Bestemmingsplan

Spoorlaan 19

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Spoorlaan 19

Projectnummer 0462222.100
Revisie 06
Datum 25 mei 2023

Auteur(s)

T. Peelen

Opdrachtgever

SoMa Vastgoed B.V.
de Ambachten 31
Zundert

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
25 mei 2023	vastgesteld	K. Keijzers	P. Kennes

anteagroup

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Geldend bestemmingsplan	6
1.4	Opzet van de toelichting	7
Hoofdstuk 2	**Huidige situatie en herontwikkeling**	**9**
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Voorgenomen herontwikkeling	10
2.3	Verkeer en parkeren	11
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**15**
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	**Milieu en duurzaamheid**	**27**
4.1	Geluidhinder	27
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.3	Bedrijven en milieuzonering	34
4.4	Bodem	36
4.5	Ecologie	36
4.6	Externe veiligheid	39
4.7	Luchtkwaliteit	46
4.8	Water	47
4.9	Trillingen	51
4.10	Duurzaamheid	54
4.11	Besluit milieueffectrapportage	55
4.12	Conclusie	56
Hoofdstuk 5	**Beschrijving van het plan**	**57**
5.1	Planvorm	57
5.2	Toelichting op de bestemmingen	57
Hoofdstuk 6	**Economische uitvoerbaarheid**	**59**
6.1	Inleiding	59
6.2	Toepassing afdeling 6.4 Wro (grondexploitatie)	59
6.3	Financiële haalbaarheid	59
Hoofdstuk 7	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**61**
7.1	Informatie en participatie	61
7.2	Overleg	61
7.3	Zienswijzen	62

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkeling ingeleid. Er wordt ingegaan op respectievelijk de aanleiding, het plangebied, het geldend bestemmingsplan en de leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Projectontwikkelaar SoMa Vastgoed BV is voornemens om het bestaande pand aan de Spoorlaan 19 te slopen en nieuwbouw te realiseren, bestaande uit 32 appartementen. Het plangebied is onderdeel van het bestemmingsplan 'Markt-Centrum e.o.' en heeft daarin de bestemming 'Maatschappelijk'. De herontwikkeling is niet mogelijk binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken te worden opgesteld.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in de wijk Centrum Oost in de gemeente Etten-Leur. Het plangebied ligt tussen de spoorlijn Roosendaal-Breda en het centrum van Etten-Leur. In figuur 1.1 is de globale ligging van het plangebied opgenomen.



Figuur 1.1: Globale ligging plangebied (Bron: StreetSmart)

Het plangebied wordt globaal begrensd door de spoorlijn Roosendaal-Breda (ten noorden), de Spoorlaan (ten zuiden), een sportschool op het perceel Spoorlaan 21 (ten oosten) en woningen op de percelen Spoorlaan 11, 13 en 15 (ten westen). In figuur 1.2 is de globale begrenzing van het plangebied opgenomen. Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van het station Etten-Leur.



Figuur 1.2: Globale begrenzing plangebied (Bron: StreetSmart)

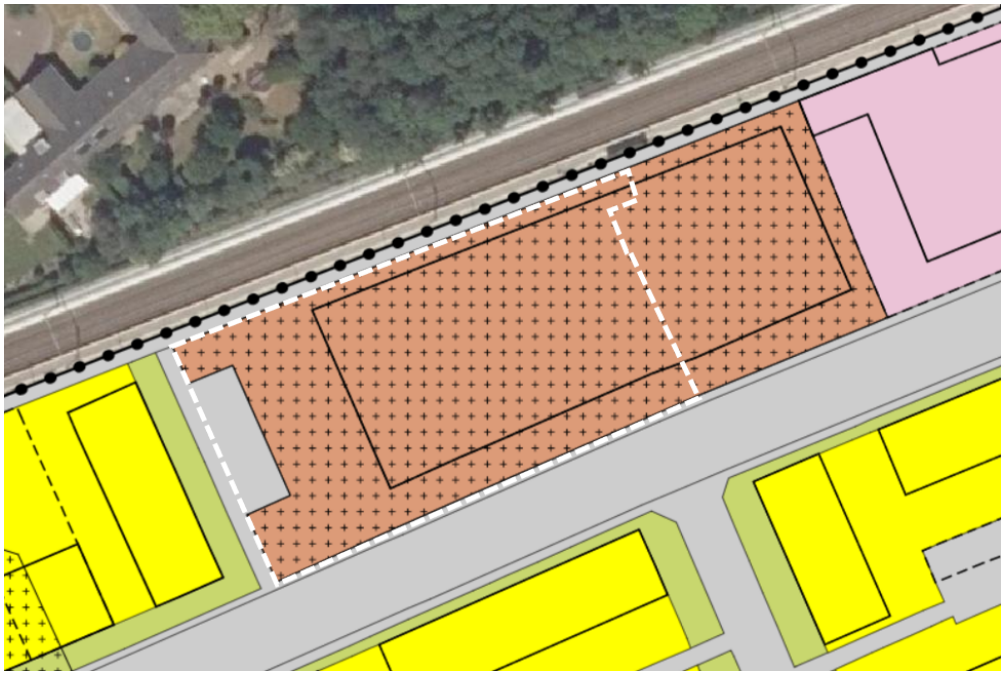
1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Markt-Centrum e.o.'.

Markt-Centrum e.o.

Het bestemmingsplan 'Markt-Centrum e.o.' is vastgesteld op 11 juni 2013. Voor het plangebied gelden de bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Verkeer - Verblijf'. Tevens geldt voor het grootste deel van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'. In het plangebied is, binnen de bestemming 'Maatschappelijk', een bouwvlak aangewezen waarvoor een maximaal bebouwingspercentage (60%) en een maximum bouwhoogte (7 meter) geldt.

De voorgenomen woningbouwontwikkeling is op grond van het geldend bestemmingsplan niet toegestaan. Derhalve dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.



Figuur 1.3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Markt-Centrum e.o.' (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.4 Opzet van de toelichting

In deze toelichting worden de uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan weergegeven. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 is het relevante beleid bondig beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de milieu- en gebiedsaspecten opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. In hoofdstukken 6 en 7 komen achtereenvolgens de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan bod en het overleg zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie en herontwikkeling

In dit hoofdstuk is de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. Allereerst wordt de historie van het plangebied en de omgeving beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op het huidige gebruik en de herontwikkeling van het gebied.

2.1 Huidige situatie

In het plangebied bevindt zich een voormalig schoolgebouw met een bouwhoogte van circa 7 meter. Momenteel wordt het gebouw gebruikt door maatschappelijke functies zoals een podotherapiepraktijk, een fysiotherapiepraktijk en een kinderdagverblijf.

Rondom het gebouw zijn diverse parkeergelegenheden aanwezig, met onder andere een omhekt parkeerterrein met een capaciteit van 36 parkeerplaatsen ten noorden van het gebouw en een openbaar parkeerterrein met 12 parkeerplaatsen ten westen van het gebouw. De ontsluiting van het plangebied op de Spoorlaan bevindt zich ook ten westen van het gebouw. De west- en noordrand van het plangebied hebben een groene inrichting met een strook leibomen als afscherming van het spoor en een groenstrook tussen de woningen Spoorlaan 11-15 en het plangebied. Aan de voorzijde langs de Spoorlaan staan drie bomen.



Figuur 2.1: Het plangebied (Bron: SoMa Vastgoed)

In de omgeving van het plangebied bevinden zich onder andere woningen en andere (maatschappelijke) voorzieningen waaronder het station, een sportschool, het politiebureau, de brandweer en andere wijkfuncties.

De Spoorlaan vormt een belangrijke verkeersontsluiting rondom het centrum van Etten-Leur. Aan de westzijde van de Spoorlaan takt de Spoorlaan aan op de Markt. Via deze weg is, met de spoorwegovergang, de ontsluiting naar het noorden en het westen van Etten-Leur mogelijk. Aan de oostzijde van de Spoorlaan takt de Spoorlaan aan op de Plantijnlaan (in noordelijke richting) en Schoonhout (in zuidelijke richting). Deze wegen vormen belangrijke ontsluitingswegen voor het noorden, het oosten en het zuiden van Etten-Leur. Ook ter hoogte van de Plantijnlaan bevindt zich een spoorwegovergang.

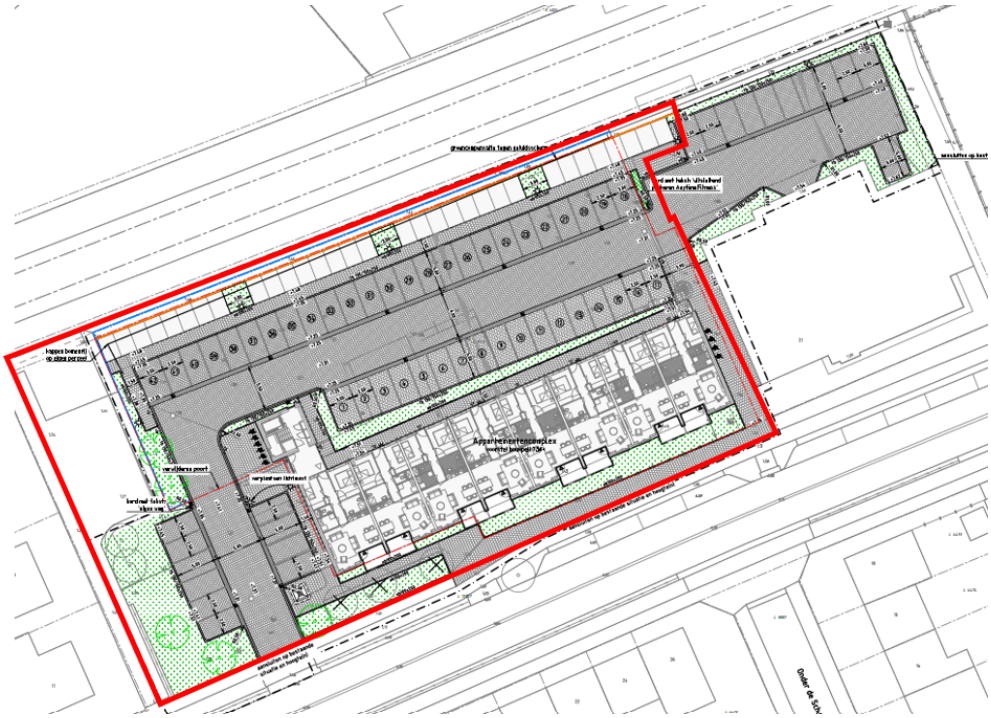


Figuur 2.2: De omgeving van het plangebied (Bron: SoMa Vastgoed)

2.2 Voorgenomen herontwikkeling

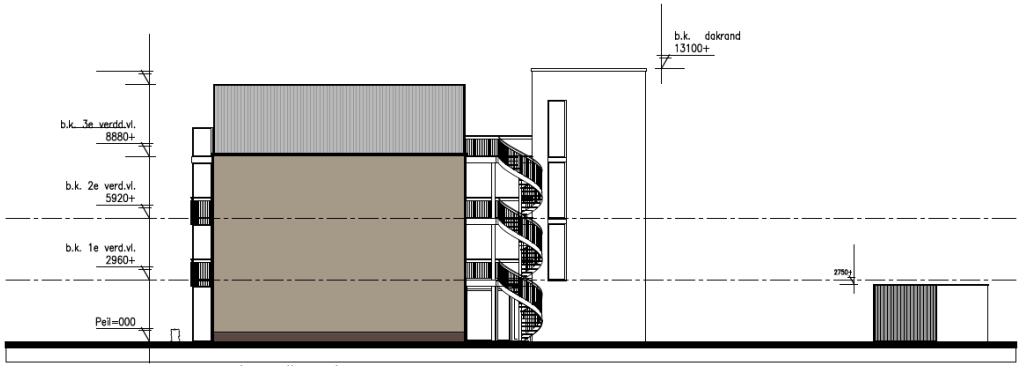
Het voornemen bestaat uit het slopen van het bestaande pand en het realiseren van een appartementencomplex met 32 appartementen. Met de toekomstige inrichting van het perceel wordt de bestaande inrichting zo veel mogelijk aangehouden.

In figuur 2.3 is een indicatieve inrichtingstekening van het voornemen opgenomen. Deze inrichtingtekening wordt nog verder uitgewerkt.



Figuur 2.3: inrichtingstekening (Bron: Grasveld civiele techniek)

In figuur 2.4 is een zijaanzicht ter plaatse van de rechter zijgevel (oostgevel) opgenomen.



Figuur 2.4: Zijaanzicht rechter zijgevel (Bron: Marquart architecten)

Het complex wordt in het zuiden van het plangebied gerealiseerd, waarbij de rooilijn van het bestaande pand wordt gerespecteerd. Het appartementencomplex bestaat uit 4 bouwlagen en heeft een bouwhoogte van circa 13 meter. De architectuur van de bovenste bouwlaag wijkt af van het bestaande bebouwingspatroon, om een hoogteaccent aan te brengen.

Per bouwlaag worden 8 appartementen beoogd. De appartementen zijn gericht op starters en betreffen betaalbare koopwoningen. De appartementen worden uitgevoerd als driekamer appartementen en bestaan uit een woonkamer met keuken en twee slaapkamers. De appartementen kennen dezelfde indeling en hebben een uitkragend balkon aan zijde van de Spoorlaan. De entrees van de appartementen zijn aan de noordzijde voorzien in de vorm van een galerij. Elk appartement krijgt haar eigen uitpandige berging. Deze bergingen worden aan de spoorzijde gerealiseerd in vier rijen. Aan de achterzijde van de bergingen wordt een geluidsscherm gerealiseerd om de geluidbelasting vanwege railverkeerlawaai op het appartementencomplex te reduceren.

Aan de achterzijde van het complex wordt groen toegevoegd. Tussen de rijen met bergingen wordt groen toegevoegd. Het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte is dat de reststroken niet verhard worden, maar worden aangelegd met groen. In ieder geval worden er aan de westzijde van het parkeerterrein enkele bomen gerealiseerd. De drie bestaande bomen langs de Spoorlaan worden gekapt. Ter compensatie worden er drie nieuwe bomen aangeplant, deze zijn aangegeven in de inrichtingstekening (zie figuur 2.3). De strook met leibomen aan de zijde van het spoor kunnen, vanwege de bergingen, niet worden behouden. Als compensatie voor het kappen van de leibomen worden smalle bomen aangeplant in de plantvakken tussen de bergingen. Hierdoor wordt het zicht op het geluidsscherm deels ontnomen.

2.3 Verkeer en parkeren

Parkeren

Autoparkeren

In het kader van het bestemmingsplan dat de activiteit mogelijk maakt, dient te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Voor de beoogde ontwikkeling wordt voor de berekening van de parkeerbehoefte uitgegaan van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. De parkeernorm is berekend op basis van de Nota parkeernormen Etten-Leur 2018.

De appartementen zijn gericht op starters en worden betaalbare koopwoningen. In de Nota

parkeernormen Etten-Leur 2018 worden appartementen onder etagewoningen genoemd. Voor appartementen in de goedkope koopsector (koop, etage goedkoop) geldt een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per appartement. Met inachtneming van bovengenoemde parkeernorm bedraagt de maximale parkeerbehoefte voor 32 (koop)appartementen, 42 parkeerplaatsen (32 x 1,3).

Het parkeren wordt, net als in de bestaande situatie, ten noorden van het appartementencomplex opgelost. Achter het appartementencomplex wordt een parkeerterrein ingericht met ruimte voor 42 parkeerplaatsen. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

In de bestaande situatie is er reeds een parkeerterrein aanwezig. Bezoekers van de sportschool op het perceel Spoorlaan 21 maken in de bestaande situatie deels gebruik van dit bestaande parkeerterrein. In de toekomstige situatie verdwijnt deze parkeermogelijkheid voor de bezoekers van de sportschool. In de toekomstige situatie worden achter de sportschool 11 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd, volledig ten behoeve van de sportschool. Hierdoor worden zowel voor de sportschool als de woningbouwontwikkeling voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze 11 parkeerplaatsen zijn overeengekomen in de huurovereenkomst tussen de verhuurder en de huurder van de sportschool.

Deze nieuwe parkeerplaatsen zijn uitsluitend bereikbaar via de ontsluitingsweg en parkeerterrein van de woningbouwlocatie. Bij de inrit van het parkeerterrein, ter hoogte van de Spoorlaan, komt een bordje waarop staat dat dit 'eigen terrein' betreft en dat toegang van de bezoekers van de sportschool is toegestaan. De parkeervakken worden voorzien van een bordje waar de bouwnummers staan, of een bordje waarop staat dat de parkeervakken bestemd zijn voor bezoekers van de sportschool.

Bij het indienen van de aanvraag van de omgevingsvergunning dient te worden aangetoond dat binnen het plangebied voldoende ruimte beschikbaar is voor de realisatie van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de genoemde parkeernormen. Deze bepaling is opgenomen in artikel 3.2.5.

Uiteindelijk vindt de toetsing aan de benodigde parkeerplaatsen plaats bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen. In de regels is opgenomen dat het bouwen van een woning uitsluitend is toegestaan indien bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het totale plangebied van het bestemmingsplan ruimte beschikbaar is voor de realisatie van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de opgenomen parkeernormen.

Fietsparkeren

De gemeente Etten-Leur heeft in het beleid opgenomen dat er minimaal 0,5 fietsen parkeerplekken aanwezig moeten zijn per woning binnen het plangebied. In het plangebied wordt deze eis ook opgenomen en worden minimaal 16 fiets parkeerplekken voorzien. Bewoners kunnen tevens hun fietsen in de aanwezige bergingen plaatsen.

Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het plangebied vindt, via de bestaande parkeerkoffer, plaats via de Spoorlaan aan de zuid- westzijde van het plangebied. Via de Spoorlaan is er een directe verbinding met het parkeerterrein. Het parkeerterrein wordt niet afgesloten. Binnen het plangebied worden geen doorgaande wegen voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd.

Openbaar vervoer

Het plangebied is eveneens te bereiken met het openbaar vervoer. Het trein- en busstation is om de hoek. Vanaf het treinstation is er een direct verbinding in de richtingen van Roosendaal en Zwolle. Vanaf de bushalte Station, Etten-Leur zijn vier busverbindingen:

- busverbinding 311, in de richtingen Breda en Oud Gastel;

- busverbinding 316, in de richtingen Breda en Etten-Leur centrum;
- buurtbus 215, in de richtingen Grauwe Polder en Turfschip;
- buurtbus 216, in de richtingen Prinsenbeek en Etten-Leur centrum.

Langzaam verkeer

De Spoorlaan aan de voorzijde van het plangebied is voorzien van een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer met daarnaast een losliggend fietspad en trottoir. In het plangebied worden geen doorgaande langzaam verkeersroutes gerealiseerd. .

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie bevinden zich een fysiotherapeut, podotherapeut en kinderdagverblijf in het plangebied. Er is hierbij uitgegaan van 6 behandelkamers voor de fysiotherapeut en podotherapeut en 100 m^2 bvo voor het kinderdagverblijf. Op basis van de CROW kencijfers en ervan uitgaande dat het plangebied in een sterk stedelijk gebied en in de schil van het centrum ligt, kan de minimale en maximale verkeersintensiteit berekend worden. In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de verkeersgeneratie in de huidige situatie. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit minimaal 93.2 motorvoertuigen per etmaal en maximaal 126,5 motorvoertuigen per etmaal.

Categorie (programma)	**Kencijfer minimaal**	**Kencijfer maximaal**	**Verkeersintensiteit minimaal**	**Verkeersintensiteit maximaal**
Fysiotherapie (6 behandelkamers)	11,5 per behandelkamer	16,2 per behandelkamer	69 mvt/etmaal	97,2 mvt/etmaal
Kinderdagverblijf (100 m^2 bvo)	24,2 per 100 m^2 bvo	29,3 per 100 m^2 bvo	24,2 mvt/etmaal	29,3 mvt/etmaal
Verkeersgeneratie huidige situatie			**93,2 mvt/etmaal**	**126,5 mvt/etmaal**

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie

Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van 32 goedkope koopappartementen. De minimale verkeersgeneratie per goedkoop koopappartement bedraagt 3,9 motorvoertuigen per etmaal. De maximale verkeersgeneratie per goedkoop koopappartement bedraagt 4,7 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie neemt de verkeersintensiteit minimaal toe tot 124,8 motorvoertuiten per etmaal en maximaal 150,4 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van deze berekeningen kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de herontwikkeling een toename aan verkeersgeneratie te verwachten is van tussen de 24 en 32 motorvoertuigen per dag. Geconcludeerd kan worden dat met de herontwikkeling sprake is van een beperkte toename.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling van het appartementencomplex vindt plaats via de Spoorlaan. Aangezien de verkeersgeneratie een beperkte groei heeft in vergelijking met de bestaande situatie kan worden geconcludeerd dat dit geen significant effect heeft op de verkeersafwikkeling ter plaatse van de op- en afrit naar het parkeerterrein.

Het kinderdagverblijf heeft op specifieke momenten van de dag (bij het wegbrengen en ophalen van kinderen) een piek in de verkeersgeneratie. Deze piek verdwijnt in de toekomstige situatie. De verkeersafwikkeling wordt, ten opzichte van de bestaande situatie, meer verspreid over de dag.

Conclusie

Het parkeren is goed inpasbaar in het plangebied. Er is sprake van een beperkte toename aan verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling is passend binnen het bestaande wegennetwerk. Er ontstaan geen knelpunten als gevolg van de ontwikkeling voor het aspect verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het relevante beleid ten aanzien van het plangebied. Allereerst wordt ingegaan op het rijksbeleid, vervolgens komen relevante aspecten uit het provinciale beleid en het regionale beleid aan de orde. Het gemeentelijke beleid wordt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk behandeld.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Ruimte de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' vastgesteld. De SVIR vormt de rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen en goederen- vervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Eerdere afspraken over verstedelijking zoals binnenstedelijke bouwen laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Daarbij is het uitgangspunt dat toenemende ruimtebehoefte in beginsel wordt opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Op deze manier kan verder ruimtebeslag elders zo veel mogelijk worden voorkomen.

Het Barro is de juridische vertaling van het beleid dat geschetst is in het SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro bevat regels voor bijvoorbeeld de mainportontwikkeling van Rotterdam, het kustfundament en defensie. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Toetsing

Het plangebied ligt niet in een gebied waarvoor van rijkswege belangen gelden zoals opgenomen in de SVIR of Barro. Wel ligt het plangebied op basis van de Rarro in het radarverstoringsgebied van het radarstation op de locatie Herwijnen en Woensdrecht. In een gebied rondom dit radarstation moet rekening worden gehouden met de functionele bruikbaarheid daarvan. Rondom het radarstation mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Voor dit plangebied geldt dat de bouwhoogte van gebouwen en/of windturbines niet hoger mag zijn dan 113 meter (Herwijnen), respectievelijk 90 meter (Woensdrecht) ten opzichte van NAP. In het onderhavige plan worden geen windturbines mogelijk gemaakt en ook geen nieuwe bebouwing boven de ter plaatse geldende maximale hoogtemaat. Het initiatief heeft daarmee geen gevolgen voor de beide radarstations.

Conclusie

Het plangebied ligt niet in een gebied waarvoor van Rijkswege een relevante ruimtereservering geldt. Aan de uitgangspunten zoals vastgelegd in het Rarro wordt voldaan.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Toetsingskader

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, getoetst moeten worden aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

De realisatie van de woningen uit dit bestemmingsplan wordt gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is namelijk sprake van méér dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie zijn aan te merken. Daarnaast is sprake van een functie die op dit moment niet toegestaan is op basis van het geldend bestemmingsplan. Het plangebied ligt binnen het 'bestaand stedelijk gebied' van Etten-Leur.

De kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de beoogde ontwikkelingen blijkt uit verschillende onderzoeken en prognoses.

Kwantitatieve behoefte

Regionale Agenda Wonen

In de Regionale Agenda Wonen 2017 is een beeld geschetst van enkele actuele ontwikkelingen op de woningmarkt in Noord-Brabant. Naast de regionale plancapaciteit komt ook een aantal vraagstukken en opgaven rond de aansluiting van vraag en aanbod op de regionale woningmarkt in dit stuk aan bod. In de loop der jaren is de plancapaciteit teruggebracht om te voldoen aan de veranderende vraag en zo te komen tot een realistisch aanbod. Op dit moment blijft de gerealiseerde woningbouw achter op de geprognosticeerde woningbouwopgave. Voor de Regio West-Brabant, waar Etten-Leur onderdeel van uitmaakt, is de prognose dat de woningvoorraad zal groeien met 27.075 woningen tot 1 januari 2026.

De regio West-Brabant is verder onderverdeeld in een drietal subregio's:

1. subregio Breda e.o.
2. subregio Land van Heusden en Altena
3. subregio West

De gemeente Etten-Leur valt onder de subregio Breda e.o. Voor deze subregio is de prognose dat de woningvoorraad met 14.265 woningen zal toenemen tot 1 januari 2026. Om het ‘accent op de aantallen’ verder te verminderen en de focus meer te leggen op ruimtelijk kwalitatieve afspraken en de urgentie rond tal van opgaven op de regionale woningmarkt, stuurt de provincie de komende periode aan op een werkwijze die niet zozeer gericht is op het jaarlijks maken van regionale kwantitatieve woningbouwafspraken, maar waarbij wordt aangesloten op ‘het ritme’ van actualiseren van de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose.

Aan de hand van de ‘Monitor bevolking en wonen’ (maart 2020) is de kwantitatieve woningbehoefte voor Etten-Leur geactualiseerd. In de onderstaande tabel is het huidig aantal woningen, het benodigd aantal woningen, de harde plancapaciteit en de ontwikkelruimte in de gemeente Etten-Leur opgenomen. Voor de gemeente geeft de indicator harde plancapaciteit aan de woningbehoefte met 35% ingevuld kan worden met de harde

planvoorraad. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat in Etten-Leur een behoefte aan nieuwe woningen bestaat.

Feitelijke woningvoorraad Etten-Leur	18.515
Reële groei scenario 2017-2029*	2.088
Harde plancapaciteit	625
Ontwikkelingsruimte	1.463

**Monitor bevolking en wonen geeft een laag en hoog groeiscenario. Het reële groeiscenario is het gemiddelde hiervan.*

Het nieuwe bestuursakkoord van de provincie zet in op een hoog bouwtempo. Daarbij houdt de provincie er rekening mee dat de nieuwe prognoses hoger uitvallen. Etten-Leur - als stedelijke gemeente van de subregio Breda - levert een actieve bijdrage aan het realiseren van de extra opgaven.

Regionale afspraken

De gemeente Etten-Leur heeft met de gemeenten van de subregio Breda en de provincie Noord-Brabant als uitwerking van de Brabantse Agenda Wonen 2017 en het regionaal Woonperspectief, afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen. Op grond van deze afspraken mogen in de periode 2019-2029 binnen de gemeente Etten-Leur 1.770 woningen netto worden toegevoegd aan de woningvoorraad. Het bestemmingsplan 'Spoorlaan 19' voorziet in de bouw van 32 woningen. Dit aantal past in de gemaakte regionale afspraken.

Kwalitatieve behoefte

De gemeente Etten-Leur heeft in samenwerking met Alwel in 2019 een woningmarktonderzoek uitgevoerd.

Behoefte aan koopwoningen
Ten aanzien van koopwoningen blijkt uit het woningmarktonderzoek dat meer mensen op zoek zijn naar een koopwoning dan dat er woningen in de bestaande voorraad vrijkomen. Dat geldt met name voor betaalbare koopappartementen. Door de demografische en economische ontwikkelingen neemt de behoefte aan koopwoningen de komende tijd toe. Het gaat om appartementen met lift, maar ook om grondgebonden koopwoningen, in verschillende prijssegmenten, waaronder betaalbare koopwoningen voor starters.

Conclusie
Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van 32 betaalbare koopappartementen binnen het bestaand stedelijk gebied. Blijkens het woningmarktonderzoek van de gemeente Etten-Leur (2019) is er vraag naar koopwoningen. Met het beoogde initiatief wordt ingezet op goedkope koopappartementen voor starters. Geconcludeerd kan worden dat het voorliggend plan in overeenstemming is met de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' en voldoet aan de vraag naar woningen in de gemeente Etten-Leur.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Onderstaande paragrafen gaan in op het provinciaal beleid dat van toepassing is op de beoogde ontwikkeling. Achtereenvolgens komen de volgende beleidsdocumenten aan de orde:

- Brabantse Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant'
- Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Toetsingskader

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant (vastgesteld op 14 december 2018) is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdopgaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

Toetsing

In de stedelijke structuur streeft de provincie naar concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur, inspelen op demografische ontwikkelingen en versterking van economische clusters. Herbestemmen en herstructureren wordt gezien als het nieuwe bouwen: als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen staan de steden en dorpen van Brabant steeds vaker voor (omvangrijke) herbestemmings- en transformatieopgaven in hun bebouwde gebied. Hier liggen namelijk de kansen om de forse woningbouwopgave van circa 120.000 woningen in de komende tien jaar te realiseren.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de herstructurering van gronden ten behoeve van woningbouw op een binnenstedelijke locatie. Daarmee wordt ingespeeld op het streven naar concentratie van verstedelijking en zorgvuldig ruimtegebruik. De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en kernen in het landelijk gebied. Een dergelijk gebied bezit kwaliteiten die voornamelijk te vinden zijn in het stedelijk gebied.

Etten-Leur kan worden aangemerkt als stad waarbij het als buurgemeente van Breda een rol vervult als gebied waar bovenlokale verstedelijkingsbehoefte wordt opgevangen. Gelet daarop is het logisch dat Etten-Leur uitbreidt in de kwantitatieve woonvoorraad. Dit draagt bij aan het onderscheid tussen steden en kernen in het landelijk gebied.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling is passend binnen de provinciale omgevingsvisie.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Toetsingskader

Vooruitlopend op de definitieve Omgevingsverordening Noord-Brabant, heeft de provincie de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De definitieve omgevingsverordening is op 11 maart 2022 vastgesteld, maar treedt pas in werking bij inwerkingtreding van de Omgevingswet. De omgevingsverordening bevat regelgeving die anticipeert op de komst van de Omgevingswet en kan gezien worden als een uitwerking van de ambities uit de Brabantse Omgevingsvisie in regels. De omgevingsverordening integreert regels uit zes provinciale verordeningen (waaronder de Verordening ruimte Noord-Brabant). De Interim omgevingsverordening trad op 6 november 2019 in werking.

De omgevingsverordening heeft een beleidsneutraal karakter. Dat houdt in dat de omgevingsverordening geen nieuwe beleidswijzigingen doorvoert tenzij dit nieuwe beleid reeds opgenomen is in vastgestelde beleidsdocumenten. De omgevingsverordening is een

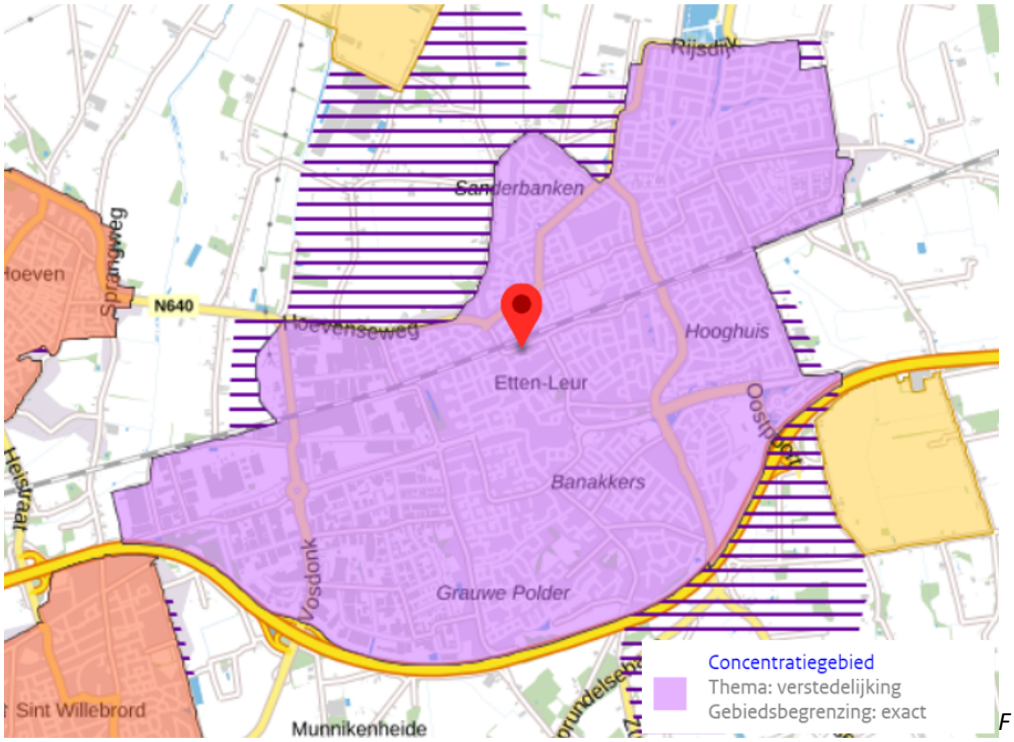
interimdocument en daarmee een tussenstap naar een definitieve provinciale omgevingsverordening. Gelet op het beleidsneutrale karakter van de omgevingsverordening komt de regelgeving uit de Verordening ruimte Noord-Brabant (geconsolideerde versie van 1 januari 2019) terug in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

De onderwerpen die in de Interim omgevingsverordening staan, komen uit de provinciale omgevingsvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dat betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage dienen te leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant en dat gemeenten bij ruimtelijke afwegingen het principe van zorgvuldig ruimtegebruik moeten toepassen. Hiermee wordt beoogd de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag op het buitengebied af te remmen. Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van de verstedelijking. Dit betekent dat de realisering van woningbouw, bedrijventerreinen, overige stedelijke voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in de stedelijke concentratiegebieden (bestaand stedelijk gebied van de grotere kernen). Nieuw ruimtebeslag buiten deze gebieden kan slechts als inbreiding of herstructurering in bestaand stedelijk gebied niet tot de mogelijkheden behoren. In de Verordening Ruimte wordt aandacht gevraagd voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking zoals deze is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Toetsing

In de stedelijke structuur streeft de provincie naar concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur, inspelen op demografische ontwikkelingen en versterking van economische clusters. Herbestemmen en herstructureren wordt gezien als het nieuwe bouwen: als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen staan de steden en dorpen van Brabant steeds vaker voor (omvangrijke) herbestemmings- en transformatieopgaven in hun bebouwde gebied. Hier liggen namelijk de kansen om de forse woningbouwopgave van circa 120.000 woningen in de komende tien jaar te realiseren.

Het plangebied is op basis van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant aangewezen als 'bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied'.



Figuur 3.1: Kaart Interim omgevingsverordening Noord-Brabant, stedelijke ontwikkeling en erfgoed.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de herstructurering van gronden ten behoeve van woningbouw op een binnenstedelijke locatie. Daarmee wordt ingespeeld op het streven naar concentratie van verstedelijking en zorgvuldig ruimtegebruik. De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied. Etten-Leur kan worden aangemerkt als stad waarbij het als buurgemeente van Breda een rol vervult als gebied waar bovenlokale verstedelijkingsbehoefte wordt opgevangen. Gelet daarop is het logisch dat Etten-Leur uitbreidt in de kwantitatieve woonvoorraad. Dit draagt bij aan het onderscheid tussen steden en kernen in het landelijk gebied.

Conclusie
De gewenste ontwikkeling is passend binnen de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant.

3.2.3 Regionale afspraken

De gemeente Etten-Leur heeft met de gemeenten van de subregio Breda en de provincie Noord-Brabant als uitwerking van de Brabantse Agenda Wonen 2017 en het regionaal Woonperspectief, afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen. Op grond van deze afspraken mogen in de periode 2019-2029 binnen de gemeente Etten-Leur 1770 woningen netto worden toegevoegd aan de woningvoorraad.

Conclusie
De gewenste ontwikkeling is passend binnen de de regionale afspraken.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Etten-Leur doet het gewoon!

Toetsingskader

De Omgevingsvisie Etten-Leur doet het gewoon! is op 11 juli 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. In de omgevingsvisie is een koers voor een prettige, veilige en gezonde leefomgeving van Etten-Leur bepaald. Deze koers vormt de rode draad voor het beleid en de realisatie van het beleid. De koers bestaat iot een vijftal ambitities:

1. iedereen kan meedoen: de gemeente zet in op een passend woningaanbod, voldoende werkgelegenheid en een breed pakket aan voorzieningen. Dit stelt inwoners in staat om elkaar te ontmoeten en bevordert de sociale cohesie;
2. behoud en versterking (basis)kwaliteit leefomgeving: Etten-Leur gaat voor het behoud en versterken van landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige structuren en elementen in het buitengebied en stedelijk gebied. Wel gaat er sprake zijn van meer functiemening naar aanleiding van klimaarverandering. Deze opgaven leiden tot nieuwe landschappen waarbij er rekening gehouden wordt met bestaande waarden;
3. zorg voor leefbaarheid en gezondheid: de gemeente streeft naar een dusdanige kwaliteit van bodem, (grond)water en lucht dat er een geschikte basis is voor de gezondheid, landbouw, natuur en recreatie. Voor een goede leefbaarheid en gezonde leefomgeving is tevens belangrijk dat hinder en overlast ten gevolge van geluid, geur, licht en trillingen wordt beperkt. Etten-Leur kent geen grote knelpunten op deze gebieden, maar innovaties kunnen zorgen voor nog betere omstandigheden;
4. bevorderen van een goede (ook digitale) bereikbaarheid: de gemeente Etten-Leur wil inzetten op zowel doorstroming van autoverkeer als een goed fiets- en wandelnetwerk en openbaar vervoer. De huidige infrastructuur wordt samen met inwoners en ondernemers uitgebouwd naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Er is tevens ruimte voor nieuwe innovaties en initiatieven om uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren;
5. duurzame economische ontwikkeling met haalbare en betaalbare doelen en oog voor innovatie: de gemeente Etten-Leur wil duurzaam ontwikkelen. Initiatieven op alle fronten worden gestimuleerd mits de initiatieven leiden tot meerwaarde, bijdragen aan de duurzaamheidsopgave en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Op het gebied van energiestrategie wordt de koers gebaseerd op regionale afspraken voor 2030 waarbinnen elke gemeente haar bijdragen lever in het totaal.

Binnen de koers zijn er gebiedsvisies geformuleerd voor verschillende gebieden binnen de gemeente. In de gebiedsvisies wordt ingezoomd op gebiedsniveau van vier deelgebieden en zijn de ambities en doelen voor de woongebieden, het buitengebied, de werkgebieden en het centrum benoemd. Het plangebied ligt in het gebied 'woongebieden'. Voor de woongebieden zijn acht speerpunten geformuleerd:

- beschermen en behouden groen stedelijk karakter;
- behoud, versterken en verduurzamen van de bestaande woningvoorraad;
- verbreden woningaanbod in bestaande wijken;
- wijk- en buurtwinkelcentra zijn plek voor ontmoeting;
- onderwijs, spel, sport en andere maatschappelijke voorzieningen;
- zorgvriendelijke wijken;
- gezonde wijken met een goede omgevingskwaliteit;
- uitbreiding van en ruimte voor nieuwe woongebieden.

Toetsing

Het accent op woningbouw ligt in de periode tot 2025 op bebouwen in bestaande woonwijken, waarvan 500 appartementen/kleine woningen. Vanaf 2025 zijn aansluitend op het bestaand stedelijk gebied van Etten-Leur nieuwe locaties nodig voor de overige woningen. De beoogde ontwikkeling betreft het toevoegen van 32 appartementen binnen het bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt de woningaanbod is bestaande wijken verbreed. Het betreft betaalbare koopappartementen voor starters.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de Omgevingsvisie Etten-Leur doet het gewoon!.

3.3.2 Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middeldure huur gemeente Etten-Leur

Toetsingskader

Onderdeel van de nieuwbouw voor de komende jaren is een programma sociale huur, middeldure huur en sociale koop. Het programma wordt via bestemmingsplannen en exploitatieplannen of anterieure overeenkomsten vastgelegd. Op 12 november 2018 heeft de gemeenteraad de Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middeldure huur gemeente Etten-Leur vastgesteld, deze is op 11 juli 2022 op onderdelen gewijzigd. Via de doelgroepenverordening is het mogelijk om in bestemmingsplannen voorwaarden rondom de realisatie van sociale woningbouw en middeldure huur te kunnen vastleggen. Zo bevat artikel 5 instandhoudingstermijnen voor sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en sociale koopwoningen. Als onderdeel van (de toelichting op) de doelgroepenverordening is een beleidsnotitie toegevoegd. In deze notitie staan diverse relevante feiten, cijfers en beleidsmatige conclusies en aanbevelingen.

Toetsing

In het appartementencomplex worden 32 betaalbare koopappartementen gerealiseerd. Het aandeel sociale koopwoningen wordt nader bepaald en zal worden afgestemd met de woningcorporatie Alwel.

Conclusie
De beoogde ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de doelgroepenverordening.

3.3.3 Welstandsnota

Toetsingskader

Op 24 mei 2010 heeft de gemeenteraad de Welstandsnota 2010 vastgesteld. Eén van de doelen van de welstandsnota is het leveren van een bijdrage aan het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteiten van een omgeving. Deze kwaliteiten worden met name bepaald door de stedenbouwkundige opzet, de inrichting van het openbaar gebied en de architectonische vormgeving van de gebouwen en bouwwerken. De stedenbouwkundige opzet waaronder de verkaveling en de toegestane bouwmassa's worden begrepen, wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Bij de inrichting en materiaalkeuze van het openbaar gebied wordt rekening gehouden met de omgeving zodat er een harmonisch geheel ontstaat. Het architectonisch kwaliteitsniveau van de bebouwing, zowel op zichzelf als in relatie tot de omgeving, wordt geregeld in een welstandsnota.

Toetsing

Het plangebied is aangeduid als 'gemengde bebouwing' op de typologiekaart bij de Welstandsnota 2010. Dit gebied ligt centraal in Etten-Leur en wordt begrensd door de historische linten Oude Bredaseweg en Markt, de spoorlijn en de woonwijk Etten Oost. Het gebied heeft een dynamisch karakter vanwege de uiteenlopende typen bebouwing en functies. Gebouwen variëren dan ook in grootte, hoogte en verschijningsvorm. Waardevol is de herkenbaarheid van de gebouwen en de losse bebouwingsstructuur. Het welstandsniveau voor dit gebied wordt in de Welstandsnota 2010 aangemerkt als hoog.

De welstandscriteria voor 'gemengde gebouwen' betreffen (1) de bebouwing en omgeving, (2) massa en vorm, en (3) detaillering kleur en materiaal. Uit de gebiedsomschrijving blijkt dat qua bebouwing in het gebied varieert in grootte, hoogte en verschijningsvorm. In het algemeen is de bebouwing relatief grootschalig. Daarnaast hebben gebouwen in het gebied een plat dak, een zadeldak of een bijzondere kapvorm. Ook dient vervangende nieuwbouw aan te sluiten op het bestaande verkavelings- en bebouwingspatroon. Hierover kan gesteld worden dat het complex wordt gerealiseerd op de plaats van het voormalige schoolgebouw en sluit daarmee aan op het bestaande verkavelings- en bebouwingspatroon. De architectuur van de bovenste bouwlaag wijkt af van het bestaande bebouwingspatroon, om

een hoogteaccent aan te brengen.

Conclusie

Bij de verdere planuitwerking dient te worden getoetst aan de criteria 'gemengde bebouwing' zoals opgenomen in de Welstandsnota 2010.

3.3.4 Milieuvisie 2010-2020

Toetsingskader

De Milieuvisie is op 13 juli 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze visie formuleert onder meer een aantal ambities, doelstellingen en uitgangspunten met betrekking tot milieu en duurzame ontwikkeling. Eén daarvan is de integratie van milieubeleid met ruimtelijk beleid. Het is voor iedere ruimtelijke ontwikkeling dus van belang rekening te houden met bodem, water, flora en fauna, milieuzonering, geluidshinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en duurzaamheid.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling wordt aan al deze milieuaspecten getoetst in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken (hoofdstuk 4) kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling aansluit bij de Milieuvisie 2010-2020.

3.3.5 Beleidsvisie externe veiligheid

Toetsingskader

Op 15 december 2008 heeft de gemeenteraad de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Deze visie bevat voor verschillende gebiedstypen de ambities en keuzes met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Bij de opstelling van bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met deze ambities en uitgangspunten.

Toetsing

Het plangebied valt onder het gebiedstype 'transportas'. Dit gebied betreft de zones langs het spoor en de rijksweg A58. Vanuit het gegeven dat bebouwing veelal dicht tegen het spoor aanligt, hanteert de gemeente Etten-Leur voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van beperkt kwetsbare objecten in dit gebied de volgende norm:

Beperkt kwetsbare objecten, waarvoor richtwaarden gelden in plaats van grenswaarden, mogen binnen de PR=10^{-6} contour van een transportas liggen.

Kwetsbare objecten bestemd voor minder zelfredzame mensen zijn niet toegestaan. Ook een toename van het groeprisico is in beginsel acceptabel mits er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt met aandacht voor de aspecten: nut en noodzaak, bereikbaarheid, bestrijdbaarheid, beheersbaarheid, zelfredzaamheid en restrisico. Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is binnen dit gebiedstype in beginsel niet acceptabel. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is hier noodzakelijk.

In de beleidsvisie is Spoorlaan 19 opgenomen als een bestaand kwetsbaar object dat wordt gerespecteerd. De bestaande kwetsbare objecten verdwijnen en er worden met de woningen niet kwetsbare objecten toegevoegd. Het aspect externe veiligheid is voor de beoogde ontwikkeling onderzocht. De resultaten en de verantwoording van het groepsrisico is opgenomen in paragraaf 4.6.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de Beleidsvisie externe veiligheid.

3.3.6 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023

Toetsingskader

Op 4 februari 2019 heeft de gemeenteraad het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2023 vastgesteld. In dit nieuwe plan zijn het rioolbeleid en de maatregelen voor de komende planperiode vastgelegd en is tevens de financiële dekking geregeld voor nog te verrichten investeringen. Met dit rioleringsplan voldoet de gemeente aan haar wettelijke verplichting en geeft de gemeente invulling aan haar zorgplichten voor inzameling en transport van stedelijk afvalwater, inzameling en verwerking van hemelwater en de zorgplicht voor grondwater. De gemeente heeft in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het rioolstelsel en dit is grotendeels technisch op orde. De komende jaren zal weer een deel van de riolering worden vervangen. Er wordt op een aantal locaties hemelwater afgekoppeld van het vuilwater en er vindt renovatie plaats van gemalen. Daarnaast wordt er in samenwerking met het waterschap Brabantse Delta en andere gemeenten verder gewerkt aan een netwerk voor het meten en monitoren van grondwater. Tot slot is er budget gereserveerd voor klimaatadaptatie.

Toetsing

In paragraaf 4.8 is nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de uitgangspunten zoals opgenomen in het gemeentelijk rioleringsplan.

3.3.7 Groenbeleidsnota

Toetsingskader

Op 3 december 2013 heeft de gemeenteraad de Groenbeleidsnota 2013-2018 vastgesteld. De Groenbeleidsnota heeft als doelstellingen het beschermen en versterken van het openbaar groen in bestaand stedelijk gebied evenals het versterken van de samenhang van het groen met oog voor landschappelijke, ecologische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische patronen. De nota dient als integraal beleidskader voor de stedelijke groenstructuur van de gemeente Etten-Leur, inclusief de randen tussen stedelijk gebied en buitengebied. De nota is in samenhang met andere beleidsterreinen een van de toetsingskaders voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het groene karakter van Etten-Leur wordt behouden door de verankering van verschillende thema's samen met de ondergrens van de openbare groennorm van circa 80 m² per woning.

Toetsing

Binnen het plangebied is een groennorm van circa 80 m² per woning niet mogelijk. De bestaande groenstructuur in het plangebied wordt zoveel mogelijk behouden. Aan de achterzijde van het appartementencomplex wordt tevens in een nieuwe groenstrook voorzien.

Conclusie

Het groen op de locatie van het planvoornemen wordt zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk wordt er groen toegevoegd. Het planvoornemen zorgt voor een verbetering van het groen in het plangebied en sluit daarmee aan op de ambities zoals opgenomen in de Groenbeleidsnota.

3.3.8 Beschermde bomenlijst 2014

Toetsingskader

Op de beschermde bomenlijst staan beschermde houtopstanden en losse bomen.

Toetsing

De drie bomen in de groenstrook voor het gebouw Spoorlaan 19 (met een gele stippellijn omkaderd weergegeven in onderstaande afbeelding) zijn in de bomenlijst van de gemeente aangemerkt als 'losse beschermde bomen (gemeentelijk)'.



Figuur 3.2: beschermde bomen (Bron: StreetSmart)

Deze beschermde bomen kunnen, vanwege de beoogde balkons aan de zijde van de Spoorlaan en de nieuw aan te leggen kabels en leidingen, niet worden behouden. De bomen worden gekapt en er worden drie nieuwe bomen, verder naar de weg, aangeplant. In figuur 3.3 zijn in de inrichtingstekening globaal de locaties van de nieuwe bomen weergegeven. Voor het kappen van de bomen dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.



Figuur 3.3: de te kappen bomen (met kruis) en de nieuw aan te planten bomen (groen) (Bron: Grasveld civiele techniek)

Conclusie

Voor de kap van de beschermde bomen dient een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De kap wordt gecompenseerd door het aanplanten van drie nieuwe bomen. Er zijn geen beperkingen voor de voorgenomen herontwikkeling.

Hoofdstuk 4 Milieu en duurzaamheid

Dit onderzoek de milieu- en uitvoeringsaspecten die relevant zijn voor de ontwikkeling van het plangebied Spoorlaan 19.

4.1 Geluidhinder

Toetsingskader

Ingevolge artikel 74 Wet geluidhinder zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt en woonerven. Als een geluidzone geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen waaronder woningen. De voorkeursgrenswaarde voor woningen is 48 dB. Ontheffing is mogelijk, afhankelijk van de situatie ter plaatse. Voor nieuwbouw in het stedelijke gebied geldt conform art. 83, 2e lid, Wet geluidhinder een maximale ontheffingwaarde van 63 dB met een hoogst toelaatbaar binnenniveau van 33 dB.

Toetsing

Door Wematech Milieu Adviseurs is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het bepalen van de geluidbelasting veroorzaakt door het spoor- en wegverkeer. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn verwerkt in het rapport 'Akoestisch onderzoek gevelbelasting Spoorlaan 19 te Etten-Leur' d.d. 11 oktober 2022. Het rapport is als Bijlage 1 bij de toelichting bijgevoegd. Hierna wordt ingegaan op de conclusies en aanbevelingen.

Wet geluidhinder

Wegverkeer

Ter plaatse van de nieuwe appartementen is de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer ter plaatse van de Spoorlaan en de Hoevenseweg inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat als gevolg van het wegverkeer ter plaatse van de Hoevenseweg geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het aanvragen van hogere grenswaarden voor deze weg is derhalve niet aan de orde. De geluidbelasting als gevolg van de Spoorlaan bedraagt ten hoogste 61 dB, waardoor de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Uit het onderzoek is gebleken dat het treffen van mitigerende maatregelen in de vorm van bronmaatregelen niet als reële maatregel te stellen is. Afscherming van het bouwplan middels geluidsschermen, het verplaatsen van de appartementen en het verlagen van de maximumsnelheid is vanuit financieel oogpunt, stedenbouwkundig oogpunt dan wel verkeerskundig oogpunt eveneens niet als reële maatregel te stellen in onderhavige situatie. Derhalve dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld voor de geveldelen waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Op basis van de ontheffingscriteria uit het gemeentelijke hogere waarde beleid kunnen hogere waarden alleen worden verleend wanneer ten minste één verblijfsruimte alsmede de tot de woning behorende buitenruimte aan de geluidluwe zijde worden gerealiseerd. Daarom worden aan de zijde van de Spoorlaan, ter plaatse van de balkons bij de appartementen, verhoogde borstweringen toegepast.

Met aanvullende berekeningen is door Wematech onderzocht wat de hoogtes van deze verhoogde borstweringen per bouwlaag moeten zijn om een geluidluwe verblijfsruimte en buitenruimte te creëren. In bijlage 3e bij het akoestisch onderzoek (Bijlage 1) zijn de resultaten van deze aanvullende berekeningen opgenomen. In figuur 4.1 is de minimaal toe

te passen hoogte van de borstwering per balkon weergegeven. Daarnaast dienen de plafonds over het gehele oppervlak absorberend te worden uitgevoerd (absorptiemateriaal tegen onderzijde bovengelegen balkon).



Figuur 4.1: Minimale hoogte glazen afscheiding balkons per bouwlaag

De geadviseerde schermen (gesloten borstwering) dient een massa te bezitten van tenminste 10 kg/m^2 en dient aan te sluiten op de bestaande constructie (bijv. 4 mm gehard glas). Tevens dienen de plafonds over het gehele oppervlak absorberend te worden uitgevoerd (absorptiemateriaal tegen onderzijde bovengelegen balkon). Om reflecties in de buitenruimte te voorkomen is een geluidsabsorberend plafond noodzakelijk. De absorptie-coëfficiënt dient gemiddeld over de octaafbanden 125 t/m 2000 Hz ten minste 0,9 te bedragen. Voorgesteld wordt om bijvoorbeeld akoestisch spuitwerk toe te passen, type Sonaspray met een dikte van 50 mm, aangebracht direct tegen de onderzijde van het plafond of houtwolcement beplating v.z.v. minerale wol (totale dikte circa 80 – 100 mm) of gelijkwaardig.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is opgenomen dat geluidafschermende maatregelen worden getroffen aan de gevel van de woning die is gericht naar de Spoorlaan waardoor de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de buitenruimte van de woning en het daaraan grenzende deel van de gevel niet méér bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai krachtens de Wet geluidhinder.

Railverkeer

Ter plaatse van de nieuwe appartementen is de geluidbelasting vanwege de spoorlijn Etten-Leur - Roosendaal inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat vanwege spoorweglawaai ten hoogste 70 dB wordt berekend waarde de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. Ook de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt overschreden ter plaatse van de noordgevel van het appartementencomplex.

Om de overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting ongedaan te maken, wordt aan de noordzijde van de appartementen voorzien in een geluidsscherm. Mede naar aanleiding van het akoestisch onderzoek is het ontwerp aangepast en zijn onder andere de bergingen verplaatst in de richting van het spoor. Door een scherm achter de bergingen te plaatsen wordt de geluidbelasting gereduceerd. Het plaatsen van het geluidscherm (met een lengte van circa 74 meter en een hoogte van 4 meter) kan de geluidbelasting worden teruggebracht tot ten hoogste 67 dB. Hiermee komt de geluidbelasting onder de hoogst toelaatbare geluidbelasing van 68 dB. In de figuren 4.2 en 4.3 zijn referentiebeelden opgenomen van het boogde type geluidsscherm.



Figuur 4.2: Referentiebeeld geluidsscherm (vooraanzicht)



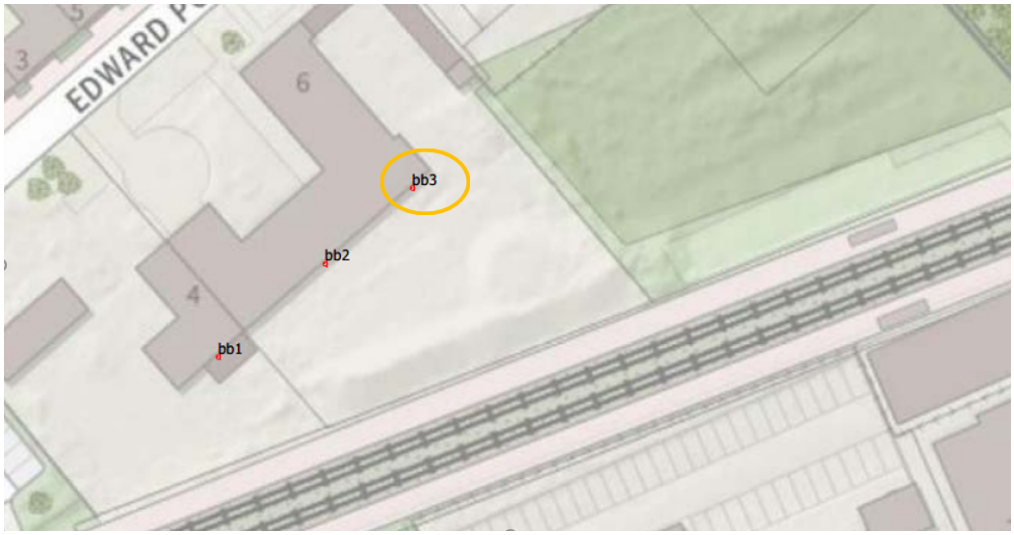
Figuur 4.3: Referentiebeeld geluidsscherm (zijaanzicht)

Vervolgens dienen er hogere grenswaarden worden vastgesteld. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is opgenomen dat het bouwen van woningen uitsluitend is toegestaan indien een geluidwerende voorziening wordt gerealiseerd waardoor de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai op de gevels van de woningen niet méér bedraagt dan de voor die woning vastgestelde hogere waarde voor spoorweglawaai.

Reflectie bestaande woningen aan de noordzijde van de spoorlijn

Met een verschilberekening is het effect van het geluidscherm op de woningen aan de noordzijde van de spoorlijn (ten aanzien van de reflecterende werking van het geluidscherm) in beeld gebracht. De berekeningen zijn opgenomen als bijlage 3f van het akoestisch onderzoek. Uit de berekeningen blijkt dat aan de noordzijde van de spoorlijn door het realiseren van het geluidscherm een toename van maximaal 0,99 dB. Deze maximale toename vindt plaats bij rekenpunt bb3_B. In de bestaande situatie wordt de ten

hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB bij drie rekenpunten overschreden. In de toekomstige situatie wordt deze ten hoogst toelaatbare geluidbelasting bij vier rekenpunten overschreden. Als gevolg van het realiseren van het geluidscherm wordt op één rekenpunt (het rekenpunt bb3_B) een toename verwacht waardoor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden.



Figuur 4.4: Rekenpunt bb3.

Het geluidscherm heeft op de woningen aan de noordzijde echter ook een positief effect op de geluidbelasting op de gevels. Deze effecten zijn opgenomen in de bijlage van de verschilberekening. Ter hoogte van rekenpunt bb3_B vindt een afname aan geluidbelasting vanwege wegverkeer op de Spoorlaan plaats van 2,7 dB. Hiermee is de afname van de geluidbelasting vanwege wegverkeer groter dan de toename door de reflectie van het geluidscherm vanwege railverkeer. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de realisatie van het geluidscherm niet tot belemmeringen leidt voor de woningen aan de noordzijde van de spoorlijn.

Refelctie bestaande woningen Spoorlaan

Tevens is er een tweede aanvullende akoestische berekening uitgevoerd naar het verschil in geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op de woningen gelegen aan de Spoorlaan wanneer het appartementencomplex gerealiseerd is. De berekeningen zijn opgenomen als bijlage 3e van het akoestisch onderzoek. Uit de verschilberekening blijkt dat de toename vanwege de reflectie van het appartementencomplex ten opzichte van de huidige bebouwing maximaal 0,15 dB bedraagt. Hiermee kan gesteld worden dat geen significante toename aan geluidsbelasting ontstaat bij de bestaande woningen gelegen aan de Spoorlaan.

Toetsing Hogere Waardenbeleid

Op grond van het hogere waarde beleid van de gemeente Etten-Leur kunnen in onderhavige situatie hogere waarden worden verleend op basis van de volgende ontheffingsgronden:

1. de appartementen vullen een open plaats in tussen aanwezige bebouwing;
2. de woningen worden gesitueerd nabij het station ‘Etten-Leur’.

Daarbij dient bij ontheffingswaarden van meer dan 53 dB vanwege wegverkeerslawaai dan wel 58 dB vanwege spoorweglawaai de indeling van de woning/ appartement kritisch te worden bezien en dient een geluidluwe zijde (waar de geluidbelasting onder voorkeursgrenswaarde blijft) aanwezig te zijn. Ten minste één verblijfsruimte alsmede de bijbehorende buitenruimte dienen aan de geluidsluwe zijde te worden gesitueerd.

De ten hoogste aan te vragen hogere waarde bedraagt 67 dB. Hiermee is de aanvullende bepaling uit het Hogere Waardenbeleid van toepassing. In het voornemen is aan de zijde van de Spoorlaan, door het toepassen van een verhoogde borstwering, sprake van een

geluidluwe zijde. De geluidbelasting blijft hier onder de voorkeursgrenswaarde. Aan deze zijde wordt ten minste één verblijfsruimte (per woning) en de bijbehorende buitenruimte gesitueerd. Ten behoeve van de geluidreductie worden de verhoogde borstweringen voorzien van glazen afscheidingen met geluidwerend glas en worden extra maatregelen getroffen in de gevel door verzwaarde HSB toe te passen.

Door de opdrachtgever worden verhoogde borstweringen gerealiseerd bij de balkons van alle appartementen aan de zijde van de Spoorlaan. Door het toepassen van verhoogde borstwering bij de balkons kan bij alle appartementen (op de achterliggende gevel op de balkons) worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) inclusief aftrek conform art. 110g van de Wet geluidhinder. Er wordt minimaal één geluidluwe verblijfsruimte en een geluidluwe buitenruimte gerealiseerd aan de geluidluwe gevel, waarmee wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid van de gemeente Etten-Leur.

Bouwbesluit 2012

De karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied dient op grond van het Bouwbesluit minimaal 20 dB te bedragen. Gezien de voorkeursgrenswaarden voor weg- en railverkeerslawaai overschreden worden dient ten behoeve van de bouwvergunning nader onderzoek naar de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de woningen/ appartementen uitgevoerd te worden. Hiermee dient aangetoond te worden dat ter plaatse van de geluidgevoelige ruimten voldaan kan worden aan de vereiste karakteristieke geluidwering conform het Bouwbesluit 2012.

Ruimtelijke ordening

In het kader van de ruimtelijke ordening dient de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald. In het akoestisch onderzoek is een overzicht gegeven van de cumulatieve geluidbelasting. In het hogere waardenbeleid van de gemeente is opgenomen dat de cumulatieve geluidbelasting ten hoogste 3 dB hoger mag zijn dan de ten hoogste te verlenen waarde. Uit de rekenresultaten blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting omgerekend naar de bronsoort wegverkeer varieert tussen de 50 dB en 66 dB en is op grond van de kwalificatie van het woon- en leefklimaat te kwalificeren als een goed tot zeer slecht woon- en leefklimaat. De cumulatieve geluidbelasting omgerekend naar de bronsoort railverkeerslawaai varieert tussen de 54 dB en 71 dB en is daarmee te kwalificeren als een redelijk tot zeer slecht woon- en leefklimaat.

Om de toekomstige bewoners van de nieuwe appartementen voldoende te beschermen tegen geluid als gevolg van weg- en railverkeerslawaai dient ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning (onderdeel bouwen) een aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels uitgevoerd te worden.

Mogelijk blijkt uit dit onderzoek dat toepassing van aanvullende bouwkundige voorzieningen benodigd is om een acceptabel woon- en leefklimaat te kunnen garanderen in de woningen/ appartementen. Door het uitvoeren van het aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels, en indien noodzakelijk toepassen van aanvullende bouwkundige voorzieningen, kan in de nieuwe appartementen een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd worden.

De ten hoogste vast te stellen hogere waarden voor wegverkeerslawaai bedraagt 68 dB en voor railverkeerslawaai 68 dB. Hieruit kan geconcludeerd worden dat voldaan kan worden aan de eis uit het hogere grenswaardenbeleid van de gemeente Etten-Leur waarbij de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 3 dB meer mag bedragen dan de ten hoogste te verlenen waarde.

Hogere waarden

Ten gevolge van het wegverkeer op de Spoorlaan en het spoor is het vaststellen van een hogere grenswaarde van maximaal 67 dB noodzakelijk. Het besluit hogere waarden Wet geluidhinder is op 23 mei 2023 genomen door het college van burgemeester en wethouders.

Dit besluit is opgenomen in bijlage Bijlage 17.

Advies ProRail

In het kader van het vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan ProRail. ProRail heeft een reactie ingediend. De reactie van ProRail heeft ten aanzien van het aspect geluidhinder niet geleidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Conclusie

Door het uitvoeren van maatregelen en het verlenen van hogere waarden vormt het aspect geluidhinder geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

Toetsingskader

Erfgoedwet

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Besluit ruimtelijke ordening

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting van elk bestemmingsplan een beschrijving te worden gegeven van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden van het plangebied.

Beleid gemeente Etten-Leur

In oktober 2010 heeft de gemeenteraad een actualisatie van het archeologiebeleid, de archeologische beleidskaart en de Erfgoedverordening vastgesteld. De beleidskaart is gebaseerd op de laatste archeologische stand van zaken en de actuele inzichten over dit onderwerp. De beleidskaart is leidend voor lokale projecten.

Toetsing

In het geldend bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' opgenomen. Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Etten-Leur ligt het plangebied in een zone waarvoor de benodigde gegevens ontbreken voor het opstellen van een archeologische verwachting. Indien het te verstoren gebied groter dan 2.500 m^2 is met bodemingrepen dieper dan 40 cm-mv, dient een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek plaats te vinden.

Het plangebied heeft in totaal een oppervlakte van circa 2.500 m^2. De inrichting van het perceel wordt grotendeels in stand gehouden, waardoor het te verstoren gebied wordt

beperkt. Met het realiseren van het nieuwe gebouw wordt grotendeels gebruik gemaakt van de bestaande fundering. Het te verstoren gebied blijft onder de 2.500 m^2. Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk. De bestemming 'Waarde - Archeologie 3' wordt in voorliggend bestemmingsplan ongewijzigd opgenomen. Hierdoor blijven eventuele archeologische waarden ook in de toekomst beschermd.

Er bestaat altijd een kans dat er tijdens graafwerkzaamheden archeologische sporen en/of vondsten worden aangetroffen. Op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog, of bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: telefoon 033-4217456).

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

4.2.2 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt de Bro (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

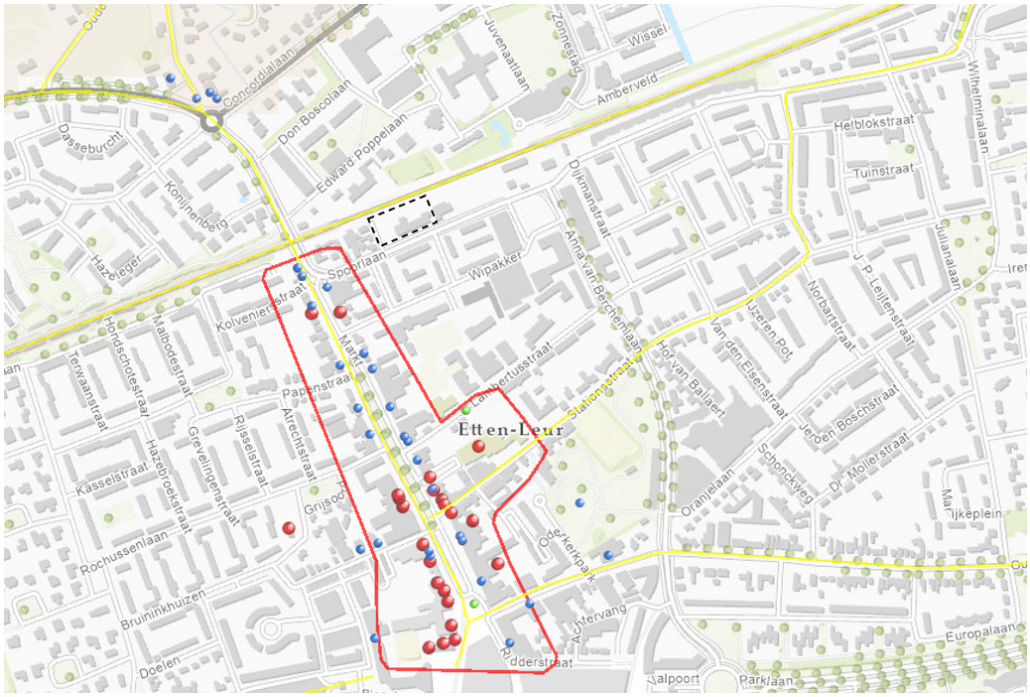
Beleid provincie Noord-Brabant
In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.

Toetsing

Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is te zien dat ten zuiden van het plangebied cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het betreft de Oude dorpskern Etten, rijks- en gemeentelijke monumenten en karakteristieke panden. Met de beoogde herontwikkeling van het plangebied worden deze cultuurhistorische waarden niet aangetast.

Daarnaast is de spoorlijn Roosendaal-Breda aangeduid als lijn van redelijk hoge waarde. Deze lijn wordt met het beoogde voornemen behouden.

Binnen het plangebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.



Figuur 4.5: Cultuurhistorische waardenkaart (Bron: Provinvie Noord-Brabant)

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Vervolgens worden in de brochure, op basis van een aantal factoren (geur, stof, geluid en gevaar), richtafstanden genoemd tussen verschillende bedrijfstypen en omgevingstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied', waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Indien sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied', dan kunnen de richtafstanden – zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat en het functioneren van bedrijven – met één afstandsstap worden verlaagd. Een 'gemengd gebied' is een gebied met matige tot sterke functiemenging. In de onderstaande tabel worden de richtafstanden van de milieucategorieën ten opzichte van omgevingstype weergegeven.

Tabel 4.1: Bedrijven en milieuzonering richtafstanden

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

Toetsing

Door de ligging in de directe nabijheid van de spoorlijn, de belangrijke ontsluitingsweg Spoorlaan en de sportschool (Spoorlaan 21) kan de omgeving van het plangebied worden aangemerkt als omgevingtype 'gemengd gebied'. Op het naastgelegen perceel is een sportschool aanwezig. Op basis van de VNG-lijst vallen gymnastiekzalen, sportscholen en fitnesscentra onder milieucategorie 2, met een indicatieve richtafstand van 10 meter in een gemengd gebied. De afstand tussen het nieuwe gebouw en de sportschool is circa 5 meter. Hiermee wordt de indicatieve richtafstand niet gehaald.

Het betreft een indicatieve richtstand waar onderbouwd van afgeweken kan worden. Gesteld kan worden dat er in het gebied al sprake is van een hoog geluidsniveau vanwege de ligging tussen het spoor en de drukke, doorgaande Spoorlaan. In 2019 is het pand verbouwd en beter geïsoleerd. Aan de zijde van het nieuwe appartementencomplex bevinden zich ruimtes waar met toestellen wordt gesport en ruimtes voor sanitaire voorzieningen. Groepslessen met muziek worden niet in dit deel van de sportschool gehouden. Geluidhinder aan de westzijde van de sportschool wordt niet verwacht. Tevens wordt de oostgevel van het nieuwe appartementencomplex doof, zonder te openen delen, uitgevoerd. Gelet op de reeds hoge achtergrond geluidbelastingen, de bouwkundige situatie van de sportschool, de indeling van de sportschool en de ontwerpuitgangspunten voor het nieuwe appartementencomplex is geluidoverlast van de sportschool niet te verwachten. De nieuwbouwontwikkeling leidt niet tot beperkingen voor de sportschool. De eigenaar van de sportschool is door de initiatiefnemer op de hoogte gebracht van de woningbouwontwikkeling en heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling.



Figuur 4.6: Sportschool

Ten oosten van het plangebied bevindt zich op 100 meter afstand het station van Etten-Leur. Voor treinstations wordt de milieucategorie 3.2 aangehouden, met een indicatieve richtsafstand van 50 meter. Er wordt voldoende afstand tot het station in acht genomen. Tussen het station en het plangebied bevinden zich fietsenstallingen ten behoeve van het treinstation.

In de VNG brochure is geen fietsenstalling opgenomen. Er wordt zekerheidshalve uitgegaan van een parkeerterrein als worst-case scenario voor de fietsenstalling. Voor een parkeerterrein geldt, op basis van gebiedstype gemengd gebied, op grond van de VNG-publicatie een richtafstand tot geluidsgevoelige bestemmingen van 10 meter. De afstand tussen de fietsenstallingen en het plangebied bedraagt ten minste 35 meter. Hiermee wordt voldoende afstand in acht genomen.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

4.4 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen getroffen moeten worden, zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegerichte) sanering.

Toetsing

Voor de percelen Spoorlaan 19 en 21 is in 2018 door Antea Group een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit historisch bodemonderzoek zijn verwerkt in het rapport 'Historisch onderzoek Spoorlaan 19-21 te Etten-Leur' d.d. 25 mei 2018. Het rapport is opgenomen als Bijlage 2 bij de toelichting. De conclusie van het historisch bodemonderzoek luidt dat de verzamelde informatie geen aanwijzingen geeft voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten op het onderzoeksterrein. Bij het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek in april 2012 (Wematech, kenmerk RS120722) zijn zowel in de bovengrond als in de ondergrond geen verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters aangetoond.

Conclusie

Op basis van het vooronderzoek is de gehele onderzoekslocatie als onverdacht aan te merken. De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Ecologie

Toetsingskader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Op grond van deze wet zijn de Natura 2000-gebieden beschermd. Daarnaast regelt de Wet natuurbescherming ook

de bescherming van planten- en dierensoorten. In deze wet zijn de EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn). Nationaal beschermde soorten vallen ook onder deze wet. De doelstelling is de bescherming en behoud van in het wild levende planten en dieren. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten zonder ontheffing verboden zijn. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen vooraf de effecten op Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Brabant beoordeeld te worden. Ook dient vooraf onderzocht te worden of en welke beschermde dier- en plantensoorten voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

Toetsing

In 2018 is voor de percelen Spoorlaan 19 en 21 door Antea Group een Natuurtoets uitgevoerd. De resultaten van de Natuurtoets zijn verwerkt in het rapport 'Natuurtoets Spoorlaan Etten-Leur' d.d. 14 juni 2018. De Natuurtoets is opgenomen als Bijlage 3 bij de toelichting. Onderstaand zijn de conclusies en het advies van het onderzoek opgenomen.

Beschermde gebieden

In het plangebied is geen NNB-gebied of Natura 2000-gebied aanwezig. Er komen ook geen beschermde gebieden (NNB of N2000-gebieden) voor binnen de invloedsfeer van het plangebied. Er is zowel van indirecte als directe aantasting van de NNB en de Natura 2000-gebieden dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten zijn uitgesloten.

In de omgeving van het plangebied liggen echter wel Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het ‘Ulvenhoutse Bos’ en ligt op ruim 11,5 kilometer afstand van het plangebied. Mogelijk is sprake van een invloed op omliggende Natura 2000 gebieden door stikstofdepositie. Om hier duidelijkheid over te geven, is een door Antea Group, met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2021, de mogelijke toename van de stikstofdepositie in beeld gebracht. De resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in de memo 'Stikstofonderzoek bestemmingsplan Spoorlaan' d.d. 4 maart 2022. De memo is toegevoegd als Bijlage 4 bij de toelichting. Uit de berekening van de gebruiksfase blijkt dat het voornemen niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van enig Natura 2000-gebied. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten.

Vanwege de recente uitspraak van Raad van State over de vrijstelling voor de realisatiefase dient een nieuwe berekening uitgevoerd te worden waarbij ook de realisatiefase wordt meegenomen. Deze berekening wordt voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld uitgevoerd. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming vooralsnog niet in de weg.

Beschermde soorten

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- algemene broedvogels;
- vleermuizen.

In onderstaande tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Tabel 4.2: Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Is er sprake van een overtreding?	Is een ontheffing noodzakelijk	Vervolgstappen
Overige broedvogels	Mogelijk beschermde nestplaatsen in vegetatie. In ieder geval nest koolmees aanwezig.	Nee, wanneer in gebruik zijnde nesten niet worden aangetast of verstoord	Nee, mits zorgvuldig wordt omgegaan met nesten broedvogels	N.v.t.
Vleermuizen	Mogelijk beschermde verblijfplaatsen in gebouwen.	Ja, bij aanwezigheid verblijfplaatsen	Ja, bij aanwezigheid verblijfplaatsen	**Nader onderzoek** volgens het vleermuisprotocol 2017. Dit komt neer op een aantal bezoeken in de periode mei – augustus en een aantal bezoeken in augustus – september.

Soortenmanagementplan Etten-Leur

In 2019 is in opdracht van de gemeente Etten-Leur een ecologisch onderzoek uitgevoerd in het stedelijk gebied. Dit heeft geresulteerd in een Soortenmanagementplan (SMP). In april 2021 heeft de provincie Noord-Brabant op basis van het SMP aan de gemeente Etten-Leur een generieke ontheffing voor de gebouwbewonende soorten verleend wanneer maatregelen voor de betreffende soorten worden genomen. Eén van deze maatregelen kan zijn dat nieuwbouw natuurinclusief wordt uitgevoerd. Dit is nodig om een plus te realiseren op verblijf- en nestplaatsen die door onder meer verduurzaming en renovatie van woningen verloren gaan. In alle mogelijke geschikte ruimtes dient het design van de nieuwbouw geschikt te worden gemaakt voor de huismus, gierzwaluw en vleermuizen. Voor vleermuizen geldt de minimale taakstelling dat de gebouwen geschikt moeten worden gemaakt voor vleermuizen. Zeker het open houden van de spouwmuur is belangrijk voor de borging van kraamverblijfplaatsen van vleermuizen. Wanneer dit niet mogelijk is dienen minimaal twee geschakelde kasten bestaande uit vier delen of vier geschakelde kasten bestaande uit twee delen te worden opgehangen. Een extra maatregel die genomen kan worden is een extra gelaagde kast en meer schakelingen ophangen. In het plangebied worden daarom, in lijn met het SMP van de gemeente Etten-Leur, minimaal twee inbouw neststenen voor vleermuis nesten toegepast.

Nader onderzoek

Door Eco Assist is een nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Nader onderzoek vleermuizen Spoorlaan 19 Etten-Leur' d.d. 25 juli 2022. Het rapport is opgenomen als Bijlage 5 bij de toelichting. Hieronder wordt ingegaan op de conclucies en aanbevelingen uit het onderzoek.

Het plangebied fungeert niet als essentieel foerageergebied voor vleermuizen. Tijdens het onderzoek werden in zijn geheel geen foeragerende vleermuizen aangetroffen in het plangebied. Gedurende het onderzoek werden geen vaste vliegroutes van vleermuizen waargenomen. De aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen is binnen het plangebied redelijkerwijs uitgesloten.

Met de uitvoering van de ingreep wordt de Wet natuurbescherming niet overtreden met betrekking tot vleermuizen. Het is niet noodzakelijk nog verdere stappen te ondernemen om negatieve effecten op vleermuizen bij de ingreep te voorkomen. Omdat het onderzoek heeft plaatsgevonden volgens de richtlijnen uit het vleermuisprotocol 2021 kan geconcludeerd

worden dat het plangebied voldoende onderzocht is op de aanwezigheid van vleermuizen om de aan- dan wel afwezigheid van beschermde functies van het gebied voor vleermuizen aan te tonen.

Zorgplicht

Binnen het plangebied zijn geen beschermde functies voor vleermuizen aangetroffen. Wel blijft het van belang tijdens de ingreep invulling te geven aan de algemene zorgplicht zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming (Artikel 1.11) en om verstoring van algemene broedvogels tijdens het broedseizoen te voorkomen.

Bescherming houtopstanden

Zoals ook blijkt uit paragraaf 3.3.8 zijn op de bomenlijst van de gemeente Etten-Leur de drie bomen in de groenstrook aan de voorzijde van het pand Spoorlaan 19 aangemerkt als beschermde bomen. Deze bomen kunnen met het voornemen niet worden behouden. De bomen worden gecompenseerd door het aanplanten van drie nieuw bomen.

Conclusie

Gesteld kan worden dat directe negatieve gevolgen voor het aspect ecologie kunnen worden voorkomen. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.6 Externe veiligheid

Toetsingskader

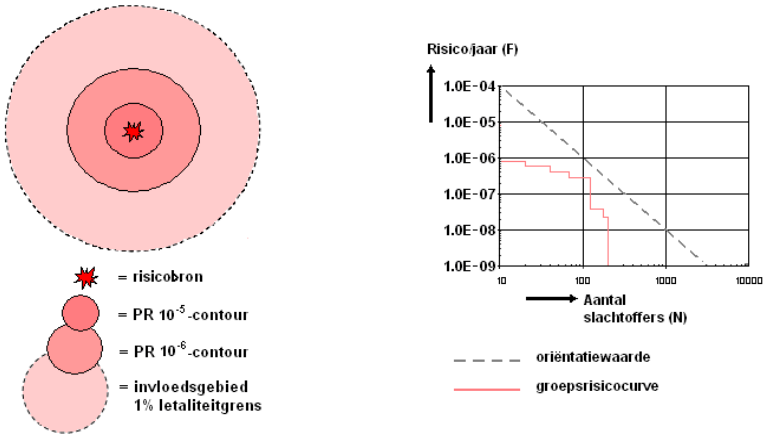
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6}/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten aanwezig zijn of geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6}/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 4.7: Weergave plaatsgebondenrisicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:		
A		Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B		Toename GR t.o.v. nulsituatie
C		De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D		De mogelijkheden van hulpverlening
E		Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F		Het tijdsaspect

Figuur 4.8: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Omgevingsveiligheid (Omgevingswet)

Omgevingsveiligheid is een begrip dat hoort bij de Omgevingswet die naar verwachting in 2023 in werking zal treden. Door alle wetten en regelingen binnen het omgevingsrecht samen te voegen ontstaat een verandering onder het motto 'Eenvoudig beter'.

De Omgevingswet introduceert (in het Besluit kwaliteit leefomgeving) een aantal aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden verschillen per risicobron. Voor transportroutes gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen in het Basisnet (waaronder de spoorlijn direct ten noorden van het plangebied) gaan de volgende aandachtsgebieden gelden:

- Een brandaandachtsgebied van 30 meter;
- Een explosieaandachtsgebied van 200 meter.

Binnen deze aandachtsgebieden kunnen aanvullende bouwkundige maatregelen van toepassing zijn. De afwegingsruimte ligt hierbij primair bij het bevoegd gezag, met

uitzondering van zeer kwetsbare gebouwen (zoals gebouwen bestemd voor het verblijf van jonge kinderen). Voor zeer kwetsbare gebouwen binnen het aandachtsgebied gelden de aanvullende bouwkundige maatregelen (of gelijkwaardige maatregelen) altijd.

Toetsing

Door Antea Group is een onderbouwing opgesteld voor het aspect externe veiligheid. De resulaten van de onderbouwing zijn beschreven in het rapport 'Externe veiligheid Spoorlaan 19 Etten Leur' d.d. 21 oktober 2021. Het rapport is opgenomen als Bijlage 6 bij de toelichting. Hierna worden de conclusies opgenomen.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen:

- Spoorlijn Roosendaal – Breda;
- Rijksweg A58.

Spoorlijn Roosendaal – Breda

- De spoorlijn heeft een 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontour van 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- de spoorlijn heeft geen plasbrandaandachtsgebied (PAG). Er gelden daarmee geen aanvullende eisen conform het Bouwbesluit;
- het groepsrisico van de spoorlijn bevindt zich onder de oriëntatiewaarde en neemt toe ten gevolge van de ontwikkeling;
- verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Rijksweg A58

- De weg heeft een 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontour van 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- een beschouwing van het groepsrisico is niet nodig vanwege de afstand tussen het plangebied en de weg (meer dan 200 meter);
- beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is voor de spoorlijn Roosendaal – Breda en de Rijksweg A58 verplicht. In het rapport en de onderstaande paragraaf is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Etten-Leur, kan deze elementen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke procedure.

Algemene beschouwing veiligheidssituatie

Scenario's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van twee transportroutes gevaarlijke stoffen (spoor en weg). Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of een toxisch scenario optreden. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend. In deze paragraaf worden de scenario's verduidelijkt.

Plasbrandscenario

Het effect dat optreedt bij een ongeval met enkel brandbare vloeistoffen is vooral warmtestraling door een (plas)brand. Het invloedsgebied is circa 35 meter, uitgaande van een calamiteit waarbij de gehele tankinhoud vrijkomt. De omvang van het effect wordt beïnvloed door de oppervlakte van de plasbrand.

BLEVE-scenario

Een koude BLEVE ontstaat wanneer de ketelwagen met brandbaar gas bezwijkt waardoor er plotseling gas kan ontsnappen, dat na ontsteking ontploft. Een warme BLEVE ontstaat door een (plas)brand in de nabijheid van een ketelwagen met bijvoorbeeld LPG. Door de hitte van

de brand loopt de druk in een tankwagen hoog op, terwijl de sterkte van de metalen wand afneemt. Hierdoor kan de wand het begeven en de tank ontploffen.

Toxisch scenario

Een toxisch scenario ontstaat wanneer een tank (weg- of spoorvervoer) lek raakt en toxische stoffen ontsnappen. Toxische vloeistoffen kunnen verdampen waardoor een gaswolk ontstaat die over de omgeving uit kan waaien. Bij een deel van de aanwezige personen zal letaal letsel optreden door blootstelling aan de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. De omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de gaswolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment.

Hoogte van het groepsrisico

Het groepsrisico van de spoorlijn Roosendaal – Breda is lager dan 0,14 keer de oriëntatiewaarde en het groepsrisico van de A58 hoeft vanwege de ligging ten opzichte van het plangebied (>200 meter afstand) niet te worden bepaald. Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico van de spoorlijn weliswaar een toename zal kennen ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied, maar deze toename zorgt er niet voor dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

Gerichte risicocommunicatie met aanwezigen (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten) en op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven. Bij de realisatie van het appartementencomplex zijn er voldoende mogelijkheden om externe vluchtwegen in risicoluwe richtingen (primair het zuiden) te realiseren (tevens meest voor de hand liggende vluchtrichting).

Uit de massastudie blijkt bovendien dat het gebouw direct aan de Spoorlaan is gesitueerd, waardoor er tussen de spoorlijn en de toekomstige bebouwing een buffer ontstaat (hier is parkeren voorzien). Dit betekent dat binnen het plangebied optimaal invulling wordt gegeven aan het afstand houden tot de risicobron. De beoogde ontwikkeling is specifiek voorzien voor deze kavel en er zijn geen alternatieven voorhanden.

Op de website van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant staan onder 'Wat te doen bij gevaarlijke stoffen?' (link) algemene instructies over wat te doen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het is mogelijk om deze instructies te verwerken in een calamiteitenplan en/of actief te verstrekken aan huidige en toekomstige gebruikers van het gebied en hierover (bijvoorbeeld met de Veiligheidsregio) een bijeenkomst te organiseren.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een plasbrand

Bij een calamiteit met brandbare vloeistoffen moeten aanwezige personen zich in veiligheid brengen op een afstand van ten minste 30-50 meter (en bij voorkeur op een grotere afstand), buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen. Personen binnen dit gebied kunnen ernstige (dodelijke) brandverwondingen oplopen.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een BLEVE

In het geval van een 'koude' BLEVE is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen (die zich onbeschermd buiten bevinden) in de directe omgeving slachtoffer worden. Buiten de 150 meter is schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging vooraf.

De omgeving zal dus verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde.

Bij een warme BLEVE is er in principe tijd om te vluchten tot buiten het invloedsgebied van het spoor en daar te schuilen (er is eerst brand en daarna volgt pas een explosie).

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een toxisch scenario

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeurscenario. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

In geval van een calamiteit met toxische stoffen op het spoor of op de weg is het van belang dat de bebouwing bescherming biedt. Van belang daarbij is dat - in dat geval - de (eventueel aanwezige) mechanische ventilatie centraal afgesloten kan worden (via een noodschakelaar). Dit voorkomt dat bij het optreden van een incident de ramen en deuren gesloten zijn, maar toch toxische stoffen via de ventilatie (versneld) tot het gebouw toetreden. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Onder de Omgevingswet dient een mechanisch ventilatiesysteem standaard te beschikken over een voorziening waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld (artikel 4.124 Besluit bouwwerken leefomgeving).

Beperkt zelfredzame groepen

Binnen het plangebied worden geen specifieke functies mogelijk gemaakt die de aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen faciliteren. De appartementen worden derhalve bestemd als reguliere wooneenheden.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

Ten aanzien van de bestrijdbaarheid wordt door de gemeente Etten-Leur in het kader van de ruimtelijke procedure advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant.

Plasbrandscenario

Bij een ongeval met brandbare vloeistoffen, waarbij een plasbrand kan ontstaan, kan de brandweer snel ter plaatse zijn. Een plasbrand is dan goed te bestrijden. Door het tijdig arriveren van de brandweer wordt voorkomen dat het vuur zich snel kan uitbreiden en kan overslaan op gebouwen.

BLEVE-scenario

Het ontstaan van een koude BLEVE is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan kunnen wel bestreden worden. De brandweer is in principe toegerust om de gevolgen van een warme BLEVE te bestrijden (en een explosie te voorkomen).

Toxisch scenario

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

Advies veiligheidsregio

In het kader van het vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de veiligheidsregio. De veiligheidsegio heeft twee documenten gestuurd met advies en een uitwerking overeenkomstig ruimtelijke besluit art. 9 van het Bevt. Het advies is als Bijlage 7 en Bijlage 8 bij de toelichting bijgevoegd. Hieronder wordt nader ingegaan op het advies.

Bereikbaarheid

Het plangebied is te benaderen langs twee onafhankelijke aanrijdroutes via de Spoorlaan. Daarnaast beschikken de wegen langs het plangebied over een wegbreedte van circa 5 meter, waardoor zij kunnen voldoen als opstelplaats voor zowel een tankautospuit als een redvoertuig. Uitgangspunt hierbij is dat de wegverharding geschikt is voor genoemde aslasten, totaalgewichten en stempeldruk.

Tot aan het plangebied zijn er geen nadere maatregelen noodzakelijk ten behoeve van de bereikbaarheid.

Bluswatervoorziening

Op basis van de gegevens uit Beleidregels kan er worden gesteld dat met de reeds aanwezige bluswatervoorzieningen wordt voorzien in de behoefte aan bluswater binnen de gestelde afstanden.

Opkomtsttijd brandweer

Op basis van een theoretische berekening is bepaald dat de brandweer vanuit de dichtstbijzijnde brandweerkazerne in Etten-Leur binnen de geldende opkomsttijd van 12 minuten ter plaatse kan zijn.

Advies met uitwerking ruimtelijke besluit art. 9 Bevt

Bij het adviseren voor ruimtelijk besluiten hanteren de Veiligheidsregio's vier kernwaarden vanuit een duidelijke visie op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Die visie bestaat uit een aantal richtinggevende principes voor een veilige leefomgeving en is vertaald in algemene kernwaarden en ontwerpprincipes. Hieronder wordt ingegaan op kernwaarden 3 en 4.

Kernwaarde 3

a. De veiligheidsregio is actief in overleggen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor en benadrukt het gebruik van alternatieven zoals buisleidingen voor structurele goederenstromen als brandbaar gas. Bij het adviseren op ruimtelijke plannen wordt aangedrongen om kwetsbare objecten buiten de plasbrand aandachtsgebieden en de zeer kwetsbare objecten buiten de explosie aandachtsgebieden te bestemmen.
b. Afstand nemen van de risico's vergroot de veiligheid; dit is bepalend voor stralingswarmte en overdruk van scenario's op het spoor.
c. Bouwwerken en omgeving bieden bescherming; door bouwkundige maatregelen aan het gebouw zoals een ballastlaag van betontegels op het dak, een steenachtige gevel en brandwerend glas dit is effectief voor stralingswarmte bij het vrijkomen en ontsteken van het gas. Centraal afsluitbare ventilatie beschermen mensen in voldoende mate. De genoemde bouwkundige maatregelen in combinatie met de geluidswerende maatregelen verbeteren de zelfredzaamheid van de bewoners van de 32 appartementen.
d. Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten; Door de uitgangen aan de zuidzijde van het gebouw te positioneren en vluchtwegen vrij te houden. Dit is niet in het plan opgenomen. Een ontruiming van het appartementencomplex met 32 woningen is niet eenvoudig. Gedacht kan worden aan een centrale ontruimingsinstallatie. Het betreft hier een woonappartementen met redzame personen. Aanbevolen wordt de galerij aan de spoorzijde uit te voeren met een betonnen borstwering van minimaal 1.60 m^1 hoogte en ter plaatse van de toegangsdeuren van de appartementen tot aan de bovenzijde van de galerij.
e. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk; De locatie

is bereikbaar voor de hulpdiensten van verschillende kanten hierbij dient een langere inzet tijd aangehouden worden indien omgereden moet worden bij ongevallen op de spoorlijn. De opkomsttijd is binnen de vastgestelde norm van 12 minuten.

f. Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg (zorgcontinuïteit); Bij een grootschalig incident met vele slachtoffers is interregionale ondersteuning noodzakelijk. Het Nederlands zorgsysteem is hierop ingericht.

Reactie op aanbevelingen:

- Ten aanzien van om buiten plasbrand aandachtsgebieden en explosie aandachtsgebieden te bestemmen en afstand te nemen van de risico's (a en b):

Om de verdere aantasting van buitenstedelijk groen (natuur- en cultuurlandschap) te beperken, wordt bij nieuwbouw de voorkeur gegeven aan inbreiding boven uitbreiding. Veel locaties in de stad zijn namelijk 'nog niet af'. Het gaat om braakliggende locaties of locaties die niet passen in de rest van de omgeving. Wanneer deze locaties ontwikkeld worden, heeft dit als belangrijk voordeel dat de groene, stille, schone en veilige ruimte die de stad omringd, behouden blijft. Het appartementengebouw wordt zo veel mogelijk aan de zuidzijde van het plangebied gesitueerd, waardoor de afstand tot de spoorlijn Roosendaal - Breda zo groot mogelijk is.

- Ten aanzien van om aanvullende maatregelen te nemen (c en d):

Een centrale ontruimingsinstallatie en betonnen borstwering is conform het Bouwbesluit niet verplicht. De benodigde maatregelen die vanuit Bouwbesluit noodzakelijk zijn om aan de brandveiligheid te voldoen worden getroffen. Extra bouwmaatregelen bovenop de maatregelen die zijn opgenomen in het Bouwbesluit kunnen niet in een bestemmingsplan worden opgenomen. De appartementen worden geventileerd middels een individuele WTW-unit. In het geval van een calamiteit kan deze door de bewoner worden uitgeschakeld.

Kernwaarde 4

Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen als het misgaat; Risicocommunicatie is afgestemd op de bewoners in de gemeente. Aanbevolen wordt door middel van een meterkastkaart de nieuwe bewoners te informeren over de risico's van het spoor en de mogelijke handelingsperspectieven.

Toxische wolk

Het meest geloofwaardige scenario is dat er een lek ontstaat van 15 mm in de tankwand van een spoorketelwagon, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Dit heeft tot gevolg dat alle personen die zich op 40 m^1 van de plas bevinden zullen overlijden. Tot op 120 m^1 zullen er nog steeds personen kunnen overlijden die zich buiten bevinden.

Bij het 'worst case' scenario faalt de tank catastrofaal. Alle vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas, die vervolgens gedurende 1.800 seconden (30 minuten) uitdampt. Dit heeft tot gevolg dat alle personen die zich op 400 m^1 van de plas bevinden zullen overlijden. Tot op 1.250 m^1 zullen er nog steeds personen kunnen overlijden die zich buiten bevinden.

Explosie

Indien een ketelwagon met brandbaar gas (zoals LPG) bij een incident zonder brand betrokken is (ontsporing) kan de tankwagon het begeven waarbij er drukgolven vrijkomen, een zogenaamde koude Bleve. Deze drukgolven kunnen tot op 85 m^1 dodelijk zijn en zorgen tot op 200 m^1 voor schade aan gebouwen. Daarnaast kunnen er tot op 200 m^1 gewonden vallen, als gevolg glasscherven.

Plasbrand

Indien een ketelwagon met een (zeer) brandbare vloeistof lek raakt zal de vloeistof wegstromen en tot ontbranding komen. Op een afstand van circa 30 m^1 zal de hittecontour 10 kW/m^2 en tot een afstand van circa 50 m^1 zal de hittecontour 3 kWm^2 bedragen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.7 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in hoofdstuk 5 (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen) bepalingen opgenomen over luchtkwaliteit. Artikel 5.16 eerste lid van de Wm bepaalt in hoofdlijnen dat het bevoegd gezag er op toeziet dat een voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van luchtkwaliteitgrenswaarden zoals die zijn aangegeven in bijlage 2 van de Wm. Bijlage 2 van de Wm bevat voor diverse luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht grenswaarden en plandrempels. Bestemmingsplannen worden aan deze normen getoetst. Bronnen van luchtverontreiniging zijn enerzijds de achtergrondwaarde en anderzijds industriële bronnen en verkeer.

Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan van de buitenlucht die op een aangegeven tijdstip tenminste moet zijn bereikt en, wanneer die eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden. De praktijk leert dat langs wegen alleen de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en zwevende deeltjes, en de 24-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes de normen kunnen overschrijden. Onderzoeken naar luchtkwaliteit zullen daarom in hoofdzaak gericht zijn op deze twee stoffen.

Niet in betekenende mate

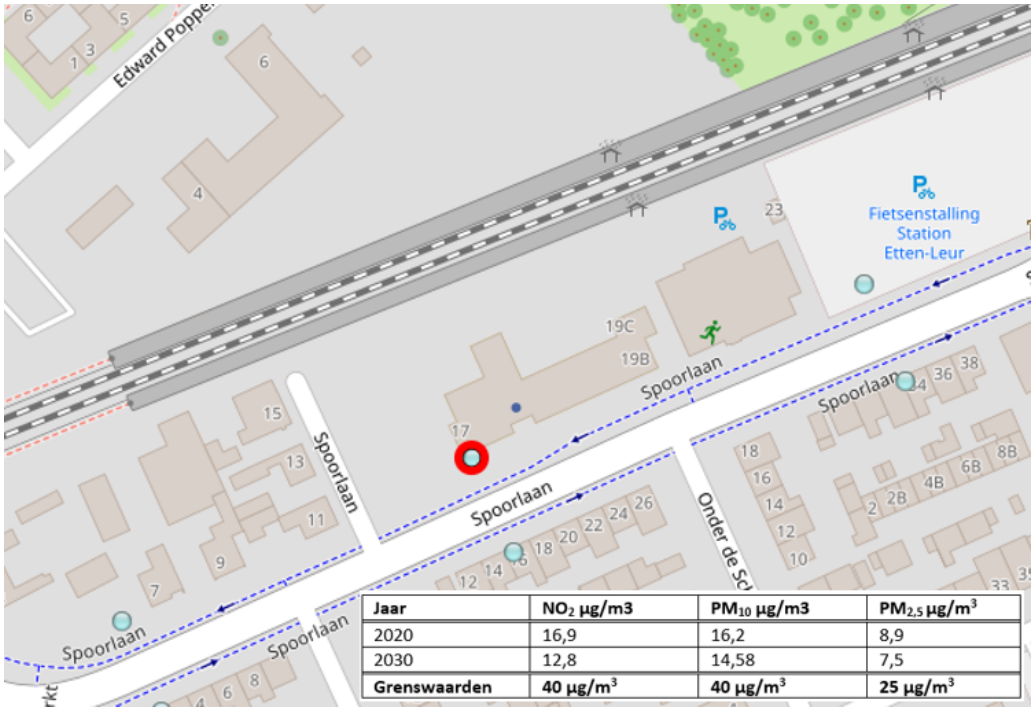
In de Regeling niet in betekende mate (NIBM) is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, infrastructuur, kantoor- en woningbouwlocaties en activiteiten of handelingen) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook indien aannemelijk gemaakt kan worden dat een gepland project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven. De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt de bouw van 1.500 woningen, bij minimaal één ontsluitingsweg.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop van het bestaande pand en het realiseren van een appartementencomplex met 32 appartementen. Hiermee kan de beoogde ontwikkeling als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt. Op grond van deze constatering kan zonder luchtonderzoek worden vastgesteld dat het bestemmingsplan voldoet aan de in de Wet milieubeheer vastgelegde luchtkwaliteitseisen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is aan de hand van de NSL-monitoringstool 2021 (http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/) een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied bekeken. Hierbij vormen fijnstof en stikstofdioxide de belangrijkste verontreinigende stoffen.

De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Spoorlaan aan de zuidzijde van het plangebied. In de onderstaande afbeelding is het dichtstbijzijnde rekenpunt rood omcirkeld. In de afbeelding zijn tevens de berekende achtergrondconcentraties in 2020 en 2030 weergegeven.



Jaar	NO_2 µg/m3	PM_{10} µg/m3	$PM_{2,5}$ µg/m^3
2020	16,9	16,2	8,9
2030	12,8	14,58	7,5
Grenswaarden	**40 µg/m^3**	**40 µg/m^3**	**25 µg/m^3**

Figuur 4.9: achtergrondconcentraties (Bron: NSL-monitoringstool)

Voor stikstofdioxide geldt een jaargemiddelde grenswaarde van 40 ug/m^3. Voor fijnstof geldt een jaargemiddelde grenswaarde van 40 ug/m^3. Voor fijnstof geldt een advieswaarde van 25 ug/m^3. Voor zowel stikstofdioxide als fijnstof bevinden de concentraties zich ruim onder de grenswaarden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er ter plaatse van het plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Water

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie Noord-Brabant

Het Provinciale Milieu- en Waterplan 2016 – 2021 (PWMP) van 30 augustus 2016 is het geldende plan. Het PMWP is de structuurvisie voor o.a. het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PMWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Als algemene

uitgangspunten zijn onder andere te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater.

Beleid waterschap Brabantse Delta
Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen. Het watersysteembeheer (waaronder grondwater) heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit.

Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het waterbeheerplan 2016-2021, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterpartners. Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de 'beleidsregel Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak, en de hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater'.

Waterbeheerprogramma 2022-2027

In het Waterbeheerprogramma staat hoe het waterschap haar taken in de periode 2022 – 2027 uitvoert. Het waterschap streeft naar een samenhang tussen wateropgaven en andere opgaven in de samenleving en leefomgeving. Om dit te kunnen bereiken zijn er zes beleidskeuzes opgezet. Aan de hand de beleidskeuzes wordt de strategie voor waterveiligheid, gezond water, voldoende water, vaarwegen en waterketen uitgewerkt. De zes beleidskeuzes zijn:

1. water als drager voor een vitale regio;
2. evenwicht in het water- en bodemsysteem;
3. we werken samen;
4. we werken duurzaam;
5. we werken veerkrachtig en vernieuwend;
6. we prioriteren op basis van verplichtingen en mogelijkheden.

In het Waterbeheerprogramma neemt het waterschap de kerntaken als uitgangspunt. Die taken zijn: bescherming tegen overstromingen en zorgen voor schoon en gezond water dat voldoende voorhanden is. Het waterschap kijkt bij het plannen en uitvoeren van die kerntaken zo integraal mogelijk naar alle wateropgaven.

Hemelwaterverordening gemeente Etten-Leur

Op 19 december 2022 is de 'Hemelwaterverordening Etten-Leur' vastgesteld door de raad van de gemeente Etten-Leur. Deze nieuwe verordening gaat in op het gemeentelijke beleid met betrekking tot de opvang en verwerking van hemelwater en vervangt daarmee het Verbreed Gemeente Rioleringsplan 2019-2024 (VGRP). De hemelwaterverordening past een nieuwe

compensatieregel toe, waarmee in principe 60 liter waterberging per vierkante meter verharding moet worden gerealiseerd. De regels van de hemelwaterverordening zijn vanaf april 2023 van toepassing. Gedurende de overgangsperiode hoeft nog niet aan de volledige eis van waterberging te worden voldaan. Wel moet worden beschreven op welke manier aan de eis voor waterberging tegemoet wordt gekomen.

Toetsing

Door Antea Group is een watertoets opgesteld. De resultaten van de watertoets zijn opgenomen in het rapport 'Watertoets Spoorlaan 19 te Etten-Leur' d.d. 11 mei 2022. De watertoets is opgenomen als Bijlage 9 bij de toelichting. Hieronder is de waterparagraaf en de conclusies uit de watertoets opgenomen.

Huidige situatie

Maaiveldhoogte

Om de maaiveldhoogtes in het plangebied te analyseren is de AHN-viewer (AHN4) geraadpleegd. Het maaiveld bevindt zich op circa NAP +7,3 m. Aan de noordzijde van het plangebied is een spoorlijn op een hoogte van circa NAP +6,7 m aanwezig. Ten zuiden van het plangebied ligt de straat “Spoorweg” met een maaiveldhoogte van circa NAP +6,9 m.

Bodemopbouw

Om de bodemopbouw ter plaatse van het plangebied te analyseren zijn grondboringen uit DINOloket geraadpleegd. Binnen het plangebied zijn geen grondboringen aanwezig. Daarom zijn 3 grondboringen (B50A1107 & B50A0021 & B50A0941) in de omgeving het plangebied bekeken. Alle 3 de grondboringen hebben tot circa 2 m -mv een zandlaag. Dieper in de grond varieert de bodemopbouw per grondboring. Dit varieert van veen, klei en zand. De bodemopbouw van grondboring B50A0941 is weergegeven in tabel 4.3. In grondboring B50A0021 is tot 10 m -mv een zandlaag aanwezig. In grondboring B50A1107 is naast zand op 2,4 tot 2,5 m -mv een kleilaag aanwezig.

Tabel 4.3: Bodemopbouw (Bron: Dinoloket grondboring B50A0941)

Diepte (m -mv.)	Grondsoort
Maaiveld tot 0,6	Zand, matig fijn
0,6 tot 2,0	Zand, matig fijn, zwak siltig
2,0 tot 2,2	Veen
2,2 tot 2,3	Klei
2,3 tot 2,9	Zand fijne categorie
2,9 tot 3,1	Zand midden categorie
3,1 tot 4,0	Veen

Grondwater

In DINOloket zijn geen relevante bruikbare peilbuizen in of nabij het plangebied. Op basis van een isohypsen kaart uit Grondwatertools bevindt de grondwaterstand zich ter plaatse van het plangebied op circa NAP +4,5 m. Het grondwater stroomt in noordelijke richting.

Uit de WKO-tool blijkt dat ten noorden op circa 150 m van het plangebied meerdere gesloten energiesystemen aanwezig. Uitgaande van de “Kaartbank” provincie Noord-Brabant is het plangebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied gelegen. Daarnaast bevindt deze zich ook niet binnen de zonering van een waterwinning of boringsvrije zone.

Watersysteem

Op basis van de legger van waterschap Brabantse Delta zijn in en nabij het plangebied geen

watergangen aanwezig.

Vuil- en hemelwater

De vuilwaterriolering van de huidige bebouwing is aangesloten op een gemengd rioolstelsel. De aansluiting ligt ten westen van het pand. Het bijbehorende parkeerterrein is voorzien van een aparte hemelwaterriolering.

Waterveiligheid

Uit de legger van waterschap Brabantse Delta blijkt dat het plangebied zich niet in de kern- of beschermingszones van waterkeringen bevindt.

Toekomstige situatie

Grondwater

De gemiddelde grondwaterstand ligt op circa NAP +4,5 m. Het maaiveld ligt gemiddeld op NAP +7,3 m. Dit resulteert in een grondwaterstand van circa 2,8 m -mv. De gemeente Etten-Leur stelt de volgende eisen voor de ontwateringsdiepte:

- wegen: minimaal 0,7 m onder bovenzijde verharding;
- bebouwing zonder kruipruimte: minimaal 0,6 m onder vloerpeil;
- bebouwing met kruipruimte: minimaal 1,0 m onder vloerpeil.

Tevens heeft de gemeente aangegeven dat indien voor het toepassen van kruipruimten een bemaling noodzakelijk is, dan zijn de eisen vanuit ProRail maatgevend.

Watersysteem

In en nabij het plangebied is geen oppervlaktewater gelegen.

Verhard- en onverhard oppervlak & bergingsopgave

Het verhard oppervlak neemt toe met circa 195 m^2. De toename van verhard oppervlak is <500 m^2. Op basis van algemene regel 15 is daarom artikel 3.6 uit de Keur niet van toepassing. Dit betekent dat er geen vergunning aangevraagd hoeft te worden bij het waterschap. Door de kleine toename aan verhard oppervlak is er vanuit het waterschap ook geen retentie-eis.

De toename aan verharding is echter wel meer van 75 m^2. Daarom moet de toename aan verhard oppervlak worden gecompenseerd met 60 liter per m^2 (ofwel 0.06 m^3/m^2). Dit resulteert in minimaal 11,7 m^3 (0.06 m^3/m^2 * 195 m^2) aan extra waterberging in het plangebied. De waterberging wordt gerealiseerd door op eigen terrein een HWA-leiding beton Ø500; lengte 60m in te passen. Het stelsel heeft een praktische doorlaat van 40 mm (minimaal 7 mm benodigd voor leegloop binnen 48 uur) en loopt over in het gemeentelijk riool. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin wordt geborgd dat een waterberging met de inhoud van ten minste 11,7 m^3 wordt aangelegd en in stand wordt gehouden.

Bij het berekenen van de benodigde watercompensatie, is echter uitsluitend rekening gehouden met het compenseren van de toename van het verhard oppervlak. Hiermee wordt niet voldaan aan de vereiste uit de Hemelwaterverordening Etten-Leur, waarbij 60 liter bij elke m^2 aan verhard oppervlakte dient te worden gecompenseerd. Het onderhavig bestemmingsplan wordt pas na april 2023 vastgesteld. Hierbij dient te worden voldaan aan de regels van de Hemelwaterverordening. Vanwege de reeds gevorderde plannen ten tijden van de vaststelling van de Hemelwaterverordening is tussen de gemeente Etten-Leur en de initiatiefnemer een inspanningsverplichting overeengekomen om tijdens de verdere uitwerking van het plan, eventueel met behulp van subsidieregelingen, met passende maatregelen te komen die haalbaar zijn binnen het project.

klimaatadaptatie

De extra benodigde waterberging kan op verschillende manieren in het plangebied worden. gerealiseerd. Ten eerste kunnen de groenzones verlaagd worden aangelegd. Ten tweede kan

er extra waterberging worden gerealiseerd door het dakoppervlak van de nieuwe gebouwen te benutten middels groene daken. Groene daken zorgen voor een vertraagde afvoer van water richting de hemelwaterriolering en/of oppervlaktewater. Tevens verminderen groene daken hittestress tijdens warme zomerdagen. Ten derde kan er worden gekeken of infiltratie vanuit de parkeerplaatsen plaats kan vinden door middel van infiltratiekratten of een halfverharding. Tot slot kan de benodigde waterberging in het gebied worden verminderd door een groter deel in het toekomstige ontwerp als onverhard in te richten.

Vuil- en hemelwater

In de toekomstige situatie dient de vuilwaterriolering ten westen van het pand te worden aangesloten op het gemengde rioolstelsel aan de Spoorlaan. Hiervoor zijn door de gemeente 3 mogelijke locaties voor aangegeven. De aansluitingsmogelijkheden komen overeen met de huidige situatie. Met de werkzaamheden aan het Stationsplein wordt er een mogelijkheid gerealiseerd om de regenwaterriolering aan de noordoostzijde van het perceel aan te sluiten. Voor hemelwater dient er gerekend te worden met bergen en vertraagd afvoeren. De juiste aansluitlocaties zullen bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen door de gemeente worden aangegeven.

Waterkwaliteit

In de toekomstige situatie mag de waterkwaliteit niet verslechteren. Er dient gewerkt te worden met niet-uitlogende materialen, zoals zink, lood en koper. Ook moet afstromend hemelwater zoveel mogelijk gescheiden afgevoerd worden om vervuiling te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is dat hemelwater dat op het dak valt schoner is dan hemelwater dat valt op een intensief gebruikte parkeerplaats of weg.

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt geadviseerd om geen gebruik te maken van uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink. Hierdoor wordt de uitspoeling van vervuilende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater voorkomen. Deze stoffen kunnen zich namelijk ophopen in het water (bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Waterveiligheid

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen met beschermingszones aanwezig.

Advies waterschap

Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan heeft het waterschap Brabantse Delta gereageerd op het planvoornemen. Het Waterschap geeft daarin aan dat de belangrijktste uitgangspunten zijn opgenomen en geeft daarom een positief wateradvies. De reactie met daarin het advies voor het planvoornemen zijn opgenomen in de Bijlage 10 bij de toelichting.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Trillingen

Toetsingskader

Voor trillingen geldt geen wetgeving. Wel is in mei 2019 door het ministerie van I&W de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Deze handreiking bevat handvaten voor de beoordeling van mogelijke trillingseffecten op plannen in de omgeving van het spoor. In de basis hanteert de Handreiking de toetsingscriteria die voorheen ook werden toepast, te weten de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de publicatie van de Stichting Bouw Research: Trillingsrichtlijn SBR. Voor de beoordeling van de in dit onderzoek geprognoticeerde trillingsniveaus zijn derhalve de toetsingscriteria uit de SBR

Trillingsrichtlijn gehanteerd. Er is hiertoe gebruik gemaakt van de in 2002 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B. Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen.

Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In genoemde richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het Veff,max (de hoogst optredende trillingssterkte) en het Vper (tijdsgemiddelde trillingsniveau). De streefwaarden hangen af van de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande' of 'nieuwe situatie' en gelden voor het trillingsniveau op de vloer van de woning. De door de passage van de treinen veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer)' zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR-richtlijn. De SBR-richtlijn maakt vervolgens onderscheid tussen een 'bestaande ' en een 'nieuwe situatie'. De streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' zijn lager dan de streefwaarden voor een 'bestaande situatie'. Wat exact onder een 'bestaande situatie' dan wel een 'nieuwe situatie' valt wordt in de SBR-richtlijn niet verder omkaderd. In onderstaande tabel zijn de streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' (van toepassing voor nieuw te bouwen woningen) weergegeven.

Tabel 4.4: Streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd voor nieuwe situaties.

Gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	A_1 (V_{max})	A_2 (V_{max})	A_3 (V_{per})	A_1 (V_{max})	A_2 (V_{max})	A_3 (V_{per})
wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05

Er wordt voldaan aan de streefwaarde als:

- de waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte (vmax) kleiner is dan A_1, of als;
- de waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (vmax) kleiner is dan A_2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (Vper) kleiner is dan A_3.

Toetsing

Door Antea Group is een onderzoek naar trillinghinder uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in het rapport 'Quickscan trillingen spoor' d.d. 21 april 2022. Het rapport is opgenomen als Bijlage 11 bij de toelichting. Hierna wordt ingegaan op de conclusies en aanbevelingen.

Uit de resultaten volgt dat het (indicatief bepaalde) trillingsniveau Veff,max binnen het gehele plan naar verwachting hoger is dan streefwaarde A_1 van 0,1 volgens de SBR richtlijn deel B. Ook wordt ook de A_2 grenswaarde voor de nachtperiode overschreden. Hier wordt dus niet zondermeer voldaan aan de SBR richtlijn en is nader onderzoek noodzakelijk. Gezien de uitkomsten is het aan te raden om de volgende vervolgstappen te overwegen:

- middels metingen ter plaatse (zodat rekening wordt gehouden met locatie specifieke kenmerken) de precieze bronsterktes langs het spoor bepalen;
- zodra de plannen verder zijn uitgekristalliseerd (fundering, bouwkundige invulling, precieze hoogte) de verwachte dynamische vergrotingsfactor in het gebouw preciezer bepalen om vervolgens in samenhang met de resultaten van gerichte metingen, de ligging van de contouren van Veff,max preciezer te bepalen en tevens de Vper contour in beeld te brengen;
- mogelijkheden bezien om de bebouwing buiten de trillingscontour (resultaat van bovenstaande stappen) te realiseren;

- met name ingeval van bouw binnen de contour (zoals in punt hierboven beschreven), in de nader bouwkundige detaillering specifiek rekening houden met de trillingsniveaus op betreffende locatie. Enkele mogelijkheden hiertoe:
  1. aanpassen vloeren: dikte en/of overspanning;
  2. paalfundering toepassen;
  3. massa en stijfheid toevoegen;
  4. fundering inpakken (bijvoorbeeld EPS blokken);
  5. afveren gebouw;
  6. vloeren loskoppelen van rest van de constructie.

Voor de precieze dimensionering en bepaling van de effecten van maatregelen in de bouwkundige detaillering zal hoogstwaarschijnlijk een berekening middels eindige elementen model noodzakelijk zijn, in combinatie met gegevens van trillingsmetingen ter plaatse.

Naar verwachting kan, al dan niet met inzet van gerichte maatregelen, worden voldaan aan de richtwaarden ingevolge de SBR Trillingsrichtlijn deel B, waarmee trillingshinder binnen geprojecteerde woningen in voldoende mate kan worden voorkomen. Het is gezien de uitkomsten van de quickscan wel nodig bij de verdere bouwkundige invulling van het plan gericht aandacht te hebben voor trillingen, zoals hierboven is aangegeven.

Nader onderzoek

Door Cauberg Huygen is een aanvullend onderzoek uitgevoerd, inclusief metingen ter plaatsen, met als doel om te bepalen of de trillingen als gevolg van treinverkeer kunnen leiden tot hinder voor personen bij de toekomstige gebouwfunctie wonen. De resultaten van het onderzoek zijn beschrijven in het rapport Trillingsonderzoek Spoorlaan 19 te Etten-Leur d.d. 7 december 2022. Hieronder wordt ingegaan op de conclusies van het onderzoek. Het rapport is opgenomen als Bijlage 12 bij de toelichting.

In het huidige gebouw wordt ruimschoots aan de SBR-B streefwaarden voor bestaande situaties voldaan en nagenoeg aan de streefwaarden voor nieuwe situaties.

Omdat in het huidige gebouw sprake is van een relatief stijve vloeren met een relatief hoge eigenfrequenties, wordt in een nieuwbouw met een gebruikelijk ontwerp (waarin de vloeren slapper zijn), een hogere trillingssterkte verwacht die mogelijk de SBR-B streefwaarden voor bestaande situaties in beperkte mate overschrijdt.

Overschrijding van de streefwaarden voor bestaande situaties, en beperking of voorkoming over overschrijdng van streefwaarden voor nieuwe situaties, kan worden voorkomen door aanvullend onderzoek uit te voeren waarmee:

- ervoor gezorgd wordt dat de eerste eigenfrequentie van de vloeren hoger is dan 16 Hz; óf
- alternatieve maatregelen ter reductie van trillingen worden bepaald.

Onder de voorwaarde dat aanvullend onderzoek zal plaatsvinden, kan gesteld worden dat op de toekomstige locatie kan worden voldaan aan de toetsing conform SBR-B en dat daarmee sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van trillingshinder door spoorwegverkeer.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het bouwen van de woningen uitsluitend toestaat wanneer uit een dynamische berekening, al dan niet met het treffen van maatregelen om de trillingssterkte te verminderen, van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden voor 'Wonen bestaande situatie', zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden. Door het openemen van de voorwaardelijke verplichting wordt een goed woon- en leefklimtaat voor de nieuwe trillingsgevoelige functies gegarandeerd.

Conclusie

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.10 Duurzaamheid

Toetsingskader

De beoogde ontwikkeling dient een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsopgave en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Hieraan kan invulling worden gegeven door robuuster hemelwateropvang, aardgasvrij bouwen en het bevorderen van de biodiversiteit.

Toetsing

Voorkomen wateroverlast en hittestress

Door het verwijderen van verharding aan de achterzijde en westkant in het plangebied en hiervoor in de plaats groenstroken aan te leggen, kan regenwater beter in de bodem infiltreren. De verwachting is dat extreem weer, waaronder heftige regenval en warmere zomers, vaker zal voorkomen in Nederland door klimaatverandering. Groenstroken dragen bij aan het opvangen van dit extra water en het verminderen van hittestress.

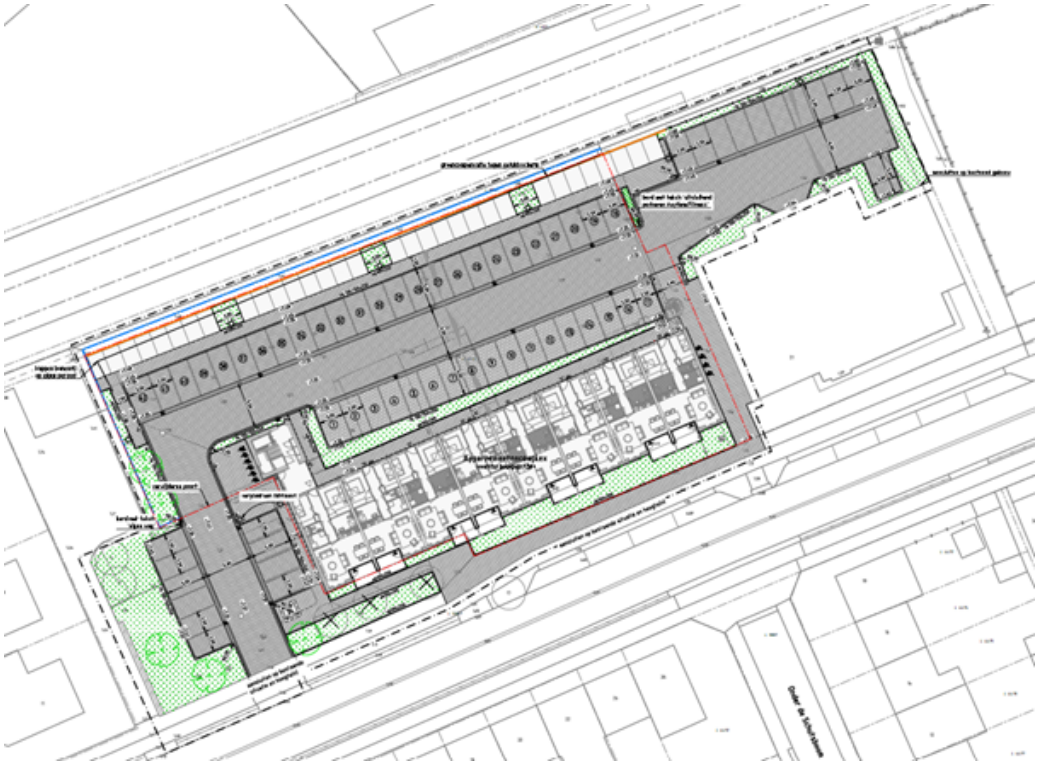
Verwarming en koeling

In het appartementencomplex zullen aardgasvrije woningen worden gerealiseerd. Nederland heeft als doel om in 2050 aardgasvrij te zijn. Deze doelstelling is in lijn met het klimaatakkoord en de doelstellingen betreffende de vermindering van CO_2-uitstoot. Door het appartementencomplex aardgasvrij te realiseren, wordt met dit plan aangesloten bij genoemde duurzaamheidsdoelstellingen. Het appartementencomplex moet overeenkomstig het Bouwbesluit voldoen aan de BENG-eisen. Bij het voornemen wordt gebruik gemaakt van zonnepanelen op het dak.

Biodiversiteit

Er wordt ingezet om zoveel mogelijk bestaand groen te behouden, zoals de groenstrook en compensatie van de 3 bomen aan de voorzijde. Daarnaast wordt er groen toegevoegd aan de achterzijde van het appartementencomplex. In figuur 4.10 is opgenomen waar in de toekomstige situatie groen wordt behouden dan wel groen wordt toegevoegd.

Tevens wordt, overeenkomstig het protocol van het soortenmanagementplan Etten-Leur (SMP), ingezet op natuurinclusief bouwen. Zo worden er bijvoorbeeld vleermuizenkasten toegepast in het plangebied. Hierdoor draagt het plan bij aan het vergroten van de biodiversiteit en aantrekkelijkheid van de buurt.



Figuur 4.10 Inrichtingstekening (Bron: Grasveld civiele techniek)

Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.11 Besluit milieueffectrapportage

Toetsingskader

Het voorliggend bestemmingsplan maakt het mogelijk om een appartmentencomplex met 32 woningen te bouwen. De activiteit kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in activiteit D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De omvang van de nieuwe stedelijke ontwikkeling ligt beneden de in kolom 2 van D.11.2 genoemde drempelwaarde.

Toetsing

Door Antea Group is een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordelijk opgesteld. Deze beoordeling is opgenomen als Bijlage 13 bij de toelichting. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt voorgesteld om te beslissen af te zien van het opstellen van een milieueffectrapport voor de ontwikkeling Spoorlaan 19 te Etten-Leur.

Op 28 februari 2023 heeft het college van Burgemeester en wethouders het besluit genomen dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in Bijlage III van de EU-richtlijn en dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Het besluit is opgenomen als Bijlage 14 bij de toelichting.

Conclusie

Het Besluit milieueffectrapportage staat de vaststelling van het bestemmingsplan

'Spoorlaan 19' niet in de weg.

4.12 Conclusie

De nieuwe ontwikkeling waarin het bestemmingsplan Spoorlaan 19 voorziet past binnen de geldende regelgeving en beleid met betrekking tot milieu en duurzaamheid. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er in het plangebied situaties voorkomen die vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening niet aanvaardbaar zijn.

Hoofdstuk 5 Beschrijving van het plan

5.1 Planvorm

Het bestemmingsplan 'Spoorlaan 19' bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor de beoogde woningbouwontwikkeling. De planopzet kent een beperkt aantal bestemmingen en een gedetailleerde planverbeelding. Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard voor Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012.

Het juridisch gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de planverbeelding met planregels. Bij ieder plan hoort een toelichting. Deze heeft als zodanig geen rechtskracht. De planregels zijn opgebouwd uit inleidende regels (hoofdstuk 1), bestemmingsregels (hoofdstuk 2), algemene regels (hoofdstuk 3) en overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

5.2 Toelichting op de bestemmingen

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de in de regels gehanteerde maten gemeten moeten worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

Verkeer - Verblijf (artikel 3)

De openbare ruimte buiten de belangrijke groenelementen zijn bestemd voor 'Verkeer - Verblijf'. Deze gronden zijn bedoeld voor wegen met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en parkeervoorzieningen. Binnen de bestemming zijn naast de verkeersfuncties ook andere voorzieningen toegestaan. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, straatmeubilair, afvalvoorzieningen en speelvoorzieningen. De bouwregels bieden onder voorwaarden de mogelijkheid om gebouwen en overkappingen ten behoeve van voorzieningen van openbaar nut (nutsvoorzieningen) te bouwen.

Wonen - Gestapeld (artikel 4)

Binnen de bestemming 'Wonen - Gestapeld' zijn gestapelde woningen toegestaan. Hier worden de appartementen beoogd. Op de verbeelding is door middel van een bouwvlak de plaats van het hoofdgebouw geregeld. De woningen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. Bergingen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak of ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - berging'. Balkons zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - uitkragende bebouwing/balkons' wel buiten het bouwvlak toegestaan. De verbeelding bevat aanduidingen over de maximale toegestane bouwhoogte en het maximum aantal woningen. Ten aanzien van het bouwen van woningen gelden aanvullende eisen in de vorm van voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van geluid, trillingshinder en waterberging. Het artikel heeft tevens een eigen parkeerregeling.

Waarde - Archeologie 3 (artikel 5)

De op basis van de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart onderscheiden zonering is door middel van deze twee dubbelbestemmingen naar het bestemmingsplan vertaald. Daarbij staat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' gelijk aan een onbekende verwachtingswaarde.

5.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 6)

Het is een wettelijke verplichting om dit artikel in het bestemmingsplan op te nemen. Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Doel van deze regels is dat wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels (artikel 7)

In dit artikel zijn regels opgenomen voor ondergrondse bouwwerken.

Algemene gebruiksregels (artikel 8)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen voor het gebruik van gronden, gebouwen en bouwwerken in strijd met de bestemming.

Algemene afwijkingsregels (artikel 9)

In dit artikel is de mogelijkheid opgenomen om in geringe mate af te wijken van de maatvoeringen en bestemmings- en/of bouwgrenzen.

Algemene wijzigingsregels (artikel 10)

In dit artikel zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het onder voorwaarden verschuiven en/of overschrijden van de bestemmingsgrenzen, bestemmingsvlakken, bouwpercelen of bouwvlakken.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 11)

Het is een wettelijke verplichting om dit artikel in het bestemmingsplan op te nemen. In lid 1 zijn de overgangsregels ten aanzien van het bouwen opgenomen. Bouwwerken, die op het moment dat het plan inwerking is getreden, bestaan of (kunnen) worden gebouwd op grond van een verleende omgevingsvergunning en die afwijken van het bestemmingsplan mogen gedeeltelijk worden veranderd of vernieuwd mits de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet worden vergroot. Is het bouwwerk verloren gegaan door een calamiteit dan mag het bouwwerk volledig worden vernieuwd of veranderd mits de aanvraag om omgevingsvergunning binnen 2 jaar na de calamiteit wordt ingediend. Lid 2 betreft het overgangsrecht voor het gebruik van gronden en bouwwerken dat afwijkt van het plan op het moment dat dit plan inwerking is getreden. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot. Het overgangsrecht geldt niet voor bouwwerken die zonder omgevingsvergunning zijn gebouwd in strijd met het toen geldend plan en voor illegaal gebruik van bouwwerken en gronden.

Slotregel (artikel 12)

Deze regel verwijst naar de naam van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zekerstellen van de economische uitvoerbaarheid van het project. Indien een bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente, moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Ook wordt ingegaan op de grondexploitatie en het verplichte kostenverhaal.

6.2 Toepassing afdeling 6.4 Wro (grondexploitatie)

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling daarvan is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij Algemene Maatregel van Bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij drie ruimtelijke besluiten kan het nodig zijn om een exploitatieplan vast te stellen, namelijk bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of een omgevingsvergunning met afwijking. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is. Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is.

De gemeente en initiatiefnemer sluiten voor deze ontwikkeling een anterieure overeenkomst af waarin onder meer het kostenverhaal en de aanleg van het toekomstig openbaar gebied is geregeld. Een exploitatieplan is om deze reden niet nodig.

6.3 Financiële haalbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële haalbaarheid van het plan. Doorgaans is relevant de vraag of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele planschade.

In de anterieure overeenkomst worden afspraken vastgelegd over kostenverhaal en planschade. Voor de aankoop, sloop, planontwikkeling en uitvoering zijn door de initiatiefnemer voldoende middelen gereserveerd. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee voldoende gegarandeerd. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het versturen van het plan naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners wordt iedereen in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen. Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst wordt.

7.1 Informatie en participatie

Op 20 oktober 2021 is door de initiatiefnemer een eerste informatieavond georganiseerd. Deze informatieavond vond plaats vooruitlopend op de officiële bestemmingsplanprocedure. Het doel van avond was het vroegtijdig informeren van de omwonenden en belanghebbenden, hen de mogelijkheid te bieden vragen te stellen en input te leveren. SoMa Vastgoed heeft middels een kort presentatie de plannen en procedure toegelicht, waarna aanwezigen vragen konden stellen en hun advies konden geven. De informatieavond is bezocht door 10 personen, voornamelijk bewoners die vanuit hun woning zich hebben op het plangebied. Een verslag van de informatieavond is als Bijlage 15 bij de toelichting bijgevoegd.

Op 28 maart 2023 heeft er een tweede informatieavond plaatsgevonden. Doel was om de omgeving te informeren over de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Spoorlaan 19’ (meer over de ter inzagelegging in paragraaf 7.3). Tijdens de informatieavond werden belangstellenden en direct omwonenden aan de hand van een centrale presentatie geïnformeerd over de ontwikkeling. Na afloop van de presentatie was er de mogelijkheid om de gepresenteerde informatie nader te bekijken, individueel vragen te stellen en een schriftelijke reactie te geven over de beoogde ontwikkeling. Een verslag van de informatieavond is als Bijlage 16 bij de toelichting bijgevoegd.

7.2 Overleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan toegestuurd naar de vaste overlegpartners.

De volgende instanties hebben vooroverlegreacties gegeven op het concept-ontwerp bestemmingsplan:

1. Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant;
2. Waterschap Brabantse Delta;
3. ProRail.

De vooroverlegreacties van de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta zijn verwerkt in de desbetreffende paragrafen in de toelichting.

ProRail heeft in de vooroverlegreactie een verzoek gedaan voor het uitvoeren van een spoorwegovergang risicoanalyse. Deze risicoanalyse wordt, naar aanleiding van deze reactie, op dit moment, in een breder verband dan de voorgenomen ontwikkeling van Spoorlaan 19, uitgevoerd.

Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling met het concept ontwerpbestemmingsplan aangemeld bij de provincie Noord-Brabant. Er is sprake van een ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarnaats past de ontwikkeling binnen de regionale afspraken en is de kwaliteitsverbetering van het landschap niet van toepassing. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de ontwikkeling voldoen aan de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Er is voor de provincie Noord-Brabant geen aanleiding tot het maken van een vooroverlegreactie op het concept ontwerpbestemmingsplan.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorlaan 19' is conform de procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening in de periode vanaf 16 maart 2023 tot en met 26 april 2023 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze indienen bij de gemeenteraad. Gedurende deze periode zijn drie zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen zijn in de Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Spoorlaan 19' samengevat en voorzien van een ambtelijke beantwoording. De Nota is opgenomen als Bijlage 18 bij de toelichting.

De ingediende zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassingen van het bestemmingsplan.