadere eisen alleen stellen als er als voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot hetzelfde onderwerp.
- Wijzigingsbevoegdheden niet gebruiken voor ingrijpende veranderingen.

Beschrijving per bestemming

De volgende bestemmingen zijn opgenomen:

- Agrarisch (A)
- Bedrijventerrein-1,2 (BT-1,2)
- Bos (BO)
- Gemengd (GD)
- Groen (G)
- Horeca (H)
- Kantoor (K)
- Tuin (T)
- Verkeer (V)
- Water (WA)
- Wonen (W)

Agrarisch

Dit is bebouwingsvrij agrarisch gebied.

Bedrijventerrein 1 en 2

In het gebied met de bestemming Bedrijventerrein 1 worden bedrijven toegelaten in de milieucategorieën 2, 3.1 en 3.2, met vrijstelling voor 4 (mits qua aard en schaal van de bedrijvigheid gelijk te stellen met milieucategorie 3). Enkele bedrijven behoren eigenlijk tot categorie 4 maar zijn naar aard en schaal van de bedrijvigheid gelijk te stellen met milieucategorie 3. Daarom zijn deze bedrijven niet specifiek bestemd. Hierbij past de aantekening dat voor de gedeelten die grenzen aan woongebied (Kalsdonk aan de westzijde van het plangebied en Kortendijk aan de zuidzijde van het plangebied) alleen bedrijven met in milieucategorie 3.1 van tabel 2 toegelaten worden (grootste afstandsmaat 50 m.). In direct om bestaande woningen geprojecteerd bedrijventerrein zijn uitsluitend bedrijven in milieucategorie 2 toelaatbaar. De bestaande woningen, die overigens buiten het plangebied Majoppeveld vallen, zijn bepalend geweest voor de bestemmingslegging. Opgemerkt wordt dat voor de bedrijfsgronden, gelegen ten zuiden van de Rucphensebaan, geen vrijstelling van de toegestane milieucategorieën mogelijk is.

In het grootste gedeelte van het plangebied zijn bedrijven toelaatbaar tot ten hoogste categorie 4.1 en/of 4.2 en 4.2A van de Staat van bedrijven en inrichtingen (BT-2). In het gebied is een lampenfabriek gevestigd die behoort tot categorie 5. Dit bedrijf is qua aard en invloed niet gelijk te stellen aan categorie-4 bedrijven en is daarom specifiek aangeduid onder de bestemming Bedrijventerrein 1 en 2.

Een te star bestemmingplan voor het bedrijventerrein Majoppeveld, waarin uitsluitend naar de bedrijfscategorie wordt gekeken om te beoordelen of een gebruiker voldoet aan de vestigingseisen die in het bestemmingsplan geformuleerd zijn, wordt door marktontwikkelingen ingehaald. Tevens blijkt een dergelijk bestemmingsplan in de praktijk steeds moeilijker uitvoerbaar. Handhaving van voorschriften in bestemmingsplannen is lastig gebleken.

Door middel van bouwvlakken is op de plankaart aangegeven waar gebouwen mogen worden opgericht. De bouwgrenzen zijn zodanig gelegd, dat voldoende ruimte tussen de voorzijde van de gebouwen en de weg behouden blijft. De bouwgrenzen zijn in de meeste gevallen op 10 meter afstand van de rand van de weg gelegd. In enkele gevallen is van deze afstand om praktische redenen of vanwege de feitelijke situatie afgeweken.

De maximaal toelaatbare hoogte van de bedrijfsgebouwen is op de kaart vastgelegd. Er wordt uitgegaan van een maximale hoogte van 20 meter. Aan de randen is de bebouwingshoogte lager, afhankelijk van de feitelijke situatie c.q. de omgeving. Een minimum bebouwingshoogte is niet in het plan opgenomen: voor een bestaand bedrijventerrein dat al grotendeels is ingevuld, heeft een dergelijke bepaling weinig zin. De hoogten zijn bouwhoogtes. Schoorstenen vallen niet onder de hoogtebepalingen. Vrijstelling van de toegelaten bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen is mogelijk, maar niet

voor wat betreft de bedrijfsgronden ten zuiden van de Rucphensebaan..

De minimum en maximum bebouwingspercentages zijn op de kaart aangegeven. Daarbij wordt conform de Beleidsbrief Bedrijventerreinen een minimum bebouwingspercentage gehanteerd (40% en 50%). In een aantal gevallen is een minimum bebouwingspercentage niet zinvol. Zo zal een transportbedrijf vaak niet kunnen voldoen aan het minimum bebouwingspercentage, omdat de vrachtwagens in de open lucht worden gestald op het terrein. Voor dat soort situaties is een vrijstellingsregeling opgenomen om te kunnen volstaan met een lager bebouwingspercentage.

Overigens zal na vrijstelling een verhoging van de hoogtematen en het bebouwingspercentage mogelijk zijn.

Langs de A58 is in de huidige situatie een aantal autoshowrooms gevestigd, deze zijn in de voorschriften onder de bestemming Bedrijventerrein-2 opgenomen met als aanduiding autoboulevard (ab). In de zone langs de A58 is een verdere uitbreiding van autoshowrooms zonder enig bezwaar en in feite gewenst om te komen tot een verdere thematisering met een positieve uitstraling. In de voorschriften is geregeld dat op de bedrijfspercelen ten noorden van de A58 (dus direct grenzend aan de Bredaseweg) rechtstreeks detailhandelsbedrijven in auto's, boten en caravans zijn toegestaan.

In het overige plangebied van Majoppeveld zijn her en der nog diverse automobielbedrijven gesitueerd. Deze bedrijven kunnen onder de vigore van het onderhavige bestemmingsplan op deze locaties gevestigd blijven. Op basis van de provinciale Beleidsbrief, wordt echter in het voorliggende bestemmingsplan niet (meer) voorzien in een vrijstellingsregeling om nog nieuwe vestigingen buiten het gebied van de autoboulevard mogelijk te maken.

Uitsluitend in de oosthoek van het plangebied (gebied "Hoge Wel") kunnen ten hoogste twee autorecyclebedrijven worden gevestigd. Deze zijn in de voorschriften onder de bestemming Bedrijventerrein-2 opgenomen onder de aanduiding autorecyclebedrijven (arb). Daarnaast kunnen in dit gebied bedrijven gevestigd worden, die te maken hebben met de auto- en de oud ijzerbranche.

Op het terrein waar de autorecyclebedrijven zijn toegelaten kunnen met gebruikmaking van een daartoe in de voorschriften opgenomen vrijstellingsbevoegdheid tevens (woonwagen)-standplaatsen of bedrijfswoningen worden gerealiseerd. Het feit dat deze mogelijkheid is opgenomen, vloeit voort uit de afspraken die bij de afbouw van het voormalige woonwagencentrum Groenendaal zijn gemaakt. De gemeente wil niet afwijken van deze afspraken. Wel zal bij de beoordeling van een concreet verzoek getoetst worden op relevante milieuaspecten. Er zijn inmiddels enige bedrijfswoningen gerealiseerd.

Voor het overige gebied is met betrekking tot de toelaatbaarheid van bedrijfswoningen van belang dat (onnodige) confrontaties tussen de woningen en de bedrijven in de hogere milieucategorieën worden vermeden. In dit gebied zal daarom ook de bouw van nieuwe bedrijfswoningen niet worden toegestaan. Bestaande bedrijfswoningen, vallend buiten de gebieden met de aanduiding 'bedrijfswoning toegestaan' zijn opgenomen in bijlage 1, behorende bij de voorschriften.

De aanduiding tuincentrum (tc) is gelegd op de grens c.q. overgang van het

bedrijventerrein naar het buitengebied en valt onder de bestemming Bedrijventerrein-1. Het betreft de verplaatsing van een tuincentrum dat midden op het bedrijventerrein was gesitueerd, maar op die locatie om diverse redenen onvoldoende ontplooiingsmogelijkheden had en leidde tot parkeerproblemen.

De huidige woonboulevard is positief bestemd. De woonboulevard valt onder de bestemming Bedrijventerrein-1 en krijgt de aanduiding woonboulevard (wb). Binnen dit differentiatievlak behoort detailhandel in meubelen/woninginrichtingsartikelen, keukens, badkamers, sanitair en/of tuinmeubelen incl. verlichting tot de mogelijkheden; tevens kunnen doe het zelf/bouwmarkten en tuincentra worden gevestigd in dit gebied. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is vergroting van de woonboulevard mogelijk. Aan het gebruikmaken van de wijzigingsbevoegdheid zijn voorwaarden verbonden. In het gebied is de vestiging van een tweetal kleinschalige horecavoorzieningen mogelijk zijn ten behoeve van de bezoekers van de woonboulevard.

In het gebied is in de zuidwesthoek een verkooppunt voor motorbrandstoffen gelegen. Deze gronden zijn specifiek aangeduid binnen de bestemming Bedrijventerrein-1 en krijgen de aanduiding benzineverkooppunt (bvp). In de voorschriften is bepaald dat uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding een verkooppunt voor motorbrandstoffen met uitzondering van LPG-verkoop.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen burgemeester en wethouders de woonboulevard uitbreiden in noordelijke richting ten opzichte van de huidige concentratie. Om gebruik te kunnen maken van deze wijzigingsbevoegdheid dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan. Een belangrijk uitgangspunt is dat er een coherent geheel ontstaat met samenhang tussen de gebouwen, de ontsluiting en de parkeerterreinen.

In de bestemming Bedrijventerrein-1 is ook een aanduiding opgenomen voor het schakelstation van Essent. Het schakelstation krijgt de aanduiding hoogspannings-verdeelstation (hv) en is in het noordwesten van het plangebied gesitueerd. Voor bliksemafleiders en hoogspanningsmasten binnen dit gebied zijn specifieke hoogtebepalingen opgenomen.

Bos

De bestemming Bos is gelegd op een ecologisch waardevol bosperceel, dat in het noord-oostelijk gedeelte van het plangebied is gesitueerd.

Gemengd

In het bestaande gebied ten zuiden van de Rucphensebaan (De Meeten) zijn overeenkomstig de bestaande en concrete situatie bedrijfswoningen toegestaan. Op basis van de huidige situatie en op basis van de toegelaten bedrijfsactiviteiten (milieucategorieën 2 en 3.1) zal de gecombineerde aanwezigheid van het wonen en de bedrijven in deze zone elkaars ontwikkelingsmogelijkheden niet negatief beïnvloeden. De bouw van nieuwe bedrijfswoningen wordt binnen de bestemming "Gemengd" toegestaan, maar de bouw van woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, behoort uitdrukkelijk niet tot de mogelijkheden. In dit

gebied kunnen overigens slechts nog op een beperkt aantal bedrijfspercelen bedrijfswoningen worden gerealiseerd.

Groen

Groengebieden die ruimtelijk relevant zijn (functioneel en structureel groen), worden bestemd als "Groen". Het is de bedoeling dat binnen de gebieden met deze bestemming compensatie gaat plaatsvinden van de als gevolg van de planontwikkeling te verwijderen bestaande bomen. Andere groenstroken worden opgenomen in de bestemming "Verkeer".

Horeca

Het wegrestaurant in de uiterste zuidwesthoek van het plangebied is positief bestemd door middel van de bestemming Horeca (H). Binnen de bestemming is de aanleg van een reclamezuil, waarvan de hoogte maximaal 20.5 meter bedraagt, toegestaan.

Kantoor

Er wordt één kantoor gesitueerd in zuidoosten van Majoppeveld, deze draagt bij aan een betere overgang van woonwijk Kortendijk naar Majoppeveld en zorgt voor een positieve uitstraling van Majoppeveld. Dit kantoor staat gedeeltelijk "met de voeten in de retentiezone".

Tuin

Deze bestemming is gelegd op de voortuinen van de woningen, die in het bestemmingsplan een woonbestemming hebben gekregen.

Verkeer

Aan de overige binnen het plangebied voorkomende wegen is de bestemming Verkeer toegekend. Een en ander neemt niet weg dat het karakter van de diverse wegen en straten verschillend kan zijn (rijksweg, ontsluitingswegen van diverse niveaus, verblijfsgebieden).

Water

De retentiezones in het uitbreidingsgebied van het bestemmingsplan zijn door middel van de aanduiding rg vastgelegd. Deels kunnen deze gronden ook gebruikt worden voor boscompensatie.

Ook op het bestaande bedrijventerrein is een strook naast de J.F. Vlekkestraat aangewezen als retentiegebied.

De Omloopleiding Bakkerberg heeft de bestemming Water gekregen. Aan weerszijden van de Omloopleiding dienen onderhoudsstroken te worden vrijgehouden van bebouwing en/of beplanting.

Wonen

De twee woningen aan de Steenovenstraat alsmede de twee woningen aan de Zwaanhoefstraat die niet in gebruik zijn als bedrijfswoning bij een bedrijf zijn specifiek bestemd als Wonen. Deze woningen staan aan de rand van het bedrijventerrein c.q. vallen net buiten het bedrijventerrein reden waarom ze een specifieke woonbestemming hebben gekregen.

Parkeernormen

In het gemeentelijk beleid zijn parkeernormen opgenomen inzake de nieuwe functies. Deze normen worden gesteld in het kader van de bouwvergunningverlening op basis van artikel 2.5.30 van de bouwverordening. Daarop dienen alle initiatiefnemers bedacht te zijn. Essentieel is dat via dat instrumentarium "maatwerk" kan worden geleverd. Immers, er kan rekening worden gehouden met de exacte functie, de omgeving en de eventuele consequenties van een te strikte toepassing. In de praktijk blijkt dat dan ook oplossingen denkbaar zijn. Het voordeel van dat instrumentarium is voorts dat het parkeerbeleid kan worden aangepast aan de hand van actuele inzichten. Echter, wanneer de parkeernormen in het bestemmingsplan worden opgenomen, zijn de vorenstaande voordelen juist een beperking voor een praktische en doelmatige toepassing ervan.

HOOFDSTUK 6

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Algemeen

Naast de wens te komen tot een moderne bestemmingsregeling en het leveren van een actieve bijdrage aan het versterken van het vestigingsklimaat voor ondernemingen, biedt dit bestemmingsplan ook ruimte voor een uitbreiding van het bedrijventerrein aan de oostzijde.

Het nieuwe bestemmingsplan omvat de huidige bedrijventerreinen Majoppeveld-Noord, Majoppeveld-Zuid en De Meeten, alsmede enige uitbreidingsgebieden in het oosten en zuidoosten van het huidige terrein. De exploitatieberekeningen van de zojuist genoemde bedrijventerreinen zijn in de jaren boekhoudkundig afgesloten, met uitzondering van die voor het bedrijventerrein Het Leen (Boerkensleen), waarvan nog niet alle gronden zijn verkocht.

Hoewel in het thans voorliggende bestemmingsplan aan de bestaande bedrijventerreinen nieuwe kwaliteitseisen ten aanzien van gebouwen en terreinen worden gesteld en het treffen van nadere of andere voorzieningen in overweging worden gegeven, dienen de daaraan verbonden financiële gevolgen - gelet op het feit, dat die gebieden reeds jaren geleden boekhoudkundig zijn afgesloten – niet door middel van de grond-exploitatie, doch op een andere wijze te worden afgedekt (uit wegen- of rioleringsfonds, onderhoudsfonds, subsidies en bijdragen van derden). De mate waarin van die financieringsbronnen gebruik kan worden gemaakt zal bepalend zijn in hoeverre aan de uitvoering van dit bestemmingsplan gestalte kan worden gegeven. Zo is vanuit voormelde financieringsbronnen op dit moment reeds een voorstudie gedaan naar het thema “duurzame revitalisering Majoppeveld”. Het doel van deze duurzame revitalisering van Majoppeveld is verbetering van de kwaliteit van het bedrijventerrein in de breedste zin van het woord en het realiseren van een beheersstructuur, waarbij gemeente en bedrijfsleven gezamenlijk de bereikte kwaliteit op peil houden (parkmanagement). Tevens zijn in dit kader sinds 2000 de reconstructies van de Schotsbossenstraat, van de J. F. Vlekkestraat en van gedeelten van de Leemstraat en de Bredaseweg uitgevoerd en is als gevolg van verscherpte milieueisen een retentievijver langs de J.F. Vlekkestraat om overtollig regenwater te bergen, aangelegd. De reconstructie van het gedeelte Bredaseweg gelegen tussen de J.F. Vlekkestraat en de Poort van Noord is eveneens uitgevoerd.

Voorts wordt het gebied Groenendaal (Hoge Wel), waarvoor een aparte exploitatieberekening geldt, buiten de exploitatie van dit nieuwe bestemmingsplan gehouden. De exploitatieopzet van het bestemmingsplan Majoppeveld beperkt zich dan ook tot het bedrijventerrein Het Leen en de toekomstige (zuid)oostelijke uitbreiding van bedoeld plangebied.

6.2 Exploitatiegebieden

Bedoeld plangebied is onderverdeeld in 4 deelgebieden, welke ondergebracht zijn in 2

exploitatieberekeningen.

Exploitatieberekening “Majoppeveld Noord 3” (ontwikkeling door gemeente):

- *Boerkensleen*

Grofweg het gebied tussen de Sligro Roosendaal, de spoorlijn, transportbedrijf Jan de Rijk en de Leemstraat.

- *Poort van Noord (uitgeefbaar 1,85 ha)*

Het gebied tussen de Leemstraat en de Bredaseweg ten oosten van de bebouwing langs Keulsveld.

Exploitatieberekening “Majoppeveld Oost”

- *Kapstok van Zuid (ontwikkeling deels door gemeente en deels door private partij, uitgeefbaar ca 10 respectievelijk 15 ha)*

Het gebied tussen de Hoge Wel en de Rucphensebaan ten oosten van de bestaande bebouwing aan de Nucleonweg, de Atoomweg en de Bakkersbergweg.

- *De Meeten II (ontwikkeling door private partij, uitgeefbaar ca 11 ha)*

Het gebied tussen de Rucphensebaan en Laagveld ten oosten van het bedrijventerrein De Meeten.

6.3 Gebiedsbeschrijving

Boerkensleen

In dit gebied is overeenstemming bereikt over de verkoop van een reststrook grond en dient nog gedeeltelijk te worden herstraat.

Poort van Noord

Ter verkrijging van een betere verkeerssituatie in dit ten noorden van de Rijksweg A58 gelegen gedeelte van het nieuwe bestemmingsplan Majoppeveld dient de Leemstraat vanaf de afslag Zegge/Majoppeveld Noord een ontsluitingsfunctie te krijgen. Het verkeer wordt via deze route direct naar de kern van dat deel van het bedrijventerrein geleid.

Thans is het gedeelte van de Leemstraat, gelegen tussen de Zwaanhoefstraat en Keulsveld reeds geschikt voor de ontsluitingsfunctie, doch deze weg dient echter verder naar de Bredaseweg te worden doorgetrokken en wel zodanig dat laatstgenoemde weg via een, in dit gebied, nieuw aan te leggen weg aansluit op de Leemstraat en zodoende ondergeschikt wordt gemaakt aan de door te trekken Leemstraat en een zogenaamde erftoegangsfunctie krijgt.

Een en ander houdt wel in, dat langs het nu onverharde gedeelte van de Leemstraat een agrarisch bedrijf met opstallen, alsmede een woning met bedrijfsruimte dienden te worden verworven. Deze verwervingen zijn niet alleen nodig om de doortrekking te kunnen realiseren, maar ook om door middel van verkoop van bedrijfskavels een en ander financieel mogelijk te maken. Gelet op de uitermate gunstige ligging van bedoeld terrein,

welke de entree van het bedrijventerrein ter plaatse vormt, wordt hier gedacht aan vestiging van bedrijven met een opvallende hoogwaardige bebouwing.

Kapstok van Zuid / De Meeten II

Ter optimalisering van de interne verkeersstructuur in deze deelgebieden, alsmede ten behoeve van een goede verdeling van de verkeersstromen vanuit het bestaande plan Kortendijk en het nieuw te ontwikkelen plan Laagveld is het wenselijk tussen de Dijkrand (Kortendijk) en de aansluiting Zegge van Rijksweg A58 een ontsluitingsweg aan te leggen. De aanleg van deze weg geschiedt binnen het (financieel) kader van de gemeentelijke exploitatie van Majoppeveld Oost, waarin vanuit de exploitatie Laagveld en door beide private partijen onder andere voor de aanleg van deze weg een bijdrage wordt gestort.

Voor de realisering van deze deelgebieden dienen enkele (gedeelten van) percelen waaronder een tweetal van Staatsbosbeheer te worden verworven.

De bedrijfskavels in het deelgebied De Kapstok van Zuid zijn in principe bestemd voor kleine en middelgrote bedrijven zonder dienstwoningen, terwijl die in het deelgebied De Meeten II zijn bestemd voor kleine bedrijfskavels met de mogelijkheid tot het bouwen van een dienstwoning.

6.4 Conclusie

De private partijen zijn verantwoordelijk voor de totale integrale ontwikkeling (=aankoop, bouw- en woonrijp maken en uitgifte) van hun gebied onder overeengekomen gemeentelijke randvoorwaarden en uitgangspunten. De geplande ontsluitingsweg, die voor een flink deel dwars door de deelgebieden van de private partijen loopt zal door de gemeente worden aangelegd en deels door de private partijen worden bekostigd.

Zoals reeds eerder vermeld dragen beide private partijen bij in de exploitatie van Majoppeveld Oost. Deze bijdragen bestaan uit bijdragen in de plankosten, in de hoofdinfrastructuur buiten hun deelgebieden, in de hoofdinfrastructuur binnen het plan, in een afkoopsom van het onderhoud, in een afkoopsom voor planschade en een bijdrage in een gemaal met persleiding.

Uitgaande van de hiervoor omschreven randvoorwaarden, aannames en tijdplanning, de toegekende StiREA-subsidie en rekeninghoudend met de gehanteerde uitgangspunten, die als toelichting bij de financiële berekeningen van het onderhavige plan is gevoegd, kan worden geconcludeerd, dat het plan economisch verantwoord kan worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK 7 INSpraak EN VOOROVERLEG

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is de in 1996 gepresenteerde versie van het voorontwerpbestemmingsplan Majoppeveld toegezonden naar diverse ambtelijke rijks- en provinciale instanties.

Ook heeft het plan in 1996 de inspraakprocedure doorlopen. Met name de inbreng tijdens de inspraak is mede debet aan de vertraging, die de afronding van het bestemmingsplan heeft opgelopen; er moesten nog nadere studies worden verricht.

Vanwege nieuwe beleidsinzichten die hebben geleid tot op sommige onderdelen ingrijpende wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp van 1996, heeft het nieuwe voorontwerpbestemmingsplan in 2005 het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening '85 doorlopen. De opmerkingen van de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving zijn reeds in de onderhavige versie van het voorontwerpbestemmingsplan verwerkt, zodat gesproken kan worden van een ingrijpende herziening van het voorontwerp.

De laatste versie van het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 22 januari 2007 de inspraakprocedure doorlopen. Het voorontwerpplan lag vanaf voornoemde datum gedurende zes weken ter inzage. Daarbij werd de mogelijkheid geboden een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie in te dienen. Op 12 februari vond een inspraakbijeenkomst plaats waarbij de gelegenheid werd geboden kennis te nemen van het voorontwerp, vragen te stellen en een inspraakreactie in te dienen.

Er zijn veel inspraakreacties ingediend. Het grootste gedeelte daarvan was afkomstig uit de woonwijk De Landerije. Veel (toekomstige) bewoners van De Landerije spraken hun verontrusting uit over de invulling van het gebied De Meeten II. Uit deze reacties blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de toekomstige situatie en de relatie tussen de nieuwe woonwijk en met name het bedrijventerrein 'De Meeten II'. De gemeente is naar aanleiding van deze reacties in overleg getreden met de ontwikkelaar van de Meeten II en de marktpartijen van de Landerije. Daarbij zijn aan het ontwerpbestemmingsplan diverse aanpassingen aangebracht.

Ook diverse andere reacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bij het plan is gevoegd een 'Inspraak- en overlegrapportage bestemmingsplan Majoppeveld', waarin ingegaan wordt de geleverde inspraak, alsmede op de in 2005 door diverse overleginstanties ex artikel 10 Bro'85 gemaakte op- en aanmerkingen.

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROOSENDAL VAN

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

