

Milieueffectrapport Borchwerf II

Hoofdrapport

Milieueffectrapport voor de inrichting
van bedrijventerrein Borchwerf II in de
gemeenten Roosendaal en Halderberge

Gemeente Halderberge
Gemeente Roosendaal

Grontmij Advies & Techniek, Noord-Brabant
Eindhoven, december 2001

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Situering en begrenzing van het plangebied	1
1.3	Milieueffectrapportage	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Probleemstelling en doel	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Overheidsbeleid en bedrijventerreinen	5
2.2.1	Rijksbeleid	5
2.2.2	Provinciaal beleid	6
2.2.3	Gewestelijk beleid	7
2.2.4	Gemeentelijk beleid	8
2.3	Vraag en aanbod bedrijventerreinen West-Brabant	9
2.3.1	Economische kenschets van de regio West-Brabant	9
2.3.2	Marktgebied	10
2.3.3	Werkgelegenheidsstructuur gemeenten Roosendaal en Halderberge	10
2.3.4	Huidig aanbod bedrijventerreinen	11
2.3.5	Huidige vraag en uitgifte bedrijventerreinen	11
2.3.6	Toekomstige vraag naar bedrijventerreinen	12
2.4	Mogelijke locaties voor een nieuw bedrijventerrein	13
2.4.1	Algemeen	13
2.4.2	Beschikbare bedrijventerreinen in Roosendaal en Halderberge	14
2.4.3	Gekozen locatie	14
2.5	Te vestigen bedrijven op Borchwerf II	15
2.5.1	Algemeen	15
2.5.2	Gronduitgiftebeleid gemeenten Roosendaal en Halderberge	15
2.5.3	Acceptatiecriteria voor bedrijven op Borchwerf II	15
2.6	Doel van de inrichting van bedrijventerrein Borchwerf II	16
3	Beleidskader en besluiten	17
3.1	Algemeen	17
3.2	Beleidskader	17
3.2.1	Rijksbeleid	17
3.2.2	Provinciaal beleid	20
3.2.3	Regionaal beleid	24
3.2.4	Gemeentelijk beleid	24
3.2.5	Samenvatting beleidskader	29
3.3	Procedures en te nemen besluiten	32
4	Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	35
4.1	Algemeen	35
4.2	Geologie en geomorfologie	35
4.2.1	Geologie	35
4.2.2	Geomorfologie	36

4.3	Bodem	36
4.3.1	Bodemtypen	36
4.3.2	Bodemkwaliteit	37
4.3.3	Geotechnische karakterisering	38
4.4	Grondwater	39
4.4.1	Geohydrologie	39
4.4.2	Grondwaterstroming	39
4.4.3	Grondwaterpeil	41
4.4.4	Grondwaterkwaliteit	42
4.4.5	Grondwaterbeschermingsgebieden	43
4.4.6	Industriële grondwateronttrekkingen	43
4.5	Oppervlaktewater	44
4.5.1	Waterlopen en open water	44
4.5.2	Oppervlaktewaterpeil	44
4.5.3	Oppervlaktewater- en waterbodempkwaliteit	45
4.5.4	Neerslag-afvoer karakteristiek	46
4.6	Natuur	47
4.6.1	Algemeen	47
4.6.2	Ecologische structuren	48
4.6.3	Flora en vegetatie	48
4.6.4	Fauna	50
4.6.5	Beoordeling ecologische waarden	51
4.7	Landschap	51
4.7.1	Algemeen	51
4.7.2	Ruimtelijke structuur	52
4.7.3	Visueel-ruimtelijke verschijningsvorm	52
4.7.4	Belevingswaarde	53
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	53
4.8.1	Algemeen	53
4.8.2	Cultuurhistorie	54
4.8.3	Archeologie	56
4.9	Grondgebruik	57
4.9.1	Landbouw	57
4.9.2	Bebouwing	57
4.9.3	Recreatie	58
4.9.4	Kabels en leidingen	58
4.10	Infrastructuur en mobiliteit	59
4.10.1	Wegenstructuur	59
4.10.2	Weginfrastructuur	59
4.10.3	Spoorinfrastructuur	62
4.10.4	Waterwegen	62
4.11	Geluid	62
4.12	Lucht	63
4.13	Externe veiligheid	63
4.14	Autonome ontwikkelingen	64

5	Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten.....	69
5.1	Algemeen.....	69
5.2	Stedenbouwkundig plan Borchwerf II en MER	69
5.3	Duurzaam bedrijventerrein	69
5.3.1	Algemeen	69
5.3.2	Bouwsteen 1: Duurzame ruimtelijke inrichting	70
5.3.3	Bouwsteen 2: Toegesneden logistieke concepten	71
5.3.4	Bouwsteen 3: Netwerken	72
5.3.5	Bouwsteen 4: Parkmanagement	73
5.4	Inrichting Borchwerf II: voorgenomen activiteit en varianten	73
5.4.1	Algemeen	73
5.4.2	Ruimtegebruik op Borchwerf II.....	74
5.4.3	Segmentering en zonering Borchwerf II	76
5.4.4	Kavelindeling, efficiënt ruimtegebruik en collectieve voorzieningen op Borchwerf II	78
5.4.5	Groenstructuur Borchwerf II	80
5.4.6	Watersysteem Borchwerf II	84
5.4.7	Externe ontsluiting Borchwerf II	88
5.4.8	Interne ontsluiting Borchwerf II	90
5.4.9	Netwerken Borchwerf II	91
5.4.10	Beheer Borchwerf II.....	92
5.5	Fasering en aanleg Borchwerf II	93
5.5.1	Algemeen	93
5.5.2	Fasering Borchwerf II.....	93
5.5.3	Aanleg bedrijventerrein Borchwerf II	94
5.6	Te onderzoeken alternatieven en varianten	95
5.7	Samenstelling van alternatieven	97
6	Milieueffecten	99
6.1	Algemeen	99
6.2	Geologie en geomorfologie	99
6.2.1	Algemeen	99
6.2.2	Aantasting geologische afzettingen	99
6.2.3	Wijziging reliëf	100
6.2.4	Aantasting geomorfologische waarden	100
6.3	Bodem	101
6.3.1	Algemeen	101
6.3.2	Verstoring bodemopbouw	101
6.3.3	Zettingen	102
6.3.4	Verdichtingen	103
6.3.5	Bodemverontreinigingen	104
6.4	Grondwater	105
6.4.1	Algemeen	105
6.4.2	Beïnvloeding grondwaterstand en -stroming	106
6.4.3	Toepassen grondverbetering	107
6.4.4	Verhogen waterpeil De Riet.....	109
6.4.5	Toename verhard oppervlak.....	110
6.4.6	Grondwaterverontreinigingen	110
6.5	Oppervlaktewater	111
6.5.1	Algemeen	111
6.5.2	Afwatering	111
6.5.3	Oppervlakte- en open water.....	112
6.5.4	Verontreinigingen	112

6.6	Natuur.....	112
6.6.1	Algemeen	112
6.6.2	Ruimtebeslag.....	113
6.6.3	Verstoring	115
6.6.4	Toename ecologische waarden.....	116
6.7	Landschap	118
6.7.1	Algemeen	118
6.7.2	Ruimtelijke structuur	118
6.7.3	Visueel-ruimtelijke verschijningsvorm	118
6.7.4	Belevingswaarde.....	119
6.8	Cultuurhistorie en archeologie	120
6.8.1	Algemeen	120
6.8.2	Cultuurhistorie.....	120
6.8.3	Archeologie	120
6.9	Grondgebruik.....	122
6.9.1	Landbouw.....	122
6.9.2	Bebouwing	122
6.9.3	Recreatie	123
6.9.4	Kabels en leidingen.....	123
6.9.5	Ruimtegebruik Borchwerf II	123
6.10	Infrastructuur en mobiliteit.....	124
6.10.1	Algemeen.....	124
6.10.2	Aanpassing wegenstructuur	125
6.10.3	Fiets en Openbaar Vervoer	126
6.10.4	Fasering.....	127
6.10.5	Conclusie.....	127
6.11	Geluid.....	127
6.11.1	Algemeen.....	127
6.11.2	Geluid tijdens de aanlegfase.....	127
6.11.3	Wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid	128
6.11.4	Geluidproducerende bedrijven.....	128
6.12	Woon- en leefmilieu	130
6.12.1	Algemeen.....	130
6.12.2	Lucht.....	130
6.12.3	Externe veiligheid	131
6.12.4	Sociale veiligheid	131
6.12.5	Woon- en leefmilieu veld F en C2	132
7	Vergelijking varianten, Voorkeursalternatief en MMA	133
7.1	Algemeen.....	133
7.2	Vergelijking van inrichtingsvarianten.....	133
7.2.1	Wijze van vergelijking en beoordeling.....	133
7.2.2	Kavelindeling, efficiënt ruimtegebruik en collectieve voorzieningen	134
7.2.3	Groenstructuur Borchwerf II.....	136
7.2.4	Watersysteem Borchwerf II	137
7.2.5	Externe ontsluiting Borchwerf II	138
7.2.6	Beheer Borchwerf II	139
7.2.7	Geluidbelasting Borchwerf II	140
7.3	Voorkeursalternatief.....	141
7.4	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).....	149

8 Leemten en evaluatie.....	153
8.1 Algemeen.....	153
8.2 Leemten in kennis en informatie	153
8.3 Concept-evaluatieprogramma.....	154

Ingesloten bijlagen

Geraadpleegde literatuur

Begrippenlijst

Bijlage I Kabels en leidingen

Afzonderlijke bijlagen/rapporten

Figurenbijlage

Bijlage geluid

Samenvatting

doc.nr.: 3181191/51/MER/R002e

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van de gemeenten Roosendaal en Halderberge heeft Grontmij het Masterplan Borchwerf II [1] opgesteld. Het betreft een integrale gebiedsvisie waarin is aangegeven welke deelgebieden (zogenaamde velden), vanuit ruimtelijke optiek, in aanmerking komen voor ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Voor de onderscheiden velden zijn specifieke randvoorwaarden en kwaliteiten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein aangegeven. Het studiegebied van het masterplan ligt tussen Roosendaal en de kern Oud Gastel (gemeente Halderberge). Het gebied wordt begrensd door de toekomstige indicatieve ligging van de Noord-Oosttangent (oosten), het bestaande bedrijventerrein Borchwerf en de spoorlijn Roosendaal-Rotterdam in het zuiden, de buisleidingenstraat in het westen en aan de noordzijde is een grens op circa 1 kilometer afstand van Oud Gastel getrokken.

Deze milieueffectrapportage heeft betrekking op het initiatief om de velden A tot en met G (zie figuur 1.1) met de bijbehorende groene structuren op termijn in te richten als bedrijventerrein. De velden E en G zijn als reservelocaties aangemerkt en worden als zodanig in deze milieueffectrapportage behandeld. Dit betekent feitelijk dat deze velden geen onderdeel uitmaken van het plangebied en alleen bij de beschrijving van het studiegebied aan de orde komen. De huidige bestemming van de velden E en G blijft ongewijzigd gehandhaafd. Het eigenlijke plangebied wordt gevormd door de velden A t/m D en F met een totaal netto oppervlakte van 127 hectare. Hierbij dient te worden opgemerkt dat veld F en veld C2 (het zuidelijk deel van veld C) eventueel niet tot bedrijventerrein zullen worden ontwikkeld. In dit MER zullen de mogelijkheden daarvoor worden onderzocht.

Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de inrichting van bedrijventerrein Borchwerf II moet, gezien de omvang van het bedrijventerrein (meer dan 150 hectare) en de te verwachte reikwijdte van de milieucontouren, een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Eén en ander conform bijlage C, artikel 11.2 van het Besluit Milieueffectrapportage [2]. Deze inrichtings-m.e.r. voor Borchwerf II heeft, in relatie tot het (voorontwerp)bestemmingsplan, alleen betrekking op de inrichting van de velden A, B, C1, C2, D en F, alsmede de aan deze velden grenzende randen. Het gebied waarop de m.e.r. betrekking heeft, wordt in dit rapport aangeduid als het plangebied.

1.2 Situering en begrenzing van het plangebied

Het plangebied waarop dit milieueffectrapport betrekking heeft, wordt in het noordoosten begrensd door de toekomstige indicatieve ligging van de Noord-Oosttangent en in het zuidoosten door de spoorlijn Roosendaal-Rotterdam (zie figuur 1.2). De zuidelijke grens van het plangebied wordt gevormd door het bestaande bedrijventerrein Borchwerf. De Nieuwe Roosendaalsche Vliet en de buisleidingenstraat vormen tezamen de (zuid)westelijke grens, terwijl de Roosendaalsebaan en de A17 voor een deel de noordelijke begrenzing van het plangebied vormen. De velden E en G maken geen deel uit van het plangebied (zie ook figuur 1.1).

1.3 Milieueffectrapportage

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang naast de andere belangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Bij de uitvoering van de m.e.r. Borchwerf II zijn de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Roosendaal en Halderberge initiatiefnemer en de gemeenteraden van de gemeenten Roosendaal en Halderberge bevoegd gezag. Onderstaand wordt kort ingegaan op de belangrijkste onderdelen van de m.e.r.

Startnotitie

De m.e.r.-procedure is formeel van start gegaan met de bekendmaking van de Startnotitie Borchwerf II [39] in De Roosendaalse Bode d.d. 5 maart 2000. Vanaf 6 maart 2000 heeft de startnotitie gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. De startnotitie geeft inzicht in de relatie tussen de voorgenomen ontwikkeling van Borchwerf II en andere (ruimtelijke) ontwikkelingen in het studiegebied. In de startnotitie is een beschrijving van de bestaande situatie opgenomen en zijn de besluiten die voor het plan van belang zijn beschreven. Tevens is beschreven welke kansrijke alternatieven in het milieueffectrapport (MER) zullen worden onderzocht. Naast argumenten met betrekking tot het milieu, spelen economische en financiële overwegingen een rol bij de uiteindelijke keuze voor de inrichting.

Richtlijnen

De gemeenteraden van Halderberge en Roosendaal hebben als bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen voor het op te stellen milieueffectrapport [80]. In dit advies is rekening gehouden met de inspraakreacties op de startnotitie. Op 29 juni 2000 zijn de definitieve richtlijnen vastgesteld door zowel de gemeenteraad van Roosendaal als de gemeenteraad van Halderberge [86].

De hoofdpunten van de richtlijnen [86] hebben betrekking op:

- de vertaling van de doelstellingen van de initiatiefnemer naar verschillende alternatieven;
- het verschaffen van duidelijkheid over de acceptatiecriteria ten aanzien van de te vestigen bedrijventerrein;
- de realisatie van doelstellingen in het beheer van het (duurzame bedrijfs)terrein;
- de consequenties van Borchwerf II voor het woon- en leefmilieu in de directe omgeving en in het bijzonder voor de buurtschappen langs Kapelweg/Jagersweg, de Gastelseweg, de Vlietweg alsmede de Roosendaalse buurt Kalsdonk;
- de afstemming van de inrichting en vormgeving van Borchwerf II op de kenmerken en kwaliteiten van het gebied
- het ontzien van kwetsbare gebieden in en in de directe omgeving van het plangebied.
- het uitwerken van een watersysteem waarbij het natuurlijk systeem de randvoorwaarden bepaalt.

In de richtlijnen is voorgesteld om de volgende alternatieven uit te werken:

- invulling bedrijventerrein conform de voorgenomen activiteiten;
- invulling bedrijventerrein met een maximale bezetting van de categorie IV en V (worst-case-invulling);
- invulling bedrijventerrein zonder categorie IV en V
- een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wat van de alternatieven het meest tegemoet komt aan de eigen doelstellingen;

Milieueffectrapport (MER)

Het milieueffectrapport (MER) dient ter onderbouwing van de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan dat voor het plangebied wordt opgesteld. Dit bestemmingsplan moet worden vastgesteld door de gemeenteraden van Halderberge en Roosendaal. Het MER wordt opgesteld aan de hand van de richtlijnen en op basis van beschikbare gegevens. Het rapport bevat:

- een beschrijving van de behoefte aan en de mogelijke locaties voor een bedrijventerrein in Roosendaal, Halderberge en de regio en de uitwerking van de definitieve locatie;
- een beschrijving van de bestaande (milieu-)toestand;
- een beschrijving van de opgestelde alternatieven en varianten;
- een beschrijving en vergelijking van de belangrijkste (milieu)effecten;
- een beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief en het uiteindelijke voorkeursalternatief van de initiatiefnemers.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit MER wordt ingegaan op de behoefte aan nieuw bedrijventerrein binnen de gemeenten Roosendaal en Halderberge en de regio, de mogelijke locaties hiervoor en de uitwerking van de gekozen locatie. Ook wordt in dit hoofdstuk het doel van de voorgenomen realisering van het bedrijventerrein beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beschreven welke te nemen en eerder genomen besluiten relevant zijn voor het plan.

De huidige toestand van het milieu in het plangebied en de te verwachten autonome ontwikkelingen worden beschreven in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 worden de voorgenomen activiteit, de varianten en de alternatieven, die hiervoor redelijkerwijs mogelijk zijn, beschreven.

Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de te verwachten gevolgen van het plan voor het milieu beschreven.

In hoofdstuk 7 worden de effecten van de onderscheiden varianten onderling vergeleken. Tevens worden in dit hoofdstuk het meest milieuvriendelijk alternatief en het voorkeursalternatief van de initiatiefnemers samengesteld. Een overzicht van leemten in kennis en informatie is opgenomen in hoofdstuk 8. Ook bevat dat hoofdstuk een concept evaluatieprogramma.

De geraadpleegde literatuur is aldus [nr.] in de tekst aangegeven.

De bijbehorende figuren zijn in een afzonderlijk figurenrapport opgenomen. In de hoofdtekst wordt verwezen naar de diverse figuren in dit figurenrapport. De resultaten van het onderzoek geluid zijn in een afzonderlijk Bijlage Geluid opgenomen.

De resultaten van het MER zijn tevens in een samenvatting weergegeven.

2 Probleemstelling en doel

2.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen binnen de regio en binnen de gemeenten Roosendaal en Halderberge, de mogelijke locaties voor bepaalde typen bedrijvigheid en de onderbouwing van de keuze voor de gekozen locatie Borchwerf II.

In paragraaf 2.2 wordt het overheidsbeleid met betrekking tot bedrijventerreinen beschreven. Paragraaf 2.3 gaat in op de huidige vraag-aanbod verhouding binnen beide gemeenten. De mogelijke locaties voor de ontwikkeling van een (boven)regionaal bedrijventerrein in de regio West-Brabant worden beschreven in paragraaf 2.4. Ook is in deze paragraaf de onderbouwing van de gekozen locatie opgenomen. Paragraaf 2.5 gaat in op de vraag voor welk type bedrijvigheid Borchwerf II ruimte moet bieden. Bovendien wordt daarbij aangegeven op welke wijze hieraan zo goed mogelijk invulling kan worden gegeven. Tenslotte is in paragraaf 2.6 de doelstelling voor de realisering en inrichting van bedrijventerrein Borchwerf II geformuleerd.

2.2 Overheidsbeleid en bedrijventerreinen

2.2.1 Rijksbeleid

In de *Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX)* [3] is het rijksbeleid voor het landelijk gebied neergelegd. Daartoe zijn voor het landelijk gebied verschillende ontwikkelingsrichtingen (koersen) geformuleerd. Het landelijk gebied tussen (globaal) Roosendaal en Oud-Gastel, waartoe het plangebied behoort, ligt in de bruine koers. Binnen de bruine koers vindt ontwikkeling van grondgebonden landbouw plaats in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies. Verstedelijking geschiedt in aansluiting op bestaande stedelijke gebieden en infrastructuur.

Centraal in de onlangs verschenen *Vijfde Nota over de Ruimtelijke ordening* [23] staan de zogenaamde contouren, te weten rode contouren, groene contouren en balansgebieden. De rode contouren moeten straks de grenzen gaan vormen van de gebieden waarbinnen de functies wonen en werken (en dus ook nieuwe bedrijventerreinen) verder kunnen worden ontwikkeld. Uitbreiding van de rode contouren is pas mogelijk nadat is aangetoond dat de bouwopgave daarbinnen niet kan worden gerealiseerd. In dat geval vormen de balansgebieden de zoekruimte.

Ander speerpunt is het streven naar meer samenhang tussen stedelijke ontwikkelingen in de afzonderlijke gemeenten, met als gevolg het ontstaan van stedelijke netwerken (Brabantstad). Op dit moment maken de gemeenten Roosendaal en Halderberge geen onderdeel uit van het stedelijk netwerk Brabantstad.

Vanuit een economische invalshoek is de *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid* [87] van belang. In deze nota is gesteld dat het, om de internationale concurrentiestrijd niet te verliezen, noodzakelijk is om een langdurige, duurzame economische groei van de werkgelegenheid van tenminste drie procent per jaar te realiseren.

Voldoende beschikbaarheid van ruimte voor bedrijven is hiervoor een basisvoorwaarde. Er zijn niet alleen méér bedrijventerreinen nodig, ook de kwaliteit ervan moet omhoog. Belangrijkste uitdagingen daarbij zijn het bereikbaar maken van de terreinen via water of spoor, een intensiever gebruik van de ruimte via herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.

2.2.2 Provinciaal beleid

Uitgangspunt in de sector bedrijventerreinen is het streven naar bundeling en concentratie van activiteiten in de stedelijke gebieden overeenkomstig het verstedelijkingsbeleid en het groeiklassebeleid [79]. Het beoogde beleidseffect is: het juiste bedrijf op de juiste plaats. Tevens wordt ingezet op de totstandkoming van duurzame bedrijventerreinen, dat wil zeggen terreinen met ruimtelijke kwaliteit, efficiënt ruimtegebruik, milieukwaliteit en een duurzaam beheer. Meer specifiek is het beleid gericht op:

- zware bedrijvigheid, transport- en distributiebedrijven en gemengde bedrijven in de stadsregio's en groeiklasse 5 en 4 gemeenten;
- gemengde bedrijven die voldoen aan onze kwalitatieve normen, in de groeiklasse 3 en 2 gemeenten.

In het *Streekplan Noord-Brabant* [5] is het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant vastgelegd. De hoofdlijnen van dit ruimtelijk beleid zijn:

- versterken van de stedelijke hoofdstructuur en het openhouden van het landelijk gebied;
- de bescherming van aan het buitengebied gebonden functies;
- duurzame instandhouding en ontwikkeling van de Groene Hoofdstructuur;
- de instandhouding en versterking van de Agrarische Hoofdstructuur;
- een voldoende en voldoende gevarieerd direct uitgeefbaar aanbod bedrijventerreinen.

In het streekplan worden met de toekenning van groeiklasse 5 aan de gemeente Roosendaal mogelijkheden voor woningbouw en ontwikkeling van bedrijventerreinen aangegeven. Voor het aspect bedrijventerreinen betekent dit het optimaal benutten van de mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties en (grootschalige) bedrijventerreinen. Daarbij moet worden aangesloten op de plaatselijke werkgelegenheidsstructuur en de hieruit voortvloeiende kansrijke sectoren in het bijzonder.

Aan de gemeente Halderberge is groeiklasse 3 toegekend (samenvoeging van verschillende nevenkernen met zowel groeiklasse 1, 2 als 3). Bij groeiklasse 3 is sprake van een beperkte bovenlokale functie. Voor deze groeiklasse geldt dat bedrijventerreinen slechts mogen worden uitgegeven voor de vestiging of uitbreiding van bedrijven welke inpasbaar zijn in de dorpsstructuur.

De provinciale nota *Bedrijventerreinen Op Maat* [40] geeft aan hoeveel bedrijventerreinen er in Noord-Brabant nu en naar verwachting in de toekomst nodig zijn. Hierbij is een onderverdeling in de segmenten zware industrie, distributieparks en gemengd terrein gemaakt.

Voor de gemeente Roosendaal is voor de korte termijn (1997-2004) uitgegaan van een totale vraag van 83 ha (zware industrie: 17 ha; distributieparks: 13 ha; gemengde terreinen: 53 ha, waarvan 13 ha met een B-bereikbaarheidsprofiel en 40 ha met een C-bereikbaarheidsprofiel). De vraag op de lange termijn (2005-2014) wordt met een verdeling van 16 ha zware industrie/distributieparks en 29 ha gemengde terreinen geschat op een totaal van 45 ha. Voor de periode tot 2014 wordt een tekort signaleerd van 74 ha.

Voor de periode tot 2005 kan Borchwerf II voor de opvang van zware en meer grootschalige bedrijvigheid dienen. Ook is deze locatie met een C-bereikbaarheidsprofiel bij uitstek geschikt voor de opvang van transport & distributiebedrijven in Roosendaal en Bergen op Zoom. Voor meer arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (B-bereikbaarheidsprofiel) biedt Borchwerf II geen mogelijkheden.

Voor de periode na 2005 ligt een verdere ontwikkeling van Borchwerf II voor de hand, waarbij bekeken moet worden hoe deze locatie in de tijd gefaseerd gaat worden. Een groot aanbod bedrijventerreinen ineens moet worden voorkomen.

Centraal in de *Partiële herziening van het Streekplan* [8] staat het begrip "ruimtelijke kwaliteit". In het *Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002* [88], dat in juni 2001 is verschenen, wordt dit beleid doorgetrokken en is aangegeven dat in het nieuwe beleid een sterk accent zal worden gelegd op een meer duurzame inrichting van bedrijventerreinen. De provincie geeft aan dat zij er naar streeft om de uitbreiding van het ruimtebeslag voor nieuwe bedrijventerreinen in Brabant met dertig procent te beperken, ten opzichte van ramingen gebaseerd op trendmatige ontwikkelingen van de laatste jaren. Op grond van een behoefteprognose wordt periodiek het maximaal aantal hectare nieuw aan te leggen bedrijventerrein per regio door GS vastgesteld. Onderstaande tabel geeft hiervoor een indicatie.

Indicatie ruimtebudget bedrijventerreinen per regio, 2000-2020

Stedelijke regio's	Ruimtebudget bedrijventerreinen (in ha)	Waarvan voor opvang bedrijven uit de landelijke regio's (in ha)
Bergen op Zoom-Breda	685	45
Breda-Tilburg	875	40
Waalwijk - 's-Hertogenbosch-Oss (Waalboss)	690	15
Eindhoven-Helmond	805	60
Uden-Veghel	195	10
Bovenregionaal bedrijventerrein Moerdijk	765	30
Totaal Stedelijke regio's	4015	200

Het Ontwerp-Streekplan bevat geen concrete aanduidingen voor nieuwe bedrijventerreinen -alleen het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek is op de plankaart aangegeven- maar bevat louter ruim aangeduide stedelijke regio's welke een verdere ruimtelijke uitwerking behoeven. Delen van de gemeenten Roosendaal en Halderberge, waaronder Borchwerf II, vallen binnen de stedelijke regio Bergen op Zoom - Breda.

In de stedelijke regio's en op het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijk moet het merendeel van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen worden opgevangen. De stedelijke regio's hebben daarbij niet alleen de taak om de groei van hun eigen bedrijvigheid op te vangen. Zij moeten ook ruimte bieden voor de vestiging van bedrijven buiten Noord-Brabant en van bedrijven die vanwege hun aard, schaal of functie niet (langer) passen in de landelijke regio's.

2.2.3 Gewestelijk beleid

In het *Strategisch Masterplan Westelijk Noord-Brabant* [38] is een visie op de ontwikkeling van de regio geformuleerd door het Streekgewest Westelijk Noord-Brabant en de gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal en Nispen. Dit ruimtelijk beleidsplan is een leidraad voor de ruimtelijke vormgeving van de regio.

In het Masterplan wordt gepleit voor een ontwikkeling van de industriële bedrijvigheid in de richting van intensivering en verhoging van de kwaliteit van de productie in plaats van groei in kwantitatieve zin. Dit betekent dat geen verdere versnippering van industriële bedrijvigheid over het gewest dient plaats te vinden. Er wordt gekozen voor concentratie en bundeling op reeds bestaande plaatsen waar de activiteiten kunnen worden gereguleerd en geconditioneerd. Met de keuze voor intensivering in plaats van expansie, kiest de regio voor een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

In het Masterplan krijgt Roosendaal de taak grootschalige bedrijvigheid op te vangen en wel in aansluiting op Stationswerf, Borchwerf en Majoppeveld. Als buffer en ter structurering van het landschap worden aan noord-, oost- en westzijde boscomplexen uitgebreid dan wel gerealiseerd. Roosendaal biedt goede mogelijkheden voor activiteiten als opslag, distributie- en assemblage-activiteiten. Activiteiten die in de meeste gevallen veel ruimte vragen. Deze goede mogelijkheden uiten zich in de aanwezige bundeling van weg- en railvervoer en de mogelijkheid voor transport over water en de nog aanwezige groeimogelijkheden.

Het *Regionaal ontwikkelingsperspectief West-Brabant* [77] maakt duidelijk welke ruimtelijke-economische structuur voor West-Brabant wordt nagestreefd. Aan de hand van een viertal denklijnen is een voorkeursscenario voor de ontwikkeling van West-Brabant aangegeven. Voor het gebied waarin Roosendaal en Halderberge zijn opgenomen, is in het voorkeursscenario het volgende beschreven: "ontwikkeling van eigen potenties, vooral waar het gaat om agrarische activiteiten, maar tevens liggen er kernen van boven-lokaal niveau waar industriële bedrijvigheid van oudsher een rol speelt en dat ook in de toekomst zal blijven doen. De karakterisering luidt hier: agrarisch en industrieel".

Daarnaast bevinden de gemeenten Roosendaal en Halderberge zich in de ontwikkelingszone Bergen op Zoom - Roosendaal - Etten Leur - Breda - Oosterhout. In deze zone wordt de nadruk gelegd op (boven)regionale ontwikkelingen, waarbij met name voor Roosendaal ook aan ontwikkelingen op nationaal niveau wordt gedacht.

Het gaat daarbij om activiteiten in de sfeer van transport, distributie en logistieke dienstverlening. De aanwezigheid van verschillende vervoersmodaliteiten (weg/water/rail/buis) speelt daarbij een belangrijke rol [77].

2.2.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Halderberge heeft in de Structuurvisie Halderberge 1997-2015 [26] aangegeven dat zij inzet op de ontwikkeling van Borchwerf II om de lokale behoefte te realiseren. Met de koppeling van de lokale behoefte aan een grootschalige bovenregionale ontwikkeling als Borchwerf II vindt concentratie van bedrijvigheid plaats. Dit kan leiden tot een effectief beheer, gunstige exploitatie en behoud van de schaal en karakteristiek van de kernen. Versnippering en aantasting van het open polderlandschap kan hiermee worden voorkomen.

In de structuurvisie is aangegeven dat bij de nadere afbakening van de locatie van Borchwerf II een aantal aspecten dient te worden meegenomen, te weten:

- de aan te houden afstand tot de kern Oud Gastel: voor behoud van de identiteit Oud Gastel is een groene buffer van formaat tussen het bedrijventerrein en Oud Gastel een belangrijke voorwaarde;
- het rekenschap geven aan landschappelijke en ecologische waarden: met name is hierbij de Gastelsedijk van belang;
- de koppeling met infrastructurele werken: het gaat hier met name om de ontsluiting van het bedrijventerrein, waarbij een koppeling met een eventuele verbinding tussen de A58 en de A17 (Noord-Oosttangente) mogelijk moet zijn;

- de situering van bedrijven behorend tot een hoge milieucategorie: deze dienen op voldoende afstand van Oud Gastel te blijven om geen belemmering te vormen voor de toekomstige ontwikkeling van Oud Gastel.

In de StructuurvisiePlus van de gemeente Halderberge [96] is in de visie de strategie voor bedrijvigheid omschreven. In deze strategie is aangegeven dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Borchwerf II, in samenwerking met de gemeente Roosendaal, vanuit sociaal en economisch oogpunt de hoogste prioriteit heeft. Verder is voor Borchwerf II aangegeven dat de kwaliteit van het terrein er, vanuit het oogpunt van duurzaamheid, baat bij heeft als het met zorg wordt ingepast in het landschap. Borchwerf II kan ruimte bieden aan de ver- en uitplaatsing van bedrijven in de woonkernen en aan nieuwe ontwikkelingen van lokale bedrijvigheid.

Ook de gemeente Roosendaal heeft in haar "Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie" (ROS 2030) [27] voorzien in de gezamenlijke ontwikkeling van dit terrein. Borchwerf II gaat voorzien in de opvang van (een deel van) de lokale behoefte van Roosendaal.

De strategische situering van Roosendaal in de noord-zuid corridor tussen de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen en op de oost-west corridor van de Brabantse stedenrij biedt mogelijkheden voor met name aan transport gekoppelde activiteiten, bijvoorbeeld Value Added Logistics (VAL).

Meer recent is in "Het economisch profiel van de gemeente Roosendaal", een verkenning naar de economische pijlers van Roosendaal [25] gesteld dat de gemeente Roosendaal het grootste economisch potentieel heeft van de regio door haar centrale ligging (regionale koopstad), congestievrije bereikbaarheid en bedrijventerreinontwikkeling. Hoofddoelstelling van het economisch beleidsplan is "het stimuleren van economische en werkgelegenheidsgroei binnen de context van de positie en ontwikkelingen in de regio West-Brabant enerzijds en de ruimtelijke mogelijkheden van Roosendaal anderzijds".

De economische en werkgelegenheidsontwikkeling in Roosendaal is gunstig: in de afgelopen jaren is duidelijk sprake geweest van groei, zowel als gevolg van de eigen dynamiek van het in Roosendaal gevestigde bedrijfsleven als van nieuwe (groot- en kleinschalige) vestigingen. Als gevolg van deze ontwikkelingen is het noodzakelijk de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsvestigingslocaties voort te zetten, waarbij Borchwerf II en Majoppeveld als uitbreidingslocaties in beeld zijn.

In de StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal [90] geeft de plankaart een mogelijk toekomstbeeld van de topografische kaart van de gemeenten Roosendaal en Bergen op Zoom in 2030. De aanduidingen zijn louter indicatief. Het plangebied van Borchwerf II is als bedrijventerrein aangegeven, als onderdeel van de compacte stad. Borchwerf II wordt aan de oostzijde begrensd door de Noord-Oosttangent. Het gebied tussen de spoorlijn Rotterdam - Roosendaal en de spoorlijn Breda - Roosendaal is aangegeven als parklandschap.

2.3 Vraag en aanbod bedrijventerreinen West-Brabant

2.3.1 Economische kenschets van de regio West-Brabant

In West-Brabant is met name de grootschalige industrie beeldbepalend. Dit is vooral te danken aan de strategische ligging in de Rijn-Schelde-Delta. Belangrijke sectoren zijn de voedings- en genotmiddelenindustrie, de chemie en de transportsector. Door het internationale karakter van de genoemde industriële sectoren is de regio conjunctuurgevoelig.

Industriële ontwikkeling behoort voor alle West-Brabantse steden tot de aandachtsvelden. Verder liggen er voor Breda kansen als nationaal dienstverleningscentrum, terwijl Roosendaal zich steeds meer ontwikkelt tot een logistiek dienstverleningscentrum. Voor Bergen op Zoom biedt de sector toerisme en recreatie goede mogelijkheden. Een aparte positie wordt ingenomen door het bovenregionale terrein Moerdijk. Dit terrein vervult een bovenprovinciale functie voor specifieke bedrijvigheid. Een dergelijk terrein is niet vergelijkbaar met andere terreinen [40].

2.3.2 Marktgebied

De vraag naar bedrijventerrein wordt doorgaans voor 75 tot 85 % bepaald door de lokale en regionale vraag (groei en verplaatsing). De bovenregionale c.q. (inter)nationale vraag naar bedrijventerrein is veelal als additioneel te beschouwen. De omvang van dit type vraag is minder eenvoudig te bepalen en kan in een korte periode sterk fluctueren. Deze vraag manifesteert zich vooral in wisselwerking met het aanbod, waarmee bedoeld wordt dat het creëren van goed aanbod aan bedrijventerreinen in een regio de bovenregionale vraag kan stimuleren [22].

Bij het ontwikkelen en uitbreiden van een bedrijventerrein geldt dus dat de lokale en regionale bedrijvigheid verantwoordelijk is voor het grootste deel van de uitgifte van het bedrijventerrein. Voor het huidige Borchwerf, gelegen in de gemeente Roosendaal, is dit eveneens van toepassing. Dit blijkt ook uit de uitgiften die in de afgelopen jaren in de gemeenten Roosendaal en Halderberge zijn gerealiseerd. Van jaar tot jaar kan overigens sprake zijn van grote verschillen, zowel met betrekking tot herkomst van bedrijven als met betrekking tot omvang van uitgifte [22].

Naast het primair marktgebied, bestaande uit beide gemeenten, is vaststelling van een secundair marktgebied nodig om de regionale vraag- en aanbodsituatie in beeld te brengen zodat een mogelijke toevloeiing naar Borchwerf II kan worden bepaald. Tevens wordt aan de hand van deze afbakening het concurrerend aanbod in beeld gebracht. Het secundaire marktgebied wordt voor Borchwerf II gevormd door de regio West-Brabant.

2.3.3 Werkgelegenheidsstructuur gemeenten Roosendaal en Halderberge

De werkgelegenheidsontwikkeling in de gemeenten Roosendaal en Halderberge laat over de periode 1989-1996 een positief beeld zien met een gemiddelde groei van 12%. Dit is vergelijkbaar met de landelijke en regionale ontwikkelingen.

In de gemeenten heeft de groei in werkgelegenheid met name plaatsgevonden in de zakelijke dienstverlening en in de groothandel. In de overige sectoren is de werkgelegenheid niet (transportsector) of nauwelijks (industriesector) toegenomen. Soms is zelfs sprake van een afname in werkgelegenheid, zoals in de sector landbouw [22].

De samenstelling van de produktiestructuur in de gemeenten wijkt op enkele punten af van de West-Brabantse structuur. In het gebied van beide gemeenten is met name de transportsector relatief sterk vertegenwoordigd. Over de periode 1989-2000 is de commerciële dienstverlening binnen de gemeenten duidelijk in gewicht toegenomen. Daarnaast heeft ook de handel een belangrijk aandeel in de totale werkgelegenheid. De bijdrage van de sectoren handel en commerciële dienstverlening blijven echter licht achter in vergelijking met de bijdrage van deze sectoren in de regio West-Brabant [22].

2.3.4 Huidig aanbod bedrijventerreinen

Regio West-Brabant

In totaal bedraagt het terstond uitgeefbaar aanbod per 1 januari 1998 in West-Brabant 180 hectare bedrijventerrein. Uitgaand van het gemiddelde uitgifteniveau in de afgelopen jaren, is het totale aanbod (terstond en niet-terstond) in kwantitatief opzicht voldoende om circa 4 tot 5 jaar in de vraag te voorzien (peildatum 1 januari 1998). Hierbij is geen rekening gehouden met een ijzeren voorraad, die nodig is om fluctuaties in de vraag te kunnen opvangen en om een gevarieerd aanbod aan bedrijfsterreinen te hebben. Doorgaans wordt als ijzeren voorraad 3 tot 4 maal de jaarlijkse uitgifte aangehouden. Voor West-Brabant betekent dit 240 tot 320 hectare bedrijventerrein. De grotere gemeenten (Bergen op Zoom, Breda, Etten-Leur, Oosterhout, Roosendaal en Zevenbergen/Moerdijk) zijn samen goed voor 90% van het totale aanbod aan terstond uitgeefbaar bedrijfsterreinen. Het aandeel Roosendaal hierin is momenteel gering, vanwege het nagenoeg ontbreken van terreinen.

Gemeenten Roosendaal en Halderberge

In november 2000 was op Borchwerf in Roosendaal nog 5 hectare bedrijventerrein voor uitgifte beschikbaar. Alles hiervan is reeds in optie vergeven. Voor bedrijventerrein Majoppeveld geldt eveneens dat het terrein bijna volledig is uitgegeven. Er bestaan concrete plannen om dit bedrijventerrein met circa 30 hectare uit te breiden. Dit aanbod zal vooral kunnen voorzien in de vraag naar kleine tot middelgrote kavels door lokale en regionale bedrijven. In totaal is nog circa 6 hectare beschikbaar binnen de gemeente Roosendaal. (schriftelijke mededeling, gemeente Roosendaal d.d. 21 november 2000) De gemeente Halderberge beschikt over circa 96 hectare bedrijventerrein [24]. Momenteel is er in de gemeente Halderberge geen direct uitgeefbaar terrein meer beschikbaar. Om die reden zijn in het jaar 2000 ook geen bedrijfskavels meer uitgegeven. Bij het bedrijventerrein Korenweide (kern Oud Gastel) wordt een tweede fase gerealiseerd van circa 4,5 hectare (naar verwachting bouwrijpe en verkoopbaar vanaf mei 2001) (schriftelijke mededeling, gemeente Halderberge d.d. 27 november 2000).

2.3.5 Huidige vraag en uitgifte bedrijventerreinen

De vraagprognose naar bedrijventerreinen in Roosendaal en Halderberge is af te leiden uit de uitgifte van terreinen in de afgelopen jaren. De cijfers hebben betrekking op alle terreinen in beide gemeenten, waarbij ook de recent toegevoegde gemeenten (Hoeven, Wouw etc.) zijn meegenomen. Het gaat voor het grootste deel om droge terreinen.

De uitgifte van terreinen laat, met uitzondering van 1994 en 1999, een positieve ontwikkeling zien na de economische recessie eind jaren tachtig/begin jaren negentig. Een tekort aan direct uitgeefbare grond in Roosendaal is de reden voor de geringe uitgifte in 1999 (ca. 8 ha). De verklaring voor de geringe uitgifte in 1994 (ca. 3 ha) is niet eenvoudig. Een tekort aan direct uitgeefbare grond is in elk geval geen plausible reden. Het gemiddelde uitgifteniveau in de periode 1988-2000 ligt op een niveau van circa 12 hectare per jaar voor beide gemeenten samen. Opmerkelijk is dat de uitgifte in de periode 1988-1994 onder het gemiddelde heeft gelegen en dat de uitgifte in de periode 1996-2000 zich beduidend boven het gemiddelde heeft bevonden (m.u.v. het jaar 1999) [22 en gegevens gemeenten].

Een confrontatie van vraag en aanbod op gemeenteniveau in Roosendaal laat zien dat de huidige voorraad slechts kan voorzien in de vraag van 1 of hooguit 2 jaar. Dit betekent dat op korte termijn behoefte zal ontstaan aan extra bedrijventerrein. Ook in de gemeente Halderberge is het aanbod slechts voor korte tijd voldoende om in de vraag te voorzien.

2.3.6 Toekomstige vraag naar bedrijventerreinen

Als het gemiddelde uitgifteniveau in de periode 1989-1997 in de regio West-Brabant wordt doorgetrokken naar de toekomst, zal op jaarbasis circa 80 hectare worden uitgegeven.

In de regio West-Brabant nemen de beide gemeenten voor de periode 1988-1997 een kleine 15% van de totale uitgifte voor hun rekening. In de laatste twee jaren van deze periode was het aandeel van beide gemeenten in de totale West-Brabantse uitgifte ongeveer 20%.

In Breda en Etten-Leur zullen op korte termijn (rond 2000) enkele bedrijventerreinen tot ontwikkeling worden gebracht. Gezien de beperkte omvang (35-45 ha) van deze bedrijventerreinen en de gerichtheid op verplaatsingen en uitbreidingen binnen de gemeenten zullen deze terreinen vooral voorzien in de lokale behoefte. In Bergen op Zoom zal waarschijnlijk op korte termijn (2003/2004) het bedrijventerrein Auvergnepolder worden ontwikkeld. De omvang van dit nieuwe bedrijventerrein is beperkt en is bedoeld voor de opvang van lokale bedrijvigheid (nieuw en verplaatsingen).

Verder zijn de mogelijke (uitbreidings)plannen voor Moerdijkse Hoek van belang. De start van de ontwikkeling van dit terrein wordt momenteel ingeschat op 2008/2009. Of deze termijn kan worden gehaald is nog maar de vraag. De planvorming van het terrein verloopt tot op heden vrij moeizaam.

Op basis van de huidige uitgiftecijfers voor Borchwerf en het feit dat een min of meer vergelijkbare locatie als Moerdijkse Hoek pas op zijn vroegst in 2008 op de markt zal komen, wordt een ruimtebehoefte voorzien van ongeveer 15 hectare per jaar voor de periode 2002-2005. Hierbij is ervan uitgegaan dat het aandeel van de gemeenten Roosendaal en Halderberge in de totale West-Brabantse uitgifte ongeveer 20% zal bedragen.

Specifiek voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Moerdijkse Hoek moet worden vermeld dat Borchwerf II tot het moment van uitgifte op Moerdijkse Hoek een opvangfunctie heeft (PPC-advies Noord-Brabant, 18 juli 2000). Deze door de provincie vastgestelde opvangfunctie is mede voorwaarde voor de ontwikkeling van Borchwerf II en betekent dat Borchwerf II de mogelijkheid moet bieden om grootschalige bedrijven met bijzondere vestigingscondities te huisvesten [78].

Ook wordt in de provinciale nota Op Maat [40] aangegeven dat voor de periode tot 2005 een deel van Borchwerf II kan worden bestemd voor de opvang van zware en ook meer grootschalige, arbeidsextensieve bedrijvigheid. Tevens wordt gesteld dat Borchwerf II een opvangfunctie kan vervullen voor het segment distributieparkeren in Roosendaal en Bergen op Zoom. Het C-bereikbaarheidsprofiel van deze locatie is bij uitstek geschikt voor de opvang van transport & distributiebedrijven.

Aan de hand van de prognose, gebaseerd op het historisch uitgiftepatroon, wordt de totale uitgifte in West-Brabant in de periode 2002-2005 op 80 hectare per jaar ingeschat [22].

In onderstaande tabel is deze ruimtebehoefte voor de periode 2002-2005 uitgesplitst naar type bedrijvigheid.

Tabel 2.1 *Ruimtebehoefte gemeente Roosendaal en Halderberge voor de periode 2002-2005 (in hectare/jaar) [22]*

	R'daal/Halderberge	(Boven)regionaal	Totaal
Lokaal gemengd/kleinschalig	7		7
Hoogwaardige terrein zichtlocatie		3	3
Modern terrein grootschalige trans- port en distributie	2	2	4
Zware industrie		1	1
Totaal	9	6	15

Voor de periode na 2005 wordt een ruimtebehoefte voorzien van ongeveer 10 hectare per jaar. De verwachting is dat met name Moerdijkse Hoek een deel van de (boven)regionale marktvraag voor Borchwerf II zal afromen. In tabel 2.2 is de vraagverwachting voor deze periode naar segmenten en herkomst van bedrijvigheid verdeeld.

Tabel 2.2 *Ruimtebehoefte gemeente Roosendaal en Halderberge voor de periode na 2005 (in hectare/jaar) [22]*

	R'daal/Halderberge	(Boven)regionaal	Totaal
Lokaal gemengd/kleinschalig	6		6
Hoogwaardige terrein zichtlocatie		2	2
Modern terrein grootschalige trans- port en distributie	2		2
Zware industrie			
Totaal	8	2	10

Zowel tabel 2.1 als 2.2 zijn gebaseerd op herkomst van bedrijven in de periode 1992-1997 in de gemeenten Roosendaal en Halderberge. Ongeveer 65% van de bedrijven die zich in deze periode in Roosendaal en Halderberge heeft gevestigd betreft lokale bedrijvigheid [22].

2.4 Mogelijke locaties voor een nieuw bedrijventerrein

2.4.1 Algemeen

Uit paragraaf 2.2. en paragraaf 2.3 blijkt zowel vanuit het vigerend overheidsbeleid voor bedrijventerreinen als uit de confrontatie van vraag en aanbod aan bedrijventerreinen in de regio West-Brabant en meer specifiek de regio Roosendaal-Halderberge de noodzaak tot de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in de regio Roosendaal-Halderberge. Als locatie voor dit nieuwe bedrijventerrein is in het overheidsbeleid de locatie Borchwerf II genoemd. Ook in de vraag-aanbodanalyse is Borchwerf II als locatie voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein aangegeven.

Echter, alvorens tot de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein kan worden overgegaan, dient te worden onderzocht of binnen de beide gemeenten nog ruimte beschikbaar is op bestaande bedrijventerreinen (inbreiding of herstructurering) of op momenteel in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen (efficiënter ruimtegebruik).

2.4.2 Beschikbare bedrijventerreinen in Roosendaal en Halderberge

De gemeente Roosendaal beschikt over verschillende bedrijventerreinen, te weten: Borchwerf (Noord en West), Majoppeveld (Noord, Zuid en 't Leen) en Vijfhuizenberg. Deze bedrijventerreinen zijn, op enkele nog uitgeefbare kavels na, nagenoeg vol. Om de toekomstige groei op te kunnen vangen (zie § 2.3), is uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Borchwerf (Borchwerf II) het meest wenselijk.

Totaal beschikt de gemeente Halderberge over circa 96 hectare bedrijventerrein, verdeeld over de kernen Hoeven, Oudenbosch, Bosschenhoofd, Stampergat en Oud Gastel. Van de aanwezige bedrijven in de gemeente Halderberge is het merendeel in de kern Oudenbosch gevestigd. Inbreiding van de bestaande bedrijventerreinen behoort niet tot de mogelijkheden, mede gezien vanuit het gegeven dat gevestigde bedrijven nog kunnen/willen uitbreiden. Op de korte termijn is voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in de gemeente Halderberge alleen nog de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Korenweide in beeld. Deze uitbreiding is bedoeld voor de opvang van kleinschalige, lokale bedrijvigheid met een kavelgrootte van maximaal 1.500 m². De beoogde ontwikkeling van Borchwerf II laat wel ruimte voor de huisvesting van lokale, kleinschalige bedrijvigheid, maar de indicatieve ondergrens is gesteld op circa 1.500 m². Dit betekent dat Borchwerf II en Korenweide in principe elk een eigen categorie binnen het segment kleinschalige, lokale bedrijvigheid huisvesten.

Een verdere uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen in de gemeente is gezien de ligging van de diverse locaties en de voorkeuren van de diverse bedrijven (bereikbaarheid) gewenst in aansluiting op het bestaande Borchwerf.

Uit bovenstaande blijkt dat de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in de regio Roosendaal-Halderberge noodzakelijk is om de opvang van (boven)regionale en lokale bedrijvigheid mogelijk te kunnen maken. Uit de beschrijving van het overheidsbeleid en de vraag-aanbodanalyse blijkt dat Borchwerf II als locatie voor het nieuwe bedrijventerrein het meest geschikt wordt geacht.

2.4.3 Gekozen locatie

Het Masterplan Borchwerf II [1] schetst de contouren voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein, Borchwerf II. In het masterplan is de integrale gebiedsvisie voor het zoekgebied van Borchwerf II neergelegd.

Uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Borchwerf met Borchwerf II, is vanuit de volgende gegevens de meest voor de hand liggende keuze voor de gemeente Roosendaal en de gemeente Halderberge:

- directe aansluiting op de A17 (Rotterdam-Bergen op Zoom-Antwerpen);
- opvangmogelijkheid van alle soorten bedrijvigheid: industrie, groothandel, transport & distributie en kleinschalige bedrijvigheid;
- mogelijkheid tot aansluiting op (inter)nationale railverbinding;
- aanwezigheid van havenarm naar Mark-Vlietkanaal (bevaarbaar tot 1.350 ton);
- aanwezigheid van de buisleidingenstraat, die de mogelijkheid biedt om ondergronds transport te activeren;
- de voorkeur van het (gevestigde) bedrijfsleven.

In het masterplan wordt gesteld dat voor de planontwikkeling een duurzaam bedrijventerrein uitgangspunt is: een goed functionerend bedrijventerrein waarbij recht wordt gedaan aan de aanwezige kwaliteiten in het zoekgebied (inpassing en versterking van de aanwezige ecologische structuren).

2.5 Te vestigen bedrijven op Borchwerf II

2.5.1 Algemeen

Op Borchwerf II zullen verschillende typen bedrijvigheidsegmenten een plaats moeten vinden. Allereerst kleinschalige bedrijvigheid met een sterke gerichtheid op Roosendaal, respectievelijk Halderberge. Vanwege de geringe uitbreidingsmogelijkheden in deze laatste gemeente zal een deel van Borchwerf II nadrukkelijk moeten worden bestemd voor Halderbergse bedrijven, die niet langer in deze gemeente terecht kunnen. Daarnaast zijn delen van Borchwerf II geschikt voor transport & distributie en VAL-activiteiten, zware bedrijvigheid en grootschalige handelsactiviteiten. Deze bedrijven kunnen zowel op regionaal als bovenregionaal niveau werkzaam zijn. Tenslotte kan Borchwerf II een belangrijke rol krijgen als vestigingsplaats voor nationale en internationale bedrijvigheid.

2.5.2 Gronduitgiftebeleid gemeenten Roosendaal en Halderberge

Voor een beschrijving van het gronduitgiftebeleid van de gemeenten Roosendaal en Halderberge is het beleid zoals omschreven in het Economisch profiel [25] van de gemeente Roosendaal uitgangspunt geweest.

Binnen het gronduitgiftebeleid van de gemeenten Roosendaal en Halderberge zal ten aanzien van nieuwvestiging van buiten de twee gemeenten streng getoetst worden op de criteria: directe werkgelegenheid, spin-off (indirecte werkgelegenheid) en technologische innovatie.

In het uitgiftebeleid van bedrijventerrein Borchwerf II dient een normstelling te worden opgenomen voor een minimum aantal arbeidsplaatsen per hectare. Hoewel dit mogelijk enigszins de flexibiliteit van uitgifte beïnvloed, is de primaire zorg voor het scheppen van werkgelegenheid en het bestrijden van werkloosheid gediend met een directe relatie tussen de verkoop van bedrijfsterreingronden en het creëren van werkgelegenheid [25].

2.5.3 Acceptatiecriteria voor bedrijven op Borchwerf II

Voor de invulling van het bedrijventerrein Borchwerf II zijn mede op grond van het uitgiftebeleid van de gemeenten Roosendaal en Halderberge een aantal acceptatiecriteria op te stellen. Met behulp van deze criteria denken beide gemeenten een goede en duurzame invulling te kunnen geven aan het nieuwe bedrijventerrein Borchwerf II. Het gaat om de volgende acceptatiecriteria:

- de economische kansrijkheid van de sector welke het bedrijf vertegenwoordigd;
- bijdrage aan de werkgelegenheid in de gemeenten Roosendaal en Halderberge, maar ook aan de regionale werkgelegenheid;
- de milieubelasting die met een bedrijf gepaard gaat;
- aanwezigheid van een goedgekeurd milieuzorgsysteem (bij bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën);
- bereidheid tot het doen van investeringen in een duurzaam bedrijventerrein (bijv. parkmanagement, deelname aan collectieve milieuvoorzieningen zoals afvalverwijdering);
- indien aan de orde (afhankelijk van de te behalen milieuwinst):
 - * voornemen om of bereid zijn tot duurzaam bouwen en gebruik van secundaire grondstoffen;
 - * bereidheid tot het gebruik van duurzame energiebronnen.

2.6 Doel van de inrichting van bedrijventerrein Borchwerf II

Voor de inrichting van het plangebied Borchwerf II kan de volgende doelstelling worden geformuleerd:

De totstandkoming van een gezonde, duurzaam bedrijventerrein, waar verschillende bedrijvigheden worden gesitueerd om in de behoefte aan nieuw regionaal bedrijventerrein voor de nabije toekomst te voorzien.

Daarnaast is sprake van de even belangrijke doelstellingen:

- *toepassing van een optimaal watersysteem, waarbij het natuurlijk systeem mede de randvoorwaarden bepaalt;*
- *een zorgvuldige landschappelijke inpassing waarbij landschappelijke en ecologische potenties optimaal worden benut;*
- *de inrichting en vormgeving van Borchwerf II moet zijn afgestemd op de kenmerken en kwaliteiten van de plek;*
- *het zoveel mogelijk ontzien van kwetsbare gebieden in de (directe) omgeving van het plangebied door een optimale zonering en segmentering van het bedrijventerrein;*
- *het benutten van de multimodale potenties in het gebied;*
- *zo concreet mogelijke invulling geven aan een duurzame ontwikkeling en kwalitatief hoogwaardige inrichting van bedrijventerrein Borchwerf II;*
- *het scheppen van voorwaarden voor het opzetten van "parkmanagement", waarmee de kwaliteit van het beheer van het bedrijventerrein en daarmee de levensduur kan worden vergroot.*

3 Beleidskader en besluiten

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk komen het relevante overheidsbeleid en de in het kader van de ontwikkeling van bedrijventerrein Borchwerf II te nemen besluiten aan de orde. Allereerst wordt in paragraaf 3.2 ingegaan op diverse beleidsnota's en plannen van de overheid die eisen stellen of beperkingen kunnen opleggen aan de besluitvorming over de voorgenomen ontwikkeling van genoemd bedrijventerrein. De randvoorwaarden en uitgangspunten die uit genoemde nota's en plannen voortvloeien zullen in tabelvorm worden gepresenteerd. Een deel van deze nota's is reeds in hoofdstuk 2, bij de beschrijving van de probleemstelling, aan de orde geweest en worden derhalve alleen in de tabel met randvoorwaarden en uitgangspunten genoemd. Vervolgens komen de procedures aan de orde die bij een dergelijk voornemen moeten worden gevolgd en de besluiten die daarover moeten worden genomen (§ 3.3).

3.2 Beleidskader

3.2.1 Rijksbeleid

In het *Nationaal Milieubeleidsplan 3* [28], het NMP3, wordt het begrip "ontkoppeling" geïntroduceerd. Hieronder wordt verstaan het gelijktijdig verbeteren van de welvaart (economische groei) en verminderen van de milieudruk. Naast de hiervoor noodzakelijke integratie van economie en milieu, wordt ook de samenhang tussen milieubeleid en ruimtelijk beleid verder uitgewerkt. Specifiek voor de industrie kunnen de taakstellingen voor de uitstoot van NO_x, CO₂ en SO₂ in het jaar 2010, het stimuleren van de ontwikkeling van milieubesparende technologie en het versnellen van bodemsanering van bedrijfsterrainen worden genoemd.

Met het verschijnen van het *Nationaal Milieubeleidsplan 4* [89], het NMP4, in juni 2001 blijft het NMP3 in principe onverkort van kracht. Het NMP4 is geen alles omvattend milieubeleidsplan zoals het NMP3, maar kijkt dertig jaar vooruit en kijkt meer naar de wereldwijde dimensies van het vraagstuk. In het NMP4 wordt een overzicht gegeven van maatregelen die nodig zijn om "een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke omgeving temidden van vitale natuur te realiseren in 2030". Het NMP4 benoemt zeven grote milieuproblemen: verlies aan biodiversiteit, klimaatverandering, overexploitatie van natuurlijke hulpbronnen, bedreigingen van de gezondheid, bedreigingen van de externe veiligheid, aantasting van de leefomgeving en mogelijk onbeheersbare risico's.

De *Nota Milieu en Economie* [29] beoogt een perspectief te schetsen van een duurzame economische ontwikkeling. Voor de drie onderscheiden maatschappelijke velden afzonderlijk (industrie en diensten, landbouw en landelijk gebied, en verkeer, vervoer en infrastructuur) is deze duurzame economische ontwikkeling uitgewerkt en worden concrete perspectieven en acties voorgesteld. Voor het veld industrie en diensten zijn daartoe vijf zogenaamde "boegbeelden" opgesteld, te weten strategisch bedrijfsmanagement, benchmarking, technologie, duurzame bedrijventerreinen en ondergronds en innovatief bouwen.

In de *Nota Landschap* [30] is het plangebied en omgeving geen onderdeel van het Nationaal landschapspatroon of andere in de nota onderscheiden elementen.

In het *Nationaal Natuurbeleidsplan* [7] zijn het vergroten van het oppervlak aan natuurgebieden, het opheffen van versnippering en isolatie van natuurgebieden en het voorkomen van aantasting van potenties voor natuurontwikkeling als belangrijke beleidslijnen opgenomen. Het natuurbeleid spitst zich toe op het tot stand brengen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. In het plangebied is een aantal bestaande bos- en natuurgebieden opgenomen in de EHS. Daarnaast is binnen het studiegebied de westelijke oever van de Roosendaalsche Vliet aangewezen als ecologische verbindingszone (EHS).

Overigens maakt het plangebied geen deel uit van de (recent) aangewezen Europese Habitat- of Vogelrichtlijngebieden, noch zijn deze in de directe omgeving gelegen. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden Krammer-Volkerak, Zoommeer, Brabantse Wal, Markiezaat en Ossendrecht liggen buiten de invloedssfeer van de voorgenomen activiteit.

Het *Structuurschema Groene Ruimte* [5] omvat het nationaal ruimtelijk beleid tot het jaar 2000 met een doorkijk naar 2010 voor de land- en tuinbouw, natuur, landschap, recreatie en toerisme, bosbouw en visserij en de samenhang tussen deze sectoren. Als door de voorgenomen activiteit natuur- en landschapswaarden of onderdelen van de EHS verloren gaan of aangetast worden, dienen deze te worden gecompenseerd. Dit betekent dat natuurgebied en/of landschapselementen van een vergelijkbare oppervlakte en kwaliteit elders moeten worden teruggebracht.

Voor de gemeente Roosendaal en Nispen zijn verdere aandachtspunten:

- De gemeente Roosendaal en Nispen worden niet genoemd als mogelijke uitbreidingsmogelijkheid voor glastuinbouw;
- De gemeente Roosendaal en Nispen vallen buiten de recreatief-toeristische gebieden. Dit betekent dat geen rijksinstrumentarium beschikbaar is voor verbetering van de recreatieve mogelijkheden

De *Vierde Nota Waterhuishouding* [19] beschrijft de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de waterhuishouding. Hoofddoelstelling van het beleid is "het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Voor de verschillende watersystemen, zoals stedelijk waterbeheer, is specifiek beleid ontwikkeld. Verder wordt nadere aandacht geschonken aan enkele onderwerpen, zogenaamde thema's, waaronder terugdringen van verdroging, reductie van emissies van diffusie bronnen en waterbodemsanering.

Het *Structuurschema Buisleidingen* [72] vormt een toetsingskader voor de beoordeling van de ruimtelijke consequenties van tracering, aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen. Het centrale doel van het schema is gericht op het verlenen van medewerking en waar nodig het bevorderen van de totstandkoming en het gebruik van buisleidingen, voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is.

In het structuurschema wordt de buisleidingenstrook langs de westzijde van Roosendaal aangemerkt als buisleidingenstraat, wat betekent dat de strook primair bestemd is en ingericht voor het leggen en onderhouden van buisleidingen, waarbij als regel grondverwerving en uitvoering van kunstwerken noodzakelijk is. Buisleidingenstroken kunnen in principe ook voor andere doeleinden worden gebruikt. Binnen een zone van 175 meter aan weerszijden van de buisleidingenstrook, de toetsingszone, dient door lagere overheden zorgvuldig met eventuele planologische ontwikkelingen te worden omgegaan. Binnen deze toetsingszone wordt de veiligheidszone onderscheiden, bestaande uit een strook van 55 meter aan weerszijden van de buisleidingenstraat. In deze veiligheidszone en in de leidingenstraat zelf gelden de voorwaarden voor het grondgebruik, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Ruimtelijke consequenties van de buisleidingenstrook als hoofdverbinding en het aangrenzende veiligheidsgebied (normale situatie) [72]

	Buisleidingenstrook	Veiligheidsgebied
		Breedte aan weerszijden van de buisleidingenstrook: 55 m
Woonwijk, flatgebouw en bijzondere objecten (categorie I*)	Niet toegestaan	Niet toegestaan
Andere grote ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld grote infrastructuurwerken)	Niet toegestaan	In het algemeen toegestaan. Binnen de veiligheidsafstand die voor deze ontwikkeling geldt niet toegestaan
Incidentele bebouwing	Indien enigszins mogelijk vermijden	Toegestaan
Bijzondere objecten categorie II**, recreatieterreinen en industrieterreinen	Indien enigszins mogelijk vermijden	Toegestaan onder voorwaarden
Andere ruimtelijke ontwikkelingen van bescheiden omvang (bijvoorbeeld kleinere infrastructuurwerken)	Indien enigszins mogelijk vermijden	In het algemeen toegestaan. Binnen de veiligheidsafstand die voor deze ontwikkeling geldt niet toegestaan.

* Onder categorie I-objecten vallen gebouwen als bejaarden- en verpleegtehuizen, scholen, winkelcentra, hotels en kantoorgebouwen (bestemd voor meer dan 50 personen), objecten met een hoge infrastructurele waarde en objecten die door secundaire effecten (bijvoorbeeld explosie) gevaar opleveren.

** Categorie II-objecten zijn gebouwen als sporthallen, zwembaden, weidewinkels, hotels, kantoren en industrie, voor zover niet vallend onder categorie I.

Het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* [44] stamt uit 1990 en bevat het vigerend rijksbeleid voor verkeer en vervoer. Een update van het beleid heeft plaatsgevonden in 1996 in de vorm van een tweetal publicaties: *'Samenwerken aan bereikbaarheid'* en *'Transport in balans'*. Inmiddels wordt gewerkt aan nieuw beleid. In 2000 is daartoe het beleidsvoornemen uitgekomen en in 2002 is het de bedoeling dat het Nationaal Verkeer en Vervoersplan (NVVP) in zijn definitieve vorm verschijnt. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat richt zich onverkort op het verbeteren van de bereikbaarheid. In het NVVP krijgen maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid een prominente plaats. De maatregelen richten zich op het zoveel mogelijk benutten van de capaciteit van de infrastructuur (met name in en rond de vier grote steden en op de achterlandverbindingen). Het accent komt steeds meer te liggen op benutting in plaats van aanleg van infrastructuur. Het effect van infrastructurele maatregelen dient te worden versterkt met maatregelen als ketenmobiliteit, vervoermanagement en rekening rijden.

Voor een goede samenhang tussen de maatregelen is een gebiedsgewijze aanpak noodzakelijk, met oog voor meerdere knelpunten, waarbij het instrumentarium van de verschillende overheden op elkaar afgestemd wordt en maatregelen elkaar kunnen versterken. Dit beleid heet Verkenning Nieuwe Stijl.

Het *MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) Projectenboek 2001-2005, stand van zaken 2001* [45] biedt inzicht in het infrastructuurprogramma van de rijksoverheid. In dit projectenboek zijn enkele projecten opgenomen die betrekking hebben op het plangebied van Borchwerf II. Het gaat daarbij om het railproject Roosendaal-Antwerpen (VERA) dat zich in de planstudiefase bevindt. Verder is de studie naar de capaciteitsproblematiek op stations (zoals Roosendaal) om met name 's nachts, reizigerstreinen op te stellen van belang (verkenkende studie).

3.2.2 Provinciaal beleid

In het *Streekplan Noord-Brabant* [4] is het plangebied aangewezen als agrarisch gebied en agrarisch ontwikkelingsgebied voor vollegronds groenteteelt. Binnen de aanduiding agrarisch gebied is het beleid gericht op het instandhouden en waar mogelijk versterken van de bestaande produktiestructuur van de land- en tuinbouw.

Binnen de agrarische ontwikkelingsgebieden is het streven er in het bijzonder op gericht dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan versterking van het veilige, duurzame en concurrerende karakter van de aanwezige agrarische activiteit, hier vollegronds groenteteelt.

In de *Partiële herziening van het Streekplan Noord-Brabant* [8] neemt het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' een centrale plaats in. Bij de ontwikkelingsmogelijkheden voor het stedelijk en landelijk gebied dient de ruimtelijke kwaliteit richtinggevend te worden. Op provinciaal niveau betekent dit het versterken van de stedelijke structuur, het behoud van de openheid op de overgang van zand naar klei en ontwikkeling van de GHS. Op gemeentelijk niveau betekent dit versterking van de kernen en vermindering van de druk op het buitengebied. Ruimtelijke kwaliteit kan bevorderd worden door versterking van de stedelijke en landschappelijke structuur, efficiënt stedelijk ruimtegebruik en het op gelijkwaardige wijze betrekken van relevante beleidsdoelen, waaronder water, milieu, mobiliteit, economie en cultuurhistorie.

In het *Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002* [88], dat in juni 2001 is verschenen, wordt het beleid van de partiële herziening voortgezet. Hoofddoel van het provinciaal ruimtelijk beleid is: zorgvuldiger ruimtegebruik. De provincie hanteert daarbij vijf principes:

- meer aandacht voor de onderste lagen;
- zuinig ruimtegebruik;
- concentratie van verstedelijking;
- zonering van het buitengebied;
- grensoverschrijdend handelen.

Het plangebied van Borchwerf II valt binnen de stedelijke regio Bergen op Zoom-Breda (zie ook § 2.2.2). Verder is het plangebied aangegeven als onderdeel van de Agrarische Hoofdstructuur-overig (AHS-overig). De aanwezige beplanting langs de Gastelse Dijk-Zuid is aangegeven als Groene Hoofdstructuur-natuur (GHS-natuur, in plankaart 2 aangegeven als "Natuurparel") en ter hoogte van het plangebied is de westelijke oever van de Nieuwe Roosendaalsche Vliet eveneens aangegeven als GHS-natuur (ecologische verbindingszone).

De Noord-Oosttangent is als "provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg in studie" op de plankaart van het ontwerpstreekplan opgenomen. Tenslotte kan nog de aanduiding van de "studie goederenspoorverbinding Rotterdam -Antwerpen" die dwars door het plangebied van Borchwerf II loopt, worden genoemd.

In het provinciaal *Waterhuishoudingsplan 2, Samen werken aan water* [6] zijn de hoofdlijnen van het waterbeleid voor de periode 1998-2002 vastgelegd. Hoofddoel is het bereiken en in standhouden van watersystemen, die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. De basis voor het waterbeleid wordt gevormd door een vijftal onderscheiden waterhuishoudkundige functies, gebruiksvormen van bodem en water waarvoor bepaalde doelstellingen gelden. Het plangebied valt binnen de functie "Water voor de Agrarische Hoofdstructuur". Binnen deze functie is het beleid gericht op het behoud en het scheppen van de waterhuishoudkundige voorwaarden die nodig zijn voor een duurzame en concurrerende landbouw. De in het plangebied voorkomende oppervlaktewateren zijn aangeduid als "overige wateren", met uitzondering van de Nieuwe Roosendaalsche Vliet die is aangewezen als deelfunctie "Ecologische verbindingszone". Het bosperceel bij de Oude Roosendaalsebaan heeft de deelfunctie "Water voor de overige Groene Hoofdstructuur".

De hoofddoelstelling van het provinciale milieubeleid, zoals verwoord in het *Provinciaal Milieubeleidsplan 2000 - 2004* [31], is het bevorderen van een duurzame ontwikkeling. Belangrijk begrip daarbij is "ontkoppeling": een gezonde economische ontwikkeling onder gelijktijdige afname van de milieudruk.

Voor industrie is de opgave om een duurzame economische ontwikkeling tot stand te brengen waarbij ontkoppeling centraal staat. Voor de planperiode is daarnaast nog een aantal accenten benoemd, zoals Eco-efficiënt produceren, emissiereductie Nox, preventie en hergebruik afval en geluidhinder.

Verder zal er een nieuwe behoefteraming voor bedrijventerreinen worden gemaakt op basis van een evenwichtige afweging van economische, ruimtelijke en milieubelangen. Deze verdere afweging zal in het nieuwe streekplan zijn beslag krijgen.

De nadere uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is voor West-Brabant verwoord in de zogenaamde *WEB-visie* [17]. In het studiegebied is een deel van de Rietsloot aangewezen als bos- en natuurgebied van terreinbeherende instanties, evenals De Riet en gebieden langs de Gastelse Dijk-Zuid (zie ook figuur 3.1). Het bosperceel langs de Oude Roosendaalsche Baan maakt deel uit van overig bos- en natuurgebied. De Nieuwe Roosendaalsche Vliet (in de EHS alleen de westoever) en de Laaikreek zijn aangewezen als ecologische verbindingszone. De hogere zandgronden ten zuiden en oosten van Roosendaal vormen onderdeel van de (te ontwikkelen of te versterken) ecologische verbinding tussen gebieden in België en het laagveen- en kleiveengebied van de Krammer/het Volkerak nabij Bergen op Zoom.

In het *Natuurbeleidsplan Noord-Brabant* [32] zijn de doelstellingen en hoofdlijnen van het provinciale natuurbeleid vastgelegd. De veiligstelling, bescherming en ontwikkeling van de Groene Hoofdstructuur (GHS) staan in het plan centraal. De volledige realisering van de doelstellingen uit het plan bestaat de periode tot het jaar 2020. De GHS, die in het kader van het natuurbeleidsplan is ontwikkeld, vormt een van de ruimtelijke componenten van het Streekplan.

In de *Handleiding bestemmingsplan buitengebied* [18] is de Groene Hoofdstructuur (GHS), als nadere provinciale uitwerking van de EHS, vastgelegd. In deze nota staat het Gastels Laag als natuurkerngebied voor amfibieën en reptielen en verdrogingsgevoelig gebied aangegeven en de Dintel, het Mark-Vlietkanaal, de Nieuwe Roosendaalsche Vliet, Laaikreek en Engebeek als natte ecologische verbindingszone (zie ook figuur 4.6). Voor het Mark-Vlietkanaal wordt een zone van 10 meter beoogd ter realisering van de ecologische verbindingszone. Natuurkerngebieden uit de GHS maken geen onderdeel uit van het plangebied.

Uit de *Provinciale milieuverordening Noord-Brabant* [10] blijkt dat het plangebied geen onderdeel is van een grondwaterbeschermingsgebied of een stiltegebied.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Noord-Brabant staat in het in 1998 vastgestelde *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant, Mobiel blijven!* [46]. Uitgangspunt van het PVVP is het voorzien in een verstandige groei van de mobiliteit. De hoofddoelstelling van het PVVP is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Brabant.

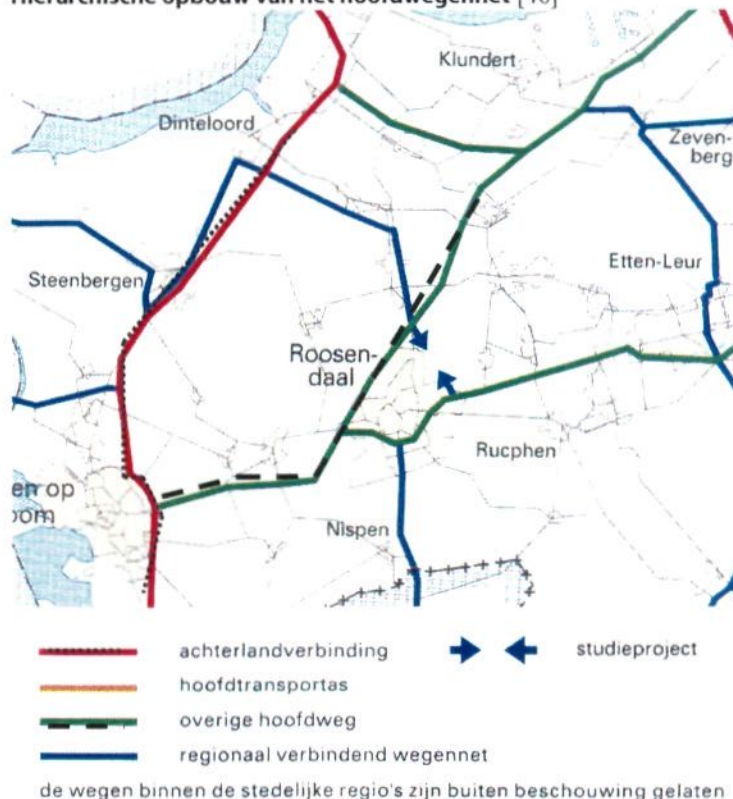
De provincie richt zich voor het bereiken van de doelstellingen op:

- het zodanig ordenen van activiteiten (wonen, werken, recreëren) dat onnodige verplaatsingen zoveel mogelijk worden voorkomen en dat optimale kansen worden geschapen voor het gebruik van collectief vervoer en de fiets;
- het stimuleren van alternatieve vormen van personenvervoer (fiets, collectief vervoer);
- het beter benutten van de schaarse infrastructuur en het anders organiseren van mobiliteit (vervoermanagement, carpoolen, autodaten);
- het stimuleren van technologische en vernieuwende toepassingen in het personen- en goederenvervoer;
- het stimuleren van alternatieve vormen van goederenvervoer (door de buis, over het water en de rail);
- indien noodzakelijk, een selectieve uitbreiding van weginfrastructuur (doelgroepstroken, extra rijstroken, ontbrekende schakels).

In het PVVP wordt een onderscheid gemaakt in een hoofdwegennet en een onderliggend wegennet. Het hoofdwegennet zorgt voor rechtstreekse verbindingen tussen de belangrijkste economische en bestuurlijke centra. Het heeft een zogenaamde stroomfunctie. Het onderliggende wegennet zorgt voor de ontsluiting van het landelijk gebied. Het is, op grond van het concept "duurzaam veilig", opgebouwd uit gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De hiërarchische opbouw van het wegennet in het plangebied is in deze visie als volgt: de A17 en A58 zijn zogenaamde overige hoofdwegen met een stroomfunctie en de PW303 (Roosendaalsebaan/Gastelseweg) is een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg. Alle overige wegen buiten de bebouwde kom zijn in het PVVP zogenaamde erftoegangswegen.

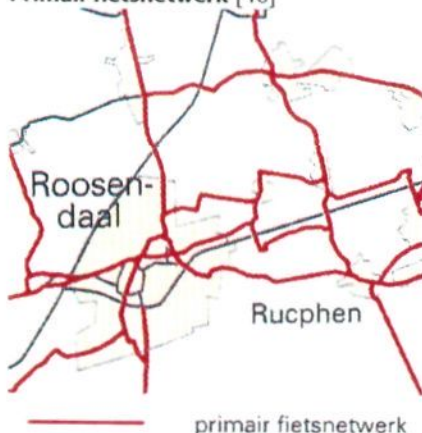
In de figuur "Hiërarchische opbouw van het hoofdwegennet" is de A4/Zoomweg-Noord (rood) als achterlandverbinding aangegeven, echter deze weg is als zodanig nog niet aangelegd. De regio wordt daarmee primair ontsloten door de A58 en de A17.

Hiërarchische opbouw van het hoofdwegennet [46]



Door het plangebied loopt een deel van het primair fietsnetwerk dat is opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Het betreft de Roosendaalsebaan en de Gastelseweg.

Primair fietsnetwerk [46]



In het PVVP wordt voor het openbaar vervoer voor het plangebied onderscheid gemaakt in een verbindende- en een ontsluitende buslijn. Beide lijnen lopen over de Roosendaalsebaan en de Gastelseweg.

De studie naar de Noord-Oosttangent is opgenomen in het Meerjarenprogramma verkeer, vervoer en infrastructuur 2000-2004 [47]. In hetzelfde Meerjarenprogramma wordt de in het plangebied liggende op-/afrit van de A17 bij Oud-Gastel genoemd als project in de Verkenningsfase. De analyse van de ongevallen over de jaren 1995-1997 geeft de noodzaak tot nader onderzoek aan. Op basis van de verkenning is het project inmiddels als planstudie aangemerkt. In de planstudie worden oplossingsvarianten door de provincie bestudeerd.

Ten aanzien van het vervoer over het spoor, zowel het personen- als het goederenvervoer wordt in het meerjarenprogramma melding gemaakt van de planstudie goederenspoorlijn Roosendaal-Antwerpen. Deze achterlandverbinding (lijn 12: Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen) heeft een capaciteitstekort. In de studie worden de (mogelijke) omleggingen rond Roosendaal en Bergen op Zoom meegenomen.

3.2.3 Regionaal beleid

De gemeenten Roosendaal en Halderberge vallen onder het Waterschap Het Scheldekwartier en het Hoogheemraadschap van West-Brabant. Het beleid van het waterschap en het hoogheemraadschap is gericht op:

- gebruik van waterhuishoudkundige systemen;
- inrichting en beheer;
- het beschermen van oppervlaktewater tegen verontreiniging.

In de periode 1992-2010 volgt inrichting en beheer door het waterschap van de watergangen met de functie waternatuur, c.q. ecologische verbindingzone. Dit geschiedt mede door het aankopen van een strook grond met een breedte van 5 tot 10 meter of door het afsluiten van beheersovereenkomsten.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

In de *Structuurvisie 1997-2015* [26] is voor de gemeente Halderberge de gewenste toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur aangegeven. Op de structuurvisiekaart is het plangebied voor het grootste deel aangeduid als "toekomstig bedrijventerrein" of "uitbreidingsruimte bedrijventerrein Borchwerf Roosendaal". Het meest noordelijk deel van het plangebied maakt onderdeel uit van een te ontwikkelen ecologische verbindingzone, die het bestaande en uit te breiden natuurgebied ten westen van Oudenbosch, het Gastels Laag, moet verbinden met de (uit te breiden) natuurgebieden langs het Mark-Vlietkanaal. Aan weerszijden van de Oude Roosendaalsebaan is een zone "behoud en versterking natuurwaarden" aangegeven dat voor een deel samenvalt met het oostelijk deel van het plangebied. Voor het resterende deel is het plangebied aangeduid als "continuïteit agrarische bedrijven".

De *StructuurvisiePlus* van de gemeente Halderberge [96] heeft tot doel om een bijdrage te leveren aan het op te stellen nieuwe Streekplan. Ook zal de structuurvisieplus als toetsingskader dienen voor ruimtelijk relevante ontwikkelingen die zich de komende 10, 15 jaar voor kunnen gaan doen. Rode draad in de opgave voor de toekomst van de gemeente Halderberge is de bruikbaarheid van water. In de strategiekaart van de structuurvisieplus is deze rode draad verankerd door de gewenste ruimtelijke ordening te koppelen aan de kansen en mogelijkheden die water biedt. Het plangebied van Borchwerf II is op de strategiekaart aangegeven als "gericht op beslotenheid en occupatie".

Ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan buitengebied heeft de gemeente Oud en Nieuw Gastel opdracht gegeven tot het opstellen van de *Mini-paraplunota Buitengebied Halderberge-West* [37]. Deze nota vormt het onderzoeksgedeelte voor het bestemmingsplan buitengebied en geeft beleidsdoelstellingen. Doel van de mini-paraplunota is te komen tot een inhoudelijk afstemming van het buitengebiedbeleid.

Het plangebied van Borchwerf II is in de beleidsvisie van de mini-paraplunota aangewezen als "uitwerkingsgebied gecombineerde stedelijke en plattelandsontwikkeling met beleid gericht op continuïteit agrarische bedrijven". In een tweetal natuurgebieden langs de Oude Roosendaalsebaan en in de natuurgebieden langs de Gastelse Dijk-Zuid is het beleid gericht op "behoud c.q. versterking van bestaande natuurwaarden".

In het noorden van het plangebied is de Riet zowel ten westen als ten oosten van de A17 aangewezen als ecologische verbindingzone waarin het beleid gericht is op ontwikkeling van ecologische verbindingen en behoud van agrarisch gebruik. Met het ontwikkelen van deze ecologische zone wordt onder andere beoogd om het natuurgebied het Gastels Laag uit haar ecologisch isolement te halen. Echter, natuurontwikkeling is met name gericht op zones lang het Mark-Vlietkanaal.

Het gebied ten westen van de Oude Roosendaalsebaan tussen de Overesselijkestraat en de Opperstraat en het gebied ten zuiden van de Gastelse Dijk-Zuid worden als landschappelijk waardevol gebied betiteld. Ook zijn de gebieden langs de Gastelse Dijk-Zuid aangeduid als bestaande natuur alsmede het bosperceel langs de Oude Roosendaalsebaan.

In het *Landschapsbeleidsplan gemeente Oud en Nieuw Gastel* [48] wordt de toekomstige landschappelijke structuur aangegeven, waarbij functies en ruimtelijke en ecologische ontwikkelingsrichtingen zijn aangegeven. In de landschapsvisie wordt aangegeven dat de randzone van het Mark-Vlietkanaal een ecologische verbindingzone vormt, die mede bepaald wordt door een bestaand ruigtegebied en bosjes en moerasoeveren langs de waterkant. Deze functie kan worden versterkt door aanleg van moeras, poelen, bos, ruigtes, nat grasland en broekbosjes. Langs het Mark-Vlietkanaal is een zone van 10 meter aangehouden voor de realisering van een ecologische verbindingzone.

In het *Verkeers(veiligheids)plan* [49] van de gemeente Halderberge is het beleid, in het kader van een duurzaam veilige verkeersafwikkeling, gericht op het indelen van het wegennet in verkeersaders en verblijfsgebieden. De wegen binnen de gemeente zijn ingedeeld in drie categorieën: stroomwegen, ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen het plangebied heeft de A17 een stroomfunctie. In het wensbeeld van de gemeente komen verkeersaantrekkende doorgaande verbindingen door kernen of verblijfsgebieden niet voor. Vanwege het ontbreken van een goede verbinding tussen de A17 en de A58 is sprake van doorgaand verkeer op de tussenliggende gemeentelijke wegen. Teneinde de overlast op korte termijn terug te dringen wordt gekozen voor het treffen van verkeersbeperkende maatregelen en het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen. Op lange termijn is een meer structurele oplossing gewenst. Als oplossingsrichting worden een verbinding tussen de A17 en A58 en/of een rondweg om Oudenbosch genoemd.

De gemeente Halderberge stelt in het *Milieubeleidsplan 1998-2002* [36] dat duurzame ontwikkeling het uitgangspunt is voor het gemeentelijk milieubeleid. Wat betekent dat het beleid erop gericht is in de behoeften van de huidige generatie te voorzien, zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om in hun behoeften te voorzien. Voor de ontwikkeling van grotere nieuwe bouwlocaties en dan ook met name voor Borchwerf II, wordt een integrale aanpak van duurzaam bouwen voorgestaan.

In het *Bestemmingsplan Halderberge-West* [50] worden voor het plangebied de volgende hoofdbestemmingen onderscheiden:

- natuurgebied: ten zuiden van de Gastelse Dijk-zuid (tot gemeentegrens);
- agrarisch gebied met landschappelijke, cultuurhistorische en/of abiotische waarden: ten westen van de buisleidingenstraat en ten westen van de Roosendaalsebaan tussen de Overesselijke straat en Opperstraat. Laatstgenoemd gebied is tevens aangegeven als gebied met landschappelijke samenhang;
- agrarisch gebied: grootste deel van het plangebied.

Als medebestemmingen zijn in het plangebied landschapselement, wonen, verkeersdoeleinden en waterstaatkundige doeleinden opgenomen.

Verder worden in het bestemmingsplan ontwikkelingen onderscheiden. Het gebied ten oosten van de buisleidingenstraat is in het kader van deze ontwikkelingen aangeduid als "uitwerkingsgebied plattelandsontwikkeling". De Riet is als ecologische verbindingzone aangegeven en de gebieden rondom de Jagersweg-Zuid en de Opperstraat zijn aangeduid als (half-open) linten met een menging van functies.

Met de *Strukturvisie "op weg naar 2015"* [20] geeft de gemeente Roosendaal een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de periode tot 2015. Deze visie is geactualiseerd in de *Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030 (ROS)* [27]. De ROS biedt inzicht in het ruimtelijke lange termijn beleid van de gemeente Roosendaal. De ROS richt zich met name op de volgende punten:

- binnen de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Roosendaal duidelijk maken wat de rol van de diverse kernen is;
- aangeven waar en hoeveel woningbouw binnen de gemeente dient plaats te vinden;
- inzicht verkrijgen in de economische ontwikkeling van de gemeente op de lange termijn. De uitbreiding van Borchwerf is daarbij een aandachtspunt, eventueel gekoppeld aan een ondergronds transportsysteem;
- aandacht besteden aan de problematiek van de A58 in de kern Roosendaal alsmede een alternatieve oplossing daarvoor: de Noord-Oosttangent;
- in beschouwing nemen van de regionale positionering van Roosendaal. Speciale aandacht verdient de duo-stad relatie met Bergen op Zoom.

Voor het plangebied is het deel ten oosten van de A17 tot aan de spoorlijn aangegeven als "bedrijvigheid in lage dichtheid, conventioneel". De begrenzing van de spoorlijn is hard. Om te voorkomen dat de hele noordzijde van de stad wordt omgeven door bedrijventerreinen, moet de "Groene Wig" tussen de twee spoorlijnen worden ontwikkeld. In de "Groene Wig" wordt "half-open" recreatie ondergebracht, zoals sportvoorzieningen en maneges. Het deel van het plangebied ten westen van de A17 is aangeduid als "bedrijvenclusters in groene omgeving", passend bij de landschapsontwikkeling ten westen van Roosendaal. Het groen waarbinnen de bedrijven dienen te staan moet door de betreffende bedrijven zelf worden bekostigd, indien mogelijk in aansluiting op het beekbos ten westen van de buisleidingenstrook.

Aan een smalle strook aan weerszijden van de Omloopleiding Bakkersberg en de Gastelse Dijk-Zuid is de functie "ecologisch groen (watergebonden)" toegekend.

Voor Borchwerf II wordt in het ROS een ontwikkeling van logistieke activiteiten (VAL) en de vestiging van opslag- en assemblagefuncties voorzien. Verder wordt aangegeven dat stapelen van bouwwerken en meervoudig grondgebruik van belang is.

Gesteld wordt dat de bedrijfsterreinontwikkeling een goed argument biedt voor de aanleg van de Noord-Oosttangent. De kansen voor multimodaliteit worden sterk bevorderd wanneer op Borchwerf II een goederenterminal wordt ontwikkeld.

In de *StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal* [90] geeft de plankaart een mogelijk toekomstbeeld van de topografische kaart van de gemeenten Roosendaal en Bergen op Zoom in 2030. De aanduidingen zijn louter indicatief. Het plangebied van Borchwerf II is als bedrijventerrein aangegeven, als onderdeel van de compacte stad. Borchwerf II wordt aan de oostzijde begrensd door de Noord-Oosttangent. Het gebied tussen de spoorlijn Rotterdam - Roosendaal en de spoorlijn Breda - Roosendaal is aangegeven als parklandschap.

In 1991 is het *Landschapsbeleidsplan* [52] voor de gemeente Roosendaal en Nispen opgesteld. Dit plan is gericht op het handhaven van een blijvende kwaliteit en herkenbaarheid van de landschappelijke hoofdstructuur. In de bijbehorende landschapsvisie wordt tevens aangegeven dat ecologische verbindingzones dienen te worden gerealiseerd langs onder meer de Nieuwe Roosendaalse Vliet en de Engebeek. De landschappelijke structuur wordt in het landschapsbeleidsplan versterkt door bestaande weg- en beekbeplantingen, singels en bosjes te behouden en aan te vullen en de aanleg van erfbeplantingen te stimuleren.

Het *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 1995* van de gemeente Roosendaal [51] vormt de leidraad voor de beeldvorming met betrekking tot de (toekomstige) situatie op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal. Op stedelijk niveau spelen de begrippen leefbaarheid en bereikbaarheid een belangrijke rol in het verkeers- en vervoersbeleid.

In een nieuw op te stellen gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Roosendaal zal tevens het begrip mobiliteit nadrukkelijk aan de orde worden gesteld.

Het wegennet in en rond Roosendaal bestaat uit de volgende verkeersinfrastructuur: rijkswegen, stedelijk hoofdwegennet (met daarbinnen de ring en het parkeercircuit) en de overige gebieden. Het wensbeeld van de autostructuur is geënt op de toekomstige ontwikkeling van de stad Roosendaal. Deze ontwikkeling is vastgelegd in het rapport *Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030* [27]. Hierin stelt de gemeente Roosendaal dat de A58 een aantal problemen met betrekking tot de wenselijk geachte ontwikkelingen in Roosendaal veroorzaakt (relaties binnen de stad en herstructurering en ontwikkeling woonlocatie Weihoek).

Als oplossing wordt geopteerd voor de uitplaatsing van de A58 door de aanleg van de zogenaamde Noord-Oosttangent als nieuw verbindingstracé tussen de A58 en de A17. Het verkeer tussen Rotterdam, Zeeland en Breda gaat dan over de Noord-Oosttangent en niet meer door de stad. Na aanleg van gelijkvloerse kruisingen zal de relatie tussen de binnenstad en de woonwijken aanzienlijk verbeteren. In dit plan is de status van de A58 teruggebracht tot die van stedelijke hoofdweg. De aansluiting van de Noord-Oosttangent aan de A17 ligt noordelijk van Borchwerf. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Borchwerf en Majoppeveld gegarandeerd, zonder het bestaande stedelijke gebied te belasten (met name Kalsdonk).

Wat betreft spoorverbindingen is de verwachting dat het goederentransport belangrijk blijft. Aan de rand van de binnenstad vormt het railemplacement een belangrijke barrière. De mogelijke verplaatsing ervan is een belangrijk aandachtspunt in de *Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2030* [27].

Het *Gemeentelijk Milieubeleidsplan 1997-2000 "Van belemmeringen naar draager"* [35] beschrijft hoe de gemeente Roosendaal, in samenspraak met de doelgroepen, aan het lokale milieubeleid invulling wil geven. Het strategisch beleid is uitgewerkt aan de hand van zogenaamde duurzaamheidsstrategieën rond de belangrijkste activiteiten en ontwikkelingen. Het betreft ruimtelijke ontwikkeling, bouwen en wonen, verkeer en vervoer, werken en tenslotte beheer. Een aantal aspecten van deze duurzaamheidsstrategieën zijn van belang voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, bijvoorbeeld:

- ketenbeheer;
- sluiten van kringlopen;
- afval en emissie minimaliseren;
- zuinig en efficiënt omgaan met grondstoffen en hulpbronnen;
- verantwoordelijkheid leggen bij de bedrijven, binnen de kaders die de overheid aangeeft.

Het gemeentelijk beleid van Roosendaal voor de riolering is opgenomen in het *Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 1999 – 2003* [97]. De zorgplicht voor de riolering is nader geconcretiseerd met onderstaande doelen:

1. zo veel mogelijk afvalwater inzamelen of ter plaatse zuiveren;
2. zo min mogelijk regenwater via de afvalwaterriolering afvoeren;
3. het functioneren van de riolering waarborgen;
4. met de rioleringssystemen het milieu zo min mogelijk belasten.

In het *Beleidsplan openbare verlichting 1998 – 2002* [98] van de gemeente Roosendaal wordt ingegaan op de realisatie en exploitatie van de openbare verlichting. Als uitgangspunt voor de gewenste verlichtingsniveaus per weg-categorie worden de "Aanbevelingen voor Openbare Verlichting" van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde aangehouden. De avond/nacht-schakeling wordt verlaten.

Het *Beheerbeleid Verhardingen en Groen (BVG) 2001-2008* [99] van de gemeente Roosendaal beschrijft welke kwaliteitsniveaus worden nagestreefd, op welke wijze deze niveaus moeten worden bereikt en welke kosten hieraan verbonden zijn. Uit een inventarisatie van de bestaande situatie blijkt dat de huidige kwaliteit van verhardingen en groen ver achterblijft bij het wensbeeld van de gemeente. Om het gewenste kwaliteitsprofiel te kunnen halen, zijn tal van maatregelen nodig. In het BVG worden 26 concrete doelstellingen beschreven, die – in samenhang met elkaar – zullen resulteren in het Roosendaalse kwaliteitsprofiel. Voor nieuwe en bestaande bedrijventerreinen is aangegeven dat zo mogelijk een parkmanagementmodel moet worden ontwikkeld en geïmplementeerd.

In het *Bestemmingsplan Buitengebied Roosendaal en Nispen* [53] van de gemeente Roosendaal worden binnen het plangebied de volgende bestemmingen onderscheiden:

- agrarische bouwblokken;
- burgerwoningen;
- niet-agrarische bedrijven;
- bos/natuurgebied (direct ten zuiden van de Gastelse Dijk-Zuid);
- waterlopen;
- leidingen (buisleidingenstrook en drukpersriolering);
- hoogspanningsleiding;
- lokale verbindingswegen (Vlietweg, Madenstraat, Vaartkant, Lagestraat);
- voorzieningen van openbare nut;
- niet-agrarische bedrijven;
- spoorbaan.

Op de streefbeeldkaart van het bestemmingsplan is het deel van het plangebied ten zuiden van de weg Vaartkant en het deel van het plangebied gelegen tussen de buisleidingenstraat en de A17 aangegeven als stadsrandgebied. In dit gebied is de hoofdfunctie landbouw, zij het dat door de directe nabijheid van stedelijk gebied de ontwikkelingsmogelijkheden hiervoor beperkt zijn. Voorts wordt gestreefd naar een uitbreiding van mogelijkheden voor recreatief gebruik.

Het deel van het plangebied ten westen van de buisleidingenstraat heeft het streefbeeld agrarisch ontwikkelingsgebied. In dit gebied is nieuwvestiging van agrarische bedrijven, dan wel omzetting van andere functies in een agrarisch bedrijf, toegestaan, mits rekening wordt gehouden met de bebouwingsvrije zone langs de ecologische verbindingzones/stapsteen en de groene lobben. Langs en ter plaatse van de Nieuwe Roosendaalsche Vliet, direct ten zuiden van de buisleidingenstraat en ter plaatse van de Omloopleiding Bakkersberg zijn groene lobben als streefbeeld aangegeven.

Voor deze groene lobben is in de voorschriften opgenomen dat bij nieuwvestiging van bedrijven en bij vormverandering en vergroting van agrarische bouwblokken rekening dient te worden gehouden met een bebouwingsvrije zone van een strook van 50 meter.

In het *Masterplan Borchwerf II* [1] zijn de contouren voor de ontwikkeling van Borchwerf II geschetst. In het masterplan is de integrale gebiedsvisie voor het zoekgebied voor Borchwerf II neergelegd. Daarnaast wordt ingegaan op de haalbaarheid van de voorgestelde ontwikkelingen wat betreft grondverwerving, financiering, communicatie, juridisch procedureel traject en tijdspad.

In het masterplan wordt gesteld dat voor de planontwikkeling een duurzaam bedrijventerrein uitgangspunt is: een goed functionerend bedrijventerrein waarbij recht wordt gedaan aan de aanwezige kwaliteiten in het zoekgebied (inpassing en versterking van de aanwezige ecologische structuren).

Voor Borchwerf II zijn structuurdragers en velden onderscheiden. De ligging van de structuurdragers is het ordenend principe op Borchwerf II en leidt tot een segmentering en zonering. Zo zijn de gebieden die geschikt zijn voor hoogwaardige bedrijvigheid ('zichtlocaties') gesitueerd in smalle zones parallel aan de noordzuidgerichte A17 en op termijn aan de Noord-Oosttangent. In totaal zijn zeven velden onderscheiden (velden A t/m G). De secundaire zoekgebieden ten noordwesten van de Gastelse Dijk-Zuid en ten zuidwesten van de Nieuwe Roosendaalsche Vliet komen niet in aanmerking voor ontwikkeling van bedrijventerrein.

Op basis van ruimtelijke, functionele, financiële en bestuurlijke overwegingen is voor de start gekozen voor een gelijktijdige ontwikkeling van de velden C1 en D. Na ontwikkeling van deze velden zal gefaseerd ontwikkeling van de velden A en B plaatsvinden. Mogelijkheden voor de inpassing van de woonfunctie in de velden C2 en F zullen in het MER nader worden onderzocht. De velden E en G zijn als reserveringslocatie opgenomen.

3.2.5 Samenvatting beleidskader

In tabel 3.2 is het relevante beleidskader samengevat weergegeven. In de derde kolom van deze tabel is aangegeven in hoeverre het huidige beleid van invloed is op de voorgenomen activiteit. Daarbij is onderscheid gemaakt in randvoorwaarden en uitgangspunten. Deze worden als volgt omschreven:

- *Randvoorwaarde (R)*: harde eis waaraan de voorgenomen realisering van bedrijventerrein Borchwerf II in ieder geval moet voldoen;
- *Uitgangspunt (U)*: beleidsmatige doelstelling of streven, waarmee bij de voorgenomen ontwikkeling van Borchwerf II zoveel mogelijk rekening wordt gehouden.

Tabel 3.2 Overzicht beleidskader

<i>Rijksbeleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX) (1992)	Plangebied ligt in bruine koers: ontwikkeling grondgebonden landbouw in een ruimtelijk mozaïkpatroon met andere functies	U
Nationaal Milieubeleidsplan 3(1998)	Taakstelling NO _x , CO ₂ , SO ₂ , ontwikkeling milieubesparende technologie	U
Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)	Maatregelen ter vermindering van milieuproblemen	U
Vijfde nota over de ruimtelijke ordening (2000)	Benoemen van rode contouren, groene contouren en balansgebieden. Plangebied is geen onderdeel van stedelijk netwerk.	U
Nota Milieu en Economie (1998)	Vijf actiepunten: strategisch bedrijfsmanagement, benchmarking, technologie, duurzame bedrijventerreinen en ondergronds en innovatief bouwen	U

Vervolg tabel 3.2 Overzicht beleidskader

<i>Rijksbeleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (1999)	Langdurige economische groei van ten minste 3 procent per jaar. Voldoende beschikbaarheid van ruimte met voldoende hoge kwaliteit voor bedrijven.	U
Nota Landschap (1992)	Plangebied is geen onderdeel van Nationaal landschapspatroon of andere aanwijzingen	U
Natuurbeleidsplan (1990)	Enkele bospercelen in het plangebied en de westelijke oever van de Nieuwe Roosendaalsche Vliet (studiegebied) zijn onderdeel van EHS.	R
Structuurschema Groene Ruimte (1993)	Natuur- en landschapswaarden en onderdelen van EHS die verloren gaan of aangetast worden, dienen elders te worden gecompenseerd	R
Vierde Nota waterhuishouding (1997)	Duurzaam stedelijk waterbeheer, terugdringen verdroging, reductie emissies diffuse bronnen en waterbodemsanering	U
Structuurschema Buisleidingen (1984)	Voor buisleidingenstraat gelden voor de veiligheids- en toetsingszone (totaal 175 m breed) beperkingen	R
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990) + aanvullingen	Verbeteren bereikbaarheid, benutten van bestaande capaciteit en gebiedsgewijze aanpak conform Verkenning Nieuwe Stijl	U
Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2000-2005	Geen projecten opgenomen die betrekking hebben op het plangebied	U
<i>Provinciaal beleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
Streekplan (1992)	Plangebied aangewezen als agrarisch gebied en agrarisch ontwikkelingsgebied voor vollegrondsgroenteteelt. Roosendaal is groeiklasse 5, Halderberge is groeiklasse 3	U
Partiële herziening Streekplan Noord-Brabant (1998)	Ruimtelijke kwaliteit is richtinggevend: versterken stedelijke structuur, behoud van openheid op overgang van zand naar klei en ontwikkeling van GHS	U
Bedrijventerreinen Op Maat (1998)	Voor de periode tot 2014 een tekort van 74 hectare aan bedrijventerreinen. Tot 2005 heeft Borchwerf II opvangfunctie voor zware en grootschalige industrie. Terrein ook uiterst geschikt voor transport & distributie	U
Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002 (2001)	Plangebied is onderdeel van stedelijke regio Bergen op Zoom-Breda en onderdeel van de AHS-overig. GHS-elementen opgenomen in plangebied. Noord-Oosttangent als "provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg in studie" opgenomen.	U
Waterhuishoudingsplan 2, Samen werken aan water (1998)	Plangebied valt binnen de functie "Water voor de Agrarische Hoofdstructuur", Nieuwe Roosendaalsche Vliet is ecologische verbindingzone, overige oppervlaktewateren zijn aangeduid als "overige wateren". Bosperceel Oude Roosendaalsebaan heeft deelfunctie "Water voor de overige GHS"	U
Milieubeleidsplan "Milieu in uitvoering" (1995)	Bevorderen van duurzame ontwikkeling d.m.v. integraal ketenbeheer	U
WEB-visie (1997)	Delen van studiegebied en plangebied onderdeel van EHS (zie figuur 3.1)	U
Provinciaal NBP (1993); Handleiding bestemmingsplan buitengebied (1993)	Gastels Laag is natuurkerngebied voor amfibieën en reptielen en verdrogingsgevoelig gebied. Nieuwe Roosendaalsche Vliet, Laaikreek, Engebeek zijn natte ecologische verbindingzones	R
Milieuverordening Noord-Brabant (1995)	Plangebied is geen onderdeel van grondwaterbeschermingsgebied of stiltegebied	R
Verkeers- en Vervoerplan, Mobiel blijven! (1998)	Voorzien in een verstandige groei van de mobiliteit en verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Roosendaalsebaan en Gastelseweg zijn onderdeel van het primaire fietsnetwerk. Studie Noord-Oosttangent is opgenomen in het Meerjarenprogramma 2000-2004	U

Vervolg tabel 3.2 Overzicht beleidskader

<i>Regionaal beleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
Strategisch Masterplan Westelijk Noord-Brabant (1992)	Roosendaal aangewezen voor de opvang van grootschalige bedrijvigheid, opslag, distributie- en assemblagebedrijven. Tevens aanleg boscomplexen.	U
Regionaal ontwikkelingsperspectief West-Brabant (	Agrarisch en industriële karakteristiek toegekend aan Halderberge en Roosendaal	U
Waterschap Het Scheldekwartier	Gebruik waterhuishoudkundige systemen, beschermen tegen oppervlaktewaterverontreiniging, inrichting en beheer ecologische verbindingzones	U
<i>Gemeentelijk beleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
<i>Gemeente Halderberge</i>		
Structuurvisie 1997 – 2015 (1997)	Plangebied is grotendeels aangeduid als "toekomstig bedrijventerrein", noordelijk deel van het plangebied is aangeduid als ecologische verbindingzone, zones langs de Oude Roosendaalsebaan zijn benoemd als "behoud en versterking natuurwaarden"	U
Structuurvisieplus (2001)	Plangebied is aangeduid als "gericht op beslotenheid en occupatie."	U
Miniparaplunota Buitengebied Halderberge-West (1998)	Plangebied is aangewezen als "uitwerkingsgebied gecombineerde stedelijke en plattelandsontwikkeling met beleid gericht op continuïteit agrarische bedrijven". Natuurgebieden langs Oude Roosendaalsebaan en langs Gastelse Dijk-Zuid aangeduid als "bestaande natuur" en "behoud c.q. versterking van bestaande natuurwaarden". Riet is aangewezen als ecologische verbindingzone. Delen van het plangebied als "landschappelijk waardevol gebied" betiteld	U
Landschapsbeleidsplan (1992)	Randzone Mark-Vlietkanaal is aangeduid als ecologische verbindingzone	U
Verkeers(veiligheids)plan (1998)	Indelen wegnetten in verkeersaders en verblijfsgebieden en voorstel voor de aanleg van verbinding tussen de A17 en A58 of rondweg om Oudenbosch	U
Milieubeleidsplan 1998-2002 (1998)	Duurzame ontwikkeling en voor nieuwe bouwlocaties geldt een integrale aanpak van duurzaam bouwen	U
Bestemmingsplan Halderberge-West (2000)	Plangebied kent de hoofdbestemmingen natuurgebied, agrarische gebied en agrarisch gebied met landschappelijke, cultuurhistorische en/of abiotische waarden	U
<i>Gemeente Roosendaal</i>		
Ruimtelijke Ontwikkeling Strategie 2020 (ROS) (1998)	Plangebied is ten oosten van A17 aangeduid als "bedrijvigheid in lage dichtheid, conventioneel" en ten westen van de A17 als "bedrijvenclusters in groene omgeving". Ontwikkeling "Groene Wig" tussen spoorlijnen. Zone langs Omloopleiding Bakkersberg en Gastelse Dijk-Zuid hebben functie "ecologisch groen (watergebonden)". Voorstel voor Noord-Oosttangent	U
StructuurvisiePlus Bergen op Zoom-Roosendaal (2001)	Plangebied van Borchwerf II aangegeven als bedrijventerrein als onderdeel van de compacte stad	U
Landschapsbeleidsplan (1991)	Realiseren ecologische verbindingzones langs de Nieuwe Roosendaalse Vliet en de Engebeek. Behoud en uitbreiding bestaande groenstructuren	U
Verkeers- en vervoerplan 1995(1995)	Leefbaarheid en bereikbaarheid waarborgen en voorstellen voor Noord-Oosttangent. Realiseren ongelijkvloerse kruising in Gastelseweg bij spoorlijn Rotterdam-Roosendaal	U
Milieubeleidsplan 1997-2000 (1997)	Ketenbeheer, sluiten van kringlopen, afval en emissie minimaliseren, zuinig omgaan met grondstoffen en hulpbronnen, verantwoordelijkheid bij bedrijven leggen binnen de kaders van de overheid	U
Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 1999 – 2003 (1999)	Zorgplicht riolering, zo min mogelijk regenwater via de afvalwaterriolering afvoeren	U
Beleidsplan openbare verlichting 1998 – 2002 (1998)	Uitgangspunt is "Aanbevelingen voor Openbare Verlichting" van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde	U

Vervolg tabel 3.2 Overzicht beleidskader

<i>Gemeentelijk beleid</i>	<i>Korte omschrijving beleidslijnen</i>	<i>Invloed op voornemen</i>
Beheerbeleid Verhardingen en Groen (BVG) 2001 – 2008 (2001)	Voor nieuwe en bestaande bedrijventerreinen zo mogelijk een parkmanagementmodel ontwikkelen en implementeren	U
Bestemmingsplan Buitengebied Roosendaal en Nispen (1994)	Diverse bestemmingen voor het plangebied. Plangebied is aangegeven als stadsrandgebied, agrarisch ontwikkelingsgebied en er worden groen lobben onderscheiden	U
<i>Intergemeentelijk beleid</i>		
Masterplan Borchwerf II (1999)	Ontwikkeling duurzaam bedrijventerrein Borchwerf II	U

3.3 Procedures en te nemen besluiten

Op basis van de m.e.r.-procedure zal op gemeentelijk niveau de ruimtelijke reservering voor het bedrijventerrein Borchwerf II worden gevolgd door het ontwikkelen van een nieuw bestemmingsplan. In onderstaande figuur is deze procedure en de relatie met het bestemmingsplan nog eens schematisch weergegeven.

Besluitvorming over de exacte milieuhygiënische randvoorwaarden, waaronder concrete activiteiten uiteindelijk geëffectueerd mogen worden, worden te zijner tijd via milieuvergunningen vastgelegd. Afhankelijk van de omvang en soort activiteiten is hiervoor de gemeente dan wel de provincie bevoegd, een en ander overeenkomstig de Wet Milieubeheer.